

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>2017/0956</b>	
öffentlich	Berichterstatter/in: KBR Bode	
<b>Planfeststellungsverfahren "Ausbau der K40 Rübker Straße in Buxtehude" - Abschluss des Verfahrens / Planfeststellungsbeschluss (Entwurf)</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.10.2017	Bau- und Wegeausschuss	Beratung
23.10.2017	Kreisausschuss	Beratung
23.10.2017	Kreistag	Beratung

### Sachverhalt:

Der Landkreis Stade (Umweltamt, Abt. Kreisstraßen) als Straßenbaulastträger der Kreisstraße 40 - Rübker Straße in Buxtehude hatte bereits im Jahr 2011 bei der Planfeststellungsbehörde die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Ausbau der K40 Rübker Straße zwischen der Kreuzung Harburger Straße / Rübker Straße / Konrad-Adenauer-Allee und dem zukünftigen Zubringer zur A26-Anschlussstelle Buxtehude“ beantragt.

Die Aufgaben der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde werden gemäß § 38 (5) des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) ebenfalls vom Landkreis (Umweltamt, Abt. Planfeststellung/Immissionsschutz) wahrgenommen. Diese leitete daraufhin das Planfeststellungsverfahren nach § 38 NStrG ein. Die Planfeststellungsbehörde ist hierbei grundsätzlich zu einer objektiven Abwägungsentscheidung verpflichtet und unterliegt nicht dem Weisungsrecht des Vorhabenträgers.

Die vom Ingenieurbüro Neumann Engineering Consultants GmbH (Stade) angefertigten Planunterlagen haben bereits vom 21. November 2011 bis zum 5. Dezember 2011 und nach dessen 1. Änderung vom 22. Dezember 2015 bis zum 21. Januar 2016 im Stadthaus der Hansestadt Buxtehude öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Darüber hinaus wurden durch die Planfeststellungsbehörde die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Nach Auswertung der im Rahmen der ersten beiden Auslegungen eingegangenen Einwendungen wurden diese in einem ersten Erörterungstermin am 25./26.05.2016 im Ovelgönner Hof in Buxtehude mit den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Betroffenen erörtert.

Auf Grund der vorgetragenen Stellungnahmen / Einwendungen sowie den weiteren Erkenntnissen bezogen auf die verkehrstechnische Berechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015, den Immissionsschutz, auch im Hinblick auf die Durchführung der Baumaßnahme (Bauablauf), die Auswirkungen der Lärmschutzwände auf die Besonnungsverhältnisse bzw. Verschattungswirkungen, den gewässerökologischen Auswirkungen, der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie der Befahrbarkeit für Müll-, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge ist die Planung nochmals aktualisiert und geringfügig geändert bzw. ergänzt worden.

Die Planänderungen betreffen im Wesentlichen:

- Überprüfung und Bestätigung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen nach der neu erschienenen Richtlinie HBS 2016 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015)
- Aktualisierung der Verkehrslärberechnungen für einzelne betroffenen Bereiche
- Wegfall des südlichen gemeinsamen Geh-/Radweges entlang der Konrad-Adenauer-Allee,
- die Neuordnung der Erschließung „Am Rugen End“,
- die Neugestaltung der Wendehammer in Höhe Rübker Straße 2 und 14,
- Wegfall des Wendehammers in Höhe Rübker Straße 28,
- Neuordnung der Stellplätze in Höhe der Rübker Straße 7b und 12,
- Anpassung der Trenninsel und Furten in der Einmündung Rübker Straße,
- Anpassungen der Grundstückszufahrten
- Wegfall der Schilderbrücken in der Konrad-Adenauer-Allee und Harburger Straße
- Anordnung von Sammelstellen für Abfallbehälter an den Einmündungen der Anliegerstraßen
- Anpassungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans
- Ermittlung und Bewertung des zu erwartenden Baulärms während der Bauphase.

Der Antrag auf Einleitung eines erneuten Planänderungsverfahrens gem. § 73 (8) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 38 NStrG wurde am 28.03.2017 durch den Vorhabenträger (Abteilung Kreisstraßen) bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Außerdem wurde die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt.

Die entsprechenden Planunterlagen (2. Planänderung) lagen in der Zeit vom 06.06. bis 05.07.2017 im Stadthaus der Hansestadt Buxtehude zur allgemeinen Einsicht aus.

Die zahlreichen, daraufhin eingegangenen Einwendungen vor allem von Anwohnern der Rübker Straße und angrenzenden Straßen wurden in einem zweiten Erörterungstermin, der am 07.09.2017 im Ovelgönner Hof in Buxtehude stattfand, mit den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern erörtert.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Abwägung aller in den vorangegangenen Anhörungsverfahren eingegangenen Belange nunmehr den im Anhang beigefügten Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

Aufgrund der Zusage des Landrates in der Sitzung des Kreisausschusses am 16.04.2012 und mit Hinweis auf den Antrag der SPD-Fraktion vom 12.04.2012 wird der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses hiermit dem Kreistag vorgelegt.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag nimmt den Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses zur Kenntnis.

Der Landkreis als Vorhabenträger der Maßnahme „Ausbau der Kreisstraße 40 - Rübker Straße“ in Buxtehude wird beauftragt, das Vorhaben auf dieser Grundlage umzusetzen.

### **Anlage/n:**

Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der K40 Rübker Straße in Buxtehude (mit Seitenzahlen)



# Planfeststellungsbeschluss

## Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ von der Harburger Straße einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude

von Bau-km 0 bis Bau-km 864,295

Datum ###

Az.: 66.1250

**Hauptdienstgebäude:**

Kreishaus  
Am Sande 2  
21682 Stade  
Telefon: (0 41 41) 12-0  
Telefax: (0 41 41) 12-247  
eMail: [info@landkreis-stade.de](mailto:info@landkreis-stade.de)  
[www.landkreis-stade.de](http://www.landkreis-stade.de)

**Bankverbindungen:**

**1.1.1.1.1 Kreissparkasse  
Stade**

IBAN: DE82 2415 1116 0000 1000 24  
SWIFT-BIC: NOLADE21STK

1.1.1.2 Volksbank Stade-  
Cuxhaven eG

IBAN: DE64 2419 1015 1001 2125 00  
SWIFT-BIC: GENODEF1SDE

**Allgemeine Öffnungszeiten:**

Montag, Dienstag:  
8.00 bis 12.00 Uhr + 14.00 bis 15.30 Uhr  
Mittwoch, Freitag:  
8.00 bis 12.00 Uhr  
Donnerstag:  
8.00 bis 17.00 Uhr

**Öffnungszeiten Straßenverkehrsamt  
Stade und Buxtehude:**

Montag, Dienstag:  
8.00 bis 15.30 Uhr  
Mittwoch, Freitag:  
8.00 bis 12.00 Uhr  
Donnerstag:  
8.00 bis 17.00 Uhr

**Außerhalb der Öffnungszeiten können gerne Termine vereinbart werden.**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>VERFÜGENDER TEIL .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>Planfeststellung.....</b>	<b>7</b>
1.1.1	Feststellung.....	7
1.1.2	Planunterlagen .....	7
1.1.3	Nachrichtliche Unterlagen.....	9
1.1.4	Inhalts- und Nebenbestimmungen.....	16
1.1.4.1	Ausführungsplanung.....	16
1.1.4.2	Baubedingte Immissionen .....	16
1.1.4.3	Beweissicherung .....	18
1.1.4.4	Leitungsbetreiber .....	18
1.1.5	Zusagen .....	18
1.1.5.1	Hansestadt Buxtehude.....	19
1.1.5.1.1	Gestaltung der Lärmschutzwand.....	19
1.1.5.1.2	Rad- und Gehwege sonstige Wegebeziehungen .....	19
1.1.5.1.3	Beschilderung der Anliegerstraßen.....	19
1.1.5.1.4	Stadtentwässerung .....	19
1.1.5.2	Wasser- und Bodenverband Buxtehude .....	19
1.1.5.3	Private Einwender.....	19
<b>1.2</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis .....</b>	<b>20</b>
1.2.1	Betrieb und Unterhaltung .....	20
1.2.2	Anzeigepflichten.....	20
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDENDER TEIL .....</b>	<b>21</b>
<b>2.1</b>	<b>Sachverhalt.....</b>	<b>21</b>
2.1.1	Zusammenfassung der Planung .....	21
2.1.2	Verfahrensablauf.....	22
<b>2.2</b>	<b>Rechtliche Bewertung.....</b>	<b>27</b>
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	27
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens .....	27
2.2.1.2	Zuständigkeit.....	27
2.2.1.3	Verfahren .....	32
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	34
2.2.2.1	Allgemeines.....	34
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG .....	35
2.2.2.2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der Untersuchungsmethodik .....	36
2.2.2.2.2	Beschreibung der Schutzgüter .....	36
2.2.2.2.2.1	Mensch.....	36
2.2.2.2.2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	37
2.2.2.2.2.3	Boden .....	39
2.2.2.2.2.4	Wasser.....	39
2.2.2.2.2.5	Klima .....	40
2.2.2.2.2.6	Luft .....	40
2.2.2.2.2.7	Landschaft.....	43
2.2.2.2.2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	44
2.2.2.2.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens .....	44
2.2.2.2.3.1	Schutzgut Mensch.....	44
2.2.2.2.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	45
2.2.2.2.3.3	Schutzgut Boden.....	46
2.2.2.2.3.4	Schutzgut Wasser.....	46
2.2.2.2.3.5	Schutzgut Klima .....	47
2.2.2.2.3.6	Schutzgut Luft .....	47

2.2.2.2.3.7	Schutzgut Landschaft.....	49
2.2.2.2.3.8	Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter.....	49
2.2.2.2.3.9	Wechselwirkungen.....	49
2.2.2.2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	49
2.2.2.2.4.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	51
2.2.2.2.4.2	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	54
2.2.2.2.4.3	Auswirkungen auf den Boden.....	55
2.2.2.2.4.4	Auswirkungen auf das Wasser.....	55
2.2.2.2.4.5	Auswirkungen auf das Klima.....	55
2.2.2.2.4.6	Auswirkungen auf die Luft.....	55
2.2.2.2.4.7	Auswirkungen auf die Landschaft.....	56
2.2.2.2.4.8	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter.....	56
2.2.2.2.4.9	Medienübergreifende Gesamtbewertung.....	56
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung.....	57
2.2.3.1	Planrechtfertigung.....	57
2.2.3.2	Variantenprüfung: Gewählte Trasse und andere Trassenvarianten.....	61
2.2.3.2.1	Maßstab für die Variantenprüfung.....	61
2.2.3.2.2	Bewertungskriterien.....	62
2.2.3.2.3	Beschreibung der einbezogenen Trassenvarianten.....	64
2.2.3.2.4	Nach Grobanalyse ausgeschiedene Trassenvarianten.....	65
2.2.3.2.5	Vergleichende Bewertung der verbliebenen Trassenvarianten.....	67
2.2.3.3	Ausführung des Vorhabens.....	86
2.2.3.3.1	Gestalt und Dimensionierung der Rübker Straße.....	86
2.2.3.3.2	Gestalt und Dimensionierung der Knotenpunkte.....	89
2.2.3.3.3	Gestaltung und Ausbildung der Rad-, Fuß- und Anliegerwege.....	95
2.2.3.4	Vorgaben der Raumordnung/kommunale Bauleitplanung.....	101
2.2.3.4.1	Überörtliche Planung.....	101
2.2.3.4.2	Bauleitplanung der Stadt.....	102
2.2.3.4.2.1	Flächennutzungspläne.....	102
2.2.3.4.2.2	Bebauungspläne.....	103
2.2.3.4.3	Sonstige Belange der kommunalen Selbstverwaltungshoheit.....	106
2.2.3.5	Immissionen.....	114
2.2.3.5.1	Trennungsgebot.....	115
2.2.3.5.2	Verkehrslärm.....	115
2.2.3.5.2.1	Immissionsgrenzwerte.....	116
2.2.3.5.2.2	Gebietsnutzungen.....	117
2.2.3.5.2.3	Schallberechnung.....	118
2.2.3.5.2.4	Aktiver Schallschutz.....	121
2.2.3.5.2.5	Passiver Schallschutz.....	126
2.2.3.5.3	Luftschadstoffe.....	127
2.2.3.5.4	Erschütterungen.....	132
2.2.3.5.5	Baubedingte Immissionen.....	134
2.2.3.6	Auswirkungen im Straßennetz.....	138
2.2.3.7	Natur und Landschaft.....	140
2.2.3.7.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft.....	140
2.2.3.7.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	141
2.2.3.7.2.1	Vermeidung.....	144
2.2.3.7.2.2	Ausgleich und Ersatz.....	145
2.2.3.7.2.3	Sonstige Anforderungen.....	147
2.2.3.7.3	Natura 2000-Gebiete.....	149
2.2.3.7.4	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG.....	150
2.2.3.7.5	Artenschutz.....	151
2.2.3.7.6	Gesetzlicher Biotopschutz.....	152
2.2.3.7.7	Kommunaler Baumschutz.....	152
2.2.3.8	Wasser.....	153
2.2.3.8.1	Gewässerausbau.....	153
2.2.3.8.2	Bewirtschaftungsziele.....	155
2.2.3.9	Eigentum.....	158
2.2.3.9.1	Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme.....	158
2.2.3.9.2	Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen.....	161
2.2.3.9.3	Dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen.....	161

2.2.3.10	Landwirtschaft.....	162
2.2.3.11	Denkmalschutz .....	162
2.2.3.12	Veränderungen des Wohnumfelds- und der Erschließungssituation .....	163
2.2.3.13	Sonstige baubedingte Beeinträchtigungen.....	169
2.2.3.14	Gesamtabwägung.....	171
<b>2.3</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis .....</b>	<b>172</b>
<b>2.4</b>	<b>Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....</b>	<b>173</b>
2.4.1	Hansestadt Buxtehude.....	173
2.4.2	Landwirtschaftskammer Niedersachsen .....	178
2.4.3	Deutsche Telekom .....	180
2.4.4	Vodafone Kabel Deutschland.....	181
2.4.5	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) .....	181
2.4.6	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg.....	182
2.4.7	Trinkwasserverband Stader Land.....	182
2.4.8	Schleswig-Holstein Netz AG.....	182
2.4.9	EWE Netz GmbH .....	182
2.4.10	Landkreis Stadt – untere Wasserbehörde .....	183
2.4.11	Unterhaltungsverband Altes Land.....	183
2.4.12	Landkreis Stade – Untere Naturschutzbehörde.....	183
<b>2.5</b>	<b>Einwendungen .....</b>	<b>184</b>
2.5.1	Einwender Nr. 1 .....	184
2.5.2	Einwender Nr. 2.....	184
2.5.3	Einwender Nr. 3.....	187
2.5.4	Einwender Nr. 4, Einwenderin Nr. 115 .....	187
2.5.5	Einwender Nr. 5, Einwender Nr. 68.....	190
2.5.6	Einwender Nr. 6.....	195
2.5.7	Einwender Nr. 7.....	196
2.5.8	Einwender Nr. 8.....	199
2.5.9	Einwender Nr. 9.....	200
2.5.10	Einwender Nr. 11 .....	201
2.5.11	Einwender Nr. 12.....	202
2.5.12	Einwender Nr. 13.....	203
2.5.13	Einwender Nr. 14.....	205
2.5.14	Einwender Nr. 15.....	206
2.5.15	Einwender Nr. 16, Einwender Nr. 17, Einwender Nr. 83 .....	208
2.5.16	Einwender Nr. 18.....	212
2.5.17	Einwender Nr. 19.....	214
2.5.18	Einwender Nr. 20.....	217
2.5.19	Einwender Nr. 21 .....	221
2.5.20	Einwender Nr. 22.....	222
2.5.21	Einwender Nr. 23.....	222
2.5.22	Einwender Nr. 24.....	228
2.5.23	Einwender Nr. 25.....	229
2.5.24	Einwender Nr. 26.....	229
2.5.25	Einwender Nr. 27.....	231
2.5.26	Einwender Nr. 28.....	238
2.5.27	Einwender Nr. 29, 52, Einwender Nr. 35, 51.....	239
2.5.28	Einwender Nr. 30.....	240
2.5.29	Einwender Nr. 31.....	242
2.5.30	Einwender Nr. 32.....	242
2.5.31	Einwender Nr. 33.....	243
2.5.32	Einwender Nr. 34.....	244
2.5.33	Einwender Nr. 36.....	245
2.5.34	Einwender Nr. 37.....	245
2.5.35	Einwender Nr. 38.....	246
2.5.36	Einwender Nr. 39.....	250
2.5.37	Einwender Nr. 40.....	254
2.5.38	Einwender Nr. 41 .....	254

2.5.39	Einwender Nr. 42.....	255
2.5.40	Einwender Nr. 43.....	258
2.5.41	Einwender Nr. 44.....	265
2.5.42	Einwender Nr. 45.....	265
2.5.43	Einwender Nr. 46.....	267
2.5.44	Einwender Nr. 48.....	268
2.5.45	Einwender Nr. 49.....	269
2.5.46	Einwender Nr. 50.....	271
2.5.47	Einwender Nr. 53, Einwender Nr. 54, Einwender Nr. 55.....	272
2.5.48	Einwender Nr. 56.....	276
2.5.49	Einwender Nr. 57.....	277
2.5.50	Einwender Nr. 58.....	280
2.5.51	Einwender Nr. 59.....	284
2.5.52	Einwender Nr. 60.....	287
2.5.53	Einwender Nr. 61.....	288
2.5.54	Einwender Nr. 62.....	291
2.5.55	Einwender Nr. 63.....	293
2.5.56	Einwender Nr. 64.....	296
2.5.57	Einwender Nr. 65.....	297
2.5.58	Einwender Nr. 66.....	300
2.5.59	Rechtsanwälte Günther (vertreten Einwender Nr. 5, 6, 8, 11, 12, 13a, 15-17, 19, 22, 26, 30, 37, 41, 43, 48, 54-56, 59, 60, 62-64, 67a-67b, 4, 7, 10, 18, 20, 23, 27, 38, 39, 42, 46, 50, 53, 57, 58.....	302
2.5.59.1	Vorbringen zur ersten Auslegung.....	302
2.5.59.2	Vorbringen im Rahmen der zweiten Auslegung.....	311
2.5.59.3	Vorbringen im Rahmen der dritten Auslegung.....	315
2.5.60	Einwender Nr. 67a.....	318
2.5.61	Einwender Nr. 67b.....	322
2.5.62	Einwender Nr. 75, Einwender Nr. 76.....	324
2.5.63	Einwender Nr. 77.....	327
2.5.64	Einwender Nr. 78.....	328
2.5.65	Einwender Nr. 85.....	328
2.5.66	Einwender Nr. 86.....	331
2.5.67	Einwender Nr. 87.....	333
2.5.68	Einwender Nr. 88.....	333
2.5.69	Einwender Nr. 89.....	334
2.5.70	Einwender Nr. 90.....	335
2.5.71	Einwender Nr. 91.....	335
2.5.72	Einwender Nr. 92.....	339
2.5.73	Einwender Nr. 93.....	340
2.5.74	Einwender Nr. 94, Einwender Nr. 95.....	343
2.5.75	Einwender Nr. 96, Einwender Nr. 97, Einwender Nr. 98, Einwender Nr. 99.....	345
2.5.76	Einwender Nr. 100; Einwender Nr. 101; Einwender Nr. 102.....	346
2.5.77	Einwender Nr. 103.....	347
2.5.78	Einwender Nr. 104.....	347
2.5.79	Einwender Nr. 105.....	348
2.5.80	Einwender Nr. 106.....	349
2.5.81	Einwender Nr. 107.....	350
2.5.82	Einwender Nr. 108.....	351
2.5.83	Einwender Nr. 109.....	352
2.5.84	Einwender Nr. 110.....	353
2.5.85	Einwender-Nr. 111.....	353
2.5.86	Rechtsanwälte Klemm & Partner (vertreten Einwender Nr. 39, 49, 61, 85 und 106).....	354
2.5.87	Einwenderin Nr. 112.....	368
2.5.88	Einwender Nr. 113.....	368
2.5.89	Einwender Nr. 114.....	369
2.5.90	Formblatteinwendungen im Rahmen der ersten Auslegung.....	370
2.5.91	Formblatteinwendungen im Rahmen der zweiten Auslegung.....	375
2.5.92	Formblatteinwendungen im Rahmen der dritten Auslegung.....	377
<b>2.6</b>	<b>Zulässigkeit von Entscheidungsvorhalten.....</b>	<b>391</b>

<b>3</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>	<b>391</b>
3.1	Klage.....	391
3.2	Sofortige Vollziehbarkeit.....	391
<b>4</b>	<b>HINWEISE .....</b>	<b>393</b>
4.1	Hinweis zur Auslegung.....	393
4.2	Außerkräfttreten.....	393
4.3	Planänderung und Aktualisierung der Planunterlagen.....	394
4.4	Berichtigungen .....	394
4.5	Sonstige Hinweise .....	394
4.5.1	Entschädigung .....	394
4.5.2	Bodenfunde .....	394
4.5.3	Baumaschinen und Baulärm.....	395
4.6	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis.....	395



# 1 Verfügender Teil

## 1.1 Planfeststellung

### 1.1.1 Feststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben des Landkreises Stade, Dezernat IV, Umweltamt, Abteilung Kreisstraßen (im Folgenden: Vorhabenträger) wird gemäß § 38 NStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG, §§ 72 ff. VwVfG der aus den unter Ziff. 1.1.2. aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Änderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unter 1.1.3 bis 1.1.6 festgestellt.

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG enthält dieser Beschluss insbesondere folgende weitere Entscheidungen:

- die Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 NSG-VO Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ für die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von 0,12 ha Fläche des Naturschutzgebiets,
- die Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 6 Nr. 3 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Buxtehude für die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Bäumen innerhalb von Buxtehude sowie
- vorsorglich die wasserrechtliche Planfeststellung gemäß § 68 Abs. 1 WHG für die Errichtung des Regenrückhaltebeckens.

Es wird klargestellt, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen werden. Sowohl Straßenbeschilderungen als auch Fahrbahnmarkierungen sind von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

### 1.1.2 Planunterlagen

Planfestgestellt werden die nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Planunterlagen, welche in der Zeit vom 6. Juni 2017 bis zum 5. Juli 2017 ausgelegt haben, einschließlich der Deckblattänderungen, die nach der letzten Auslegung erfolgten.

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten / Pläne	Maßstab
<b>Ausgelegte Planunterlagen vom 6.6.2017 bis 5.7.2017</b>			
2	<b>Übersichtskarte (30.10.2015)</b>	1	1:25.000
3	<b>Übersichtslageplan (1.2.2017)</b>	1	1:5000
5	<b>Lageplan Blatt 2 (27.4.2017) [Lageplan Blatt 1 nach letzter Auslegung nochmals geändert, siehe unten Deckblattänderung]</b>	1	1:500

<b>6</b>	<b>Höhenplan (30.10.2015)</b>	4	1:500/50
<b>8</b>	<b>Entwässerungsmaßnahmen</b>		
8.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (21.2.2017)	1	1:1000
8.3	Höhenplan der Entwässerungsmaßnahmen (30.10.2015)	4	500/50
<b>9</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan Blatt 1 (26.10.2011) [Maßnahmenplan Blatt 2 – Maßnahmen 7A und 8E - nach letzten Auslegung nochmals geändert, siehe Deckblattänderung]	1	1:1000
9.3	Maßnahmenblätter (entsprechend Vorblatt 19.4.2017) [Maßnahmenblatt zur Maßnahmen Nr. 7A nach letzter Auslegung nochmals geändert, siehe unten Deckblattänderung]	Seiten 1 bis 12 und 16-18	
<b>10</b>	<b>Grunderwerb</b>		
10.1	Grunderwerbsplan Blatt 2 und 3 (21.2.2017) [Grunderwerbsplan Blatt 1 und Grunderwerbsverzeichnis nach letzter Auslegung nochmals geändert, siehe unten Deckblattänderung]	2	Blatt 2: 1:500 Blatt 3: 1:5000
<b>11</b>	<b>Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstiger Anlagen [Bauwerksverzeichnis] (26.10.2015)</b>	4	
<b>14</b>	<b>Straßenquerschnitt</b>		
14.1	Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B und Ermittlung der Belastungsklasse [Ermittlung der Bauklasse], Blatt 1 (20.5.2015)	1	
14.1	Ermittlung der Dicke des	1	

	frostsicheren Oberbaues nach RStO 12, Blatt 2 (20.5.2015)		
14.2	Regelquerschnitt (1.2.2017)	3	1:100
<b>19</b>	<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
19.2	Artenschutzbeitrag (9.2.2015)	54	
<b>Deckblattänderungen nach letzter Auslegung</b>			
5	Lageplan Blatt 1 (20.9.2017)	1	1:500
9.2	Maßnahmenplan Blatt 2 – Maßnahmen 7A und 8E – (###Datum###)	1	1:5000
9.3	Maßnahmenblatt zur Maßnahmen-Nr. 7A (###Datum###)	Seiten 13-15	
10.1	Grunderwerbsplan (21.9.2017)	1	1:500
	Grunderwerbsverzeichnis (###Datum###)	5	

### 1.1.3 Nachrichtliche Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr./Heft	Maßstab
1	Entwurf zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Kreisstraße 40, Rübker Straße, von der Harburger Str. bis km 0+864,295, einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Str./Harburger Str./Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude in der Gemarkung Buxtehude [Erläuterungsbericht] (2.5.2017)	105	
2.1	Übersichtskarte mit Varianten (30.10.2015)	1	1:25.000
8	Entwässerungsmaßnahmen		
8.4	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer	1	

	(26.10.2015)		
<b>16</b>	<b>Sonstige Pläne</b>		
16.1	Lageplan mit Sichtdreiecken (21.2.2017)	1	1:1000
16.2	Übersichtslageplan mit Varianten (27.10.2011)	1	1:5000
16.2	Übersichtslageplan mit Varianten, Zusätzliche Variante 2e und 2f (1.2.2017)	1	1:5000
16.3	Leistungsplan (27.4.2017)	2	1:500
16.4.	Nachweise der Befahrbarkeit (31.1.2017)	15	
16.5	Bauablaufplan (21.2.2017)	1	1:2000
16.5	Regelquerschnitt Bauablaufplan (Juni 2016)	1	
<b>17</b>	<b>Immissionstechnische Untersuchung</b>		
<b>17.1</b>	<b>Schalltechnische Untersuchung</b>		
17.1.1	Schalltechnischen Untersuchung für den Ausbau der Kreisstraße K 40, Rübker Straße, von der Harburger Straße bis km 0+8,64,295 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-adenauer-Allee (16.2.2017)	18	
17.1.1	Luftschadstoffgutachten Ausbau K 40: Ergänzende Stellungnahme zur geplanten Lärmschutzwand (31.10.2011)	2	
17.1.2	Berechnungsunterlagen zur Schalltechnik		
17.1.2.1	Übersichtslageplan Schalltechnik (18.8.2015)	1	1:5000
17.1.2.2	Lageplan Schalltechnik P2V1 (16.2.2017)	2	1:1500
17.1.2.3	Lageplan Schalltechnik P2V1, LSW 3 m Höhe (16.2.2017)	2	1:1500
17.1.2.4.	Lageplan Schalltechnik nachgeordnetes Straßennetz (12.1.2017)	1	1:5000
17.1.2.5	Schalltechnische Untersuchung nach 16. BimschV (entsprechend Vorblatt 19.4.2017)	13	

17.1.2.6	Vergleich der Lärmschutzvarianten zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung [Kosten-Nutzen-Beurteilung] (16.2.2017)	1	
17.1.2.7	Neubau der BAB A 26 Stade – Hamburg 2.Bauabschnitt östlich Este bis AS Buxtehude Kreisstraße K 40 in Buxtehude, nachgeordnetes Straßennetz [Beurteilungspegel] (entsprechend Vorblatt 19.4.2017)	33	
<b>17.2</b>	<b>Luftschadstofftechnische Untersuchung</b>		
17.2	Gutachten Prognose der Luftschadstoffbelastung an den Zubringerstraßen zu A 26 bei Buxtehude [Varianten 1, 2e 2f] (16.10.2014)	44	
<b>18</b>	<b>Wassertechnische Untersuchung</b>		
18.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung (26.10.2015)	8	
18.2.	Berechnungsunterlagen		
18.2.1	Listenrechnung für Rohrleitungsberechnung als Anlage zur Wassertechnischen Untersuchung (26.5.2015)	1	
18.2.2	Ermittlung der abflusswirksamen Flächen Au nach Arbeitsblatt DWA-A 138 (18.5.2015)	11	
18.2.3	Bemessung Regenrückhaltebecken und Pumpwerk hinter RRB zur Wassertechnischen Untersuchung (26.5.2015)	13	
18.2.4	Bemessung Abscheider nach RiStWeg zur Wassertechnischen Untersuchung (26.5.2015)	5	
18.2.5	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (21.2.2017)	2	1:500

18.2.6	Niederschlagshöhen und – spenden nach KOSTRA- DWD 2000 (entsprechend Vorblatt 19.4.2017)	1	
<b>19</b>	<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
<b>19.1</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan (26.10.2011)	1	1:1000
19.1	Erfassung und Bewertung Fledermausaufkommen (Oktober 2012)	1	1:5000
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Ausbau der Kreisstraße K 40 Rübker Straße von der Harburger Str. bis km 0+864 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Str./ Harburger Str./ Konrad- adenauer-Allee, Buxtehude [Erläuterungsbericht] (23.2.2017)	57	
19.5	FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Ausbau der k 40 Rübker Straße (2.9.2015)	22	
19.5	Karte zur FFH- Verträglichkeitsprüfung (2.9.2015)	1	1:5000
19.6	Artenschutzrechtliche Beurteilung der Varianten 2.1, 2.3 sowie der jeweiligen Untervarianten im Zuge der geplanten Ortsumgehung östlich von Buxtehude (2.5.2015)	104	
19.6	Lageplan zum Artenschutzbeitrag Anhang IV – 1 Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude - Variantenvergleich (2.9.2015)	1	1:5000
19.7	FFH-Verträglichkeitsprüfung Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude Variantenvergleich (2.9.2015)	33	
19.7.	Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude Variantenvergleich, FFH- Variantenprüfung, Anlage 1	1	1:10.000

	[Karte] (30.10.2015)		
19.8	Umweltverträglichkeitsstudie Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude Variantenvergleich (2.9.2015)	128	
19.8	Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude - Variantenvergleich, Umweltverträglichkeitsstudie [Karten] (30.10.2015)	9	Karten 1 bis 5: 10.000 Karten 6 bis 9: 1:7500
<b>20</b>	<b>Bodenuntersuchungen</b>		
20	1. Bericht Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung (7.9.2011)	9	
20	Bohrprofile (8.9.2011)	2	1:100
20	Lageplan und Übersichtsplan [Baugrunduntersuchung] (8.9.2011)	1	1:500
<b>21</b>	<b>Sonstige Gutachten</b>		
21.1	Verkehrsuntersuchung Zubringerstraßen zu A 26 Buxtehude (Februar 2010)	59	
<b>21.2</b>	<b>Varianteuntersuchung</b>		
21.2	Anbindung Buxtehude-Ost An die Autobahn A 26, Variantenuntersuchung (Juni 2010)	132	
21.2	Kostenschätzung zum Variantenvergleich (15.6.2010)	9	
21.3	Varianteuntersuchung für den Knotenpunkt Harburger Str./ Rübcker Str./ Konrad- Adenauer-Allee für die Autobahnanbindungsvariante 1 in Buxtehude samt Anlagen (Juli 2010)	29	
21.4	Simulation des Verkehrsablaufes auf der Rübker Straße in Buxtehude samt Anlagen (Februar 2011)	29	
21.5	Erschütterungstechnische Untersuchung zur Anbindung Buxtehude Ost an die A 26, Variante 1 Ausbau K 40 „Rübker Straße“ in Buxtehude (29.9.2011)	49	
21.6	Rechtliche Beurteilung der Anbindung der Hansestadt	35	

	Buxtehude an die Autobahn A 26, insbesondere von Umgehungsvarianten, in Bezug auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (4.5.2015)		
21.7	Autobahnzubringer A 26 AS Buxtehude, Variantenvergleich - Zusammenfassung von FFH-VP, ASB und UVS (18.9.2014)	12	
<b>21.8</b>	<b>Schalltechnische Untersuchung mit Gewichtsbeschränkung</b>		
21.8.1	Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung zur Planänderung zum Planfeststellungsverfahren Ausbau der Kreisstraße K 40, Rübker Straße, von der Harburger Straße bis km 0+8,64,295 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-adenauer-Allee (21.5.2015)	18	
21.8.2	Berechnungsunterlagen Schalltechnische Untersuchung für den Ausbau der Kreisstraße K 40, Rübker Straße, von der Harburger Straße bis km 0+8,64,295 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-adenauer-Allee (entsprechend Vorblatt 19.4.2017)	6	
<b>21.09</b>	<b>Beschattungsgutachten</b>		
21.9.1	Gutachten Änderung Besonnungsverhältnisse durch Lärmschutzwände in Ausbaubereich der Rübker Straße/ K 40 samt Abbildungen (31.8.2015)	108	
21.9.2	K 40 LSW 4 m: Abschätzung Verschattung (18.10.2016)	11	
<b>21.10</b>	<b>Ergänzende Variantenuntersuchung</b>		



21.10.01	Ergänzende Verkehrsuntersuchung Zubringerstraße zur A 26 Buxtehude (Juni 2013)	73	
21.10.02	Erfassung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs an Knotenpunkt Harburger Str./ Rübker Str. in Buxtehude (Mai 2013)	10	
21.10.03	Aktualisierte verkehrstechnische Berechnung (Juli 2013)	32	
21.10.04	Ergänzende Variantenuntersuchung samt Anlagen (Oktober 2014)	208	
21.10.05	Ergänzende Untersuchungen zu den Planfeststellungsunterlagen samt Anlagen (Dezember 2013)	61	
21.10.06	Aktualisierung der verkehrstechnische Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (Januar 2017)	19	
<b>21.11</b>	<b>Gutachten zur Chloridbelastung</b>		
21.11	Gutachten zur Chloridbelastung des Oberflächenwasserkörpers OWK 29029 Landwettern durch Winterdienst (11.1.2017)	15	
21.11	Übersichtslageplan Chloridbelastung (7.11.2016)	1	1:5000
21.12	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Autobahnzubringer zur BAB A 26 „Buxtehude Ost“ (28.1.2016)	32	
22	K 40 AS Buxtehude Variantenuntersuchung Landkreis Stade [Kostenschätzung] (23.9.2014)	2	22
23	Abschätzung der Übernahmekosten für betroffene Wohnhäuser an der K 40 (19.9.2017)	3	23
24	Marktwertentschädigung des Restbesitzes nach Teilflächenentzug samt ###	4	24

	(19.9.2017)		
25	Betroffene Gebäude/Einwohner mit Beurteilungspegel $\geq 70$ dB(A) tags aufgrund von Baulärm im Rahmen des Ausbaus der K 40 in Buxtehude (entsprechend E-Mail vom 25.9.2017)	1	25
26	Schalltechnische Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm im Rahmen des Ausbau der Kreisstraße K 40 Rübker Straße in Buxtehude (17.5.2016)	37	

Aufgrund der Detailschärfe gilt im Zweifel der Lageplan (Unterlage 05).

## 1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

### 1.1.4.1 Ausführungsplanung

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, vor Baubeginn seine Detailplanung zur Ausführung sowohl der Bauwerke als auch der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ausführungsplanung) der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

### 1.1.4.2 Baubedingte Immissionen

Während der Bauausführung hat der Vorhabenträger die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) einzuhalten. Bei der Bauausführung sind dem Stand der Technik und den Vorgaben der 32. BImSchV entsprechende schallgedämmte und schadstoffarme Baumaschinen zu verwenden. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten hat der Vorhabenträger die Einhaltung dessen durch fachgerechte Messungen und Überwachungen sicherzustellen. Der Vorhabenträger hat einen Immissionsschutzbeauftragten zu bestellen, der die Baustelle schalltechnisch überwacht, gegebenenfalls notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutze der Nachbarschaft veranlasst und den Anliegern als Ansprechpartner im Hinblick auf bauzeitliche Beeinträchtigungen vor Ort zur Verfügung steht. Name und Erreichbarkeit des Immissionsschutzbeauftragten sind der Stadt Buxtehude und der Planfeststellungsbehörde mindestens zwei Wochen vor Baubeginn schriftlich bekannt zu geben und den Anwohnern in geeigneter Weise mitzuteilen.

Die Bauarbeiten sind ausschließlich in der Zeit zwischen 7 Uhr und 20 Uhr durchzuführen. Bei den Straßenbauarbeiten ist der Einsatz des Plattenrüttlers und des Straßenfertiger auf den Zeitraum von 7 Uhr bis 18 Uhr sowie auf maximal 2,5 Stunden am Tag begrenzt, wobei jeweils nur eines der eben genannten Geräte verwandt werden darf. Bei der Herstellung der Lärmschutzwände ist ausschließlich das Bohren der Träger gestattet. Der Bohrvorgang ist auf den Zeitraum von 7 Uhr bis 18 Uhr begrenzt. Wo bautechnologisch möglich, sind die Baulärmemissionen durch Verlagerung lärmintensiver Arbeiten (z.B. durch Vorfertigung außerhalb der Baustelle) zu mindern. Bauarbeiten außerhalb der festgelegten Zeiten sind bei der Planfeststellungsbehörde vier Wochen vor ihrer Aufnahme zu beantragen und besonders zu rechtfertigen.

Die Einhaltung der Lärminderungsmaßnahmen ist bei der Vergabe durch Aufnahme entsprechender Bestimmungen in Bauverträgen und Leistungsbeschreibungen sicherzustellen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung hat die Vorhabenträgerin die vorliegende Prognose zum baustellenbedingten Lärm erneut zu überprüfen und unter Berücksichtigung der durch die hiesige Planfeststellung angeordneten Schutzmaßnahmen unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen eine detaillierte Prognose hinsichtlich der zu erwartenden schalltechnischen Einwirkungen zu erstellen (Detailgutachten). Hierbei ist insbesondere die Möglichkeit zu überprüfen, beidseitig des jeweils bebauten Straßenzuges eine mobile Lärmschutzwand aufzustellen. Dieses Detailgutachten ist der Planfeststellungsbehörde zwei Monate vor Baubeginn vorzulegen. Bei prognostizierter Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm hat der Vorhabenträger Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen und deren Wirksamkeit darzulegen. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach Ziff. 3.1.1. AVV Baulärm sind unter Angabe des ermittelten Beurteilungspegels sowie des konkret betroffenen Zeitfensters gesondert auszuweisen. Die Entscheidung über weitere notwendige Schutzmaßnahmen bleibt vorbehalten.

Soweit anhand des Detailgutachtens absehbar ist, dass es durch die Baumaßnahme auch unter Berücksichtigung technisch möglicher Lärminderungsmaßnahmen zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Vorhabenträger ein umfassendes Monitoring zur Ermittlung und Dokumentation des durch die Bauausführung verursachten Lärms aufzugeben, in diesem Zusammenhang die Messergebnisse zur Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen sowie den vom Baulärm betroffene Anwohner zur Kenntnis zu geben.

Sind die notwendigen Schutzmaßnahmen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde technisch nicht realisierbar oder nur mit einem unverhältnismäßigem Aufwand umzusetzen, ist den betroffenen Eigentümern eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Für die Außenwohnbereiche der von der Baumaßnahme betroffenen Allgemeinen Wohngebiete besteht für die Flurgrundstücke ein Entschädigungsanspruch bei einer Überschreitung 55 dB (A) tags und 40 dB (A) nachts, soweit keine tatsächliche Lärmvorbelastung zu verzeichnen ist, die über den maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. In diesem Fall besteht ein Entschädigungsanspruch bei einer Überschreitung 58 dB (A) tags und 43 dB (A) nachts. Gleiches gilt soweit der für Innenräume der die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 für die jeweils betroffene Raumart in reinen und allgemeinen Wohngebieten überschritten werden, soweit keine tatsächliche Lärmvorbelastung zu verzeichnen ist, die über den maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. In diesem Fall besteht ein Entschädigungsanspruch erst ab einer Überschreitung von mehr als 3 dB(A) des in der VDI-Richtlinie 2719 jeweils maßgeblichen Anhaltswertes. Kommt es zu einer Überschreitung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, kann derjenige, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt auf dem betroffenen Grundstück hat, auf Kosten des Vorhabenträgers ersatzweise einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Anhand des Detailgutachtens hat der Vorhabenträger die Betroffenen Anwohner über die prognostizierte

Pegelüberschreitung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sowie dessen voraussichtliche Dauer eine Woche vor Aufnahme der lärmintensiven Baumaßnahme zu informieren.

Für die Außenwohnbereiche der von der Baumaßnahme betroffenen Mischgebiete besteht für die Flurgrundstücke ein Entschädigungsanspruch bei einer Überschreitung von 60 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts, soweit keine tatsächliche Lärmvorbelastung zu verzeichnen ist, die über den maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. In diesem Fall besteht ein Entschädigungsanspruch bei einer Überschreitung 63 dB (A) tags und 48 dB (A) nachts. Gleiches gilt, soweit der für Innenräume die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 für die jeweils betroffene Raumart Mischgebiet überschritten werden, soweit keine tatsächliche Lärmvorbelastung zu verzeichnen ist, die über den maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. In diesem Fall besteht ein Entschädigungsanspruch erst ab einer Überschreitung von mehr als 3 dB(A) des in der VDI-Richtlinie 2719 jeweils maßgeblichen Anhaltswertes. Kommt es zu einer Überschreitung von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts, kann der derjenige, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt auf dem betroffenen Grundstück hat, auf Kosten des Vorhabenträgers ersatzweise ein Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen. Anhand des Detailgutachtens hat der Vorhabenträger die Betroffenen Anwohner über die prognostizierte Pegelüberschreitung von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts sowie dessen voraussichtliche Dauer eine Woche vor Aufnahme der lärmintensiven Baumaßnahme zu informieren.

Für den Fall, dass sich nach den Ergebnissen der angeordneten kontinuierlichen Kontrollmessungen abzeichnet, dass der Beurteilungspegel an mehr als den prognostizierten Tagen einen Wert von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts in den Allgemeinen Wohngebieten und 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts in den betroffenen Mischgebieten überschreitet oder sich die vorgesehene Gesamtbauzeit der lärmintensiven Arbeiten um mehr als 3 Monate erhöht, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, weitere Schutzmaßnahmen anzuordnen.

#### **1.1.4.3 Beweissicherung**

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, das zugesagte Gründungsgutachten 1.1.5.3 zwei Monate vor Durchführung der Baumaßnahme vorzulegen und die Grundstücke der 2. Reihe zu benennen, für welche auf Basis des Gründungsgutachtens eine Beweissicherung erfolgen soll. Die Entscheidung über weitere notwendige Beweissicherungen bleibt vorbehalten.

#### **1.1.4.4 Leitungsbetreiber**

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn, mindestens aber einen Monat zuvor, die Planung mit den von Leitungsverlegungen betroffenen Betreibern von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen abzustimmen.

### **1.1.5 Zusagen**

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

### **1.1.5.1 Hansestadt Buxtehude**

#### **1.1.5.1.1 Gestaltung der Lärmschutzwand**

Der Vorhabenträger sagt zu, im Einvernehmen mit der Hansestadt Buxtehude die Ausführungsplanung der Lärmschutzwand abzustimmen. Für die Detailplanung wird ein externes Planungsbüro beauftragt, dessen Kosten der Landkreis trägt.

#### **1.1.5.1.2 Rad- und Gehwege sonstige Wegebeziehungen**

Der Vorhabenträger sagt zu, eine farbliche Differenzierung zwischen Rad- und Fußweg im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Wegeverbindungen innerhalb der durch den Vorhabenträger angekauften Flächen zu erhalten.

#### **1.1.5.1.3 Beschilderung der Anliegerstraßen**

Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Ausführungsplanung mit Blick auf die Beschilderung der Anliegerstraße mit der Hansestadt Buxtehude, insbesondere der Verkehrsbehörde abgestimmt wird.

#### **1.1.5.1.4 Stadtentwässerung**

Der Vorhabenträger sagt zu, dass er sich zur Frage der Kostenverteilung für die Entwässerung mit der Stadtentwässerung als Eigenbetrieb der Hansestadt Buxtehude abstimmt.

### **1.1.5.2 Wasser- und Bodenverband Buxtehude**

Der Vorhabenträger sagt zu, die geplante Bepflanzung an Bäumen als Hochstämme am neu zu errichtenden Regenrückhaltebecken in der Weise anzulegen, dass die für die Säuberung des Erdbeckens eingesetzten Räumfahrzeuge nicht behindert werden.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Rasenschotter-Weg parallel, direkt an der Verwallung zu trassieren und herzurichten.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Böschungsbereiche an den Einleitungspunkten zu befestigen.

Der Vorhabenträger sagt zu, jeweils für den Betrieb der Flüssigkeitsabscheideanlage Harburger Straße und des Pumpwerkes am Regenrückhaltebecken Wartungsverträge abzuschließen.

### **1.1.5.3 Private Einwender**

Der Vorhabenträger sagt für die direkt an die Baumaßnahme angrenzenden Grundstücke, d. h. für die Grundstücke angrenzend an der Rübker Straße, am Feldmannweg und im Kreuzungsbereich Rübker Straße/Harburger Straße sowie am Kälberweideweg zu, zum Zwecke der Beweissicherung anlässlich der Straßenbauarbeiten und der Errichtung der Lärmschutzwände den Zustand der Gebäude vor und nach Durchführung der Maßnahme festzustellen. Einbezogen sind hierbei rückwärtig ausgerichteten Doppelhäuser, die von der Straße abgewandten

Gebäude der Rübker Straße 20 bis 30 sowie die von der Errichtung des Rückhaltebeckens betroffenen Grundstücke am Feldmannweg.

Der Vorhabenträger sagt insofern auch zu, vor Beginn der Baumaßnahme ein Gründungsgutachten zu erstellen und an Hand dessen festzulegen, ob und für welche weiteren Grundstücke, insbesondere mit Blick auf die Bebauung in zweiter Reihe, eine Beweissicherung erfolgen soll.

## 1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die folgenden Einleitungen in Gewässer wird eine gehobene Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 WHG erteilt.

Einleitungsstelle	Einleitungs menge	Gewässer	Koordinaten	Gemarkung	Flur, Flurgrundstück
1	308,3 l/s	Vorfluter Stadtgraben, Gewässer III. Ordnung	R: 3547 610 H: 5927 030	Buxtehude	304/4
2	4,00 l/s	Regenrückhaltebecken, Vorfluter Stadtgraben, Gewässer III. Ordnung	R: 3548 115 H: 5927 459	Buxtehude	76/2

### 1.2.1 Betrieb und Unterhaltung

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

### 1.2.2 Anzeigepflichten

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

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

## **2 Begründender Teil**

### **2.1 Sachverhalt**

#### **2.1.1 Zusammenfassung der Planung**

Die Planung umfasst den Ausbau des 684 m langen Abschnitts der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ sowie den Umbau des Knotenpunktes Rübker Straße/ Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude.

Die K 40 verbindet regional die Hansestadt Buxtehude mit der Ortschaft Rübke. Sie verläuft von der Harburger Straße (K 51) in Buxtehude Richtung Osten zur Kreisgrenze und schließt an die K 19 des Landkreises Harburg nahe der Ortschaft Rübke an.

Der Ausbauabschnitt verläuft zwischen dem Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee und der geplanten Anschlussstelle Buxtehude der Bundesautobahn A 26, Bau-km 1+015. Die Rübker Straße verläuft auf diesem Abschnitt zu einem Großteil durch bebauten Gebiet.

Der Verlauf der A 26 von Drochtersen bis zum Anschluss an die A 7 bei Hamburg ist in fünf Planungsabschnitte aufgeteilt. Der 2. Abschnitt umfasst die Trasse von Horneburg bis zum Anschluss an die K 40 östlich der Este bei Buxtehude und wurde durch Planfeststellungsbeschluss vom 30. Januar 2004 sowie durch Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 beschlossen. Der Autobahnzubringer ist Teil der genannten Planfeststellungsbeschlüsse. Dort ist vorgesehen diesen, von der Autobahn 26 kommend, direkt mit einem Bogen in den südwestlich zur Hansestadt Buxtehude führenden Teil der Rübker Straße anzubinden.

Ursprünglich sah die hieran anschließende Planung für den Ausbau der Rübker Straße zum Autobahnzubringer vor, den Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee in einen spiralförmigen Kreisverkehrsplatz mit zweistreifiger Kreisfahrbahn, einen sog. Turbokreisel, umzugestalten und entlang der Rübker Straße Lärmschutzwände mit 4,5 m Höhe zu errichten. Gegen die Trassierung und die Lärmschutzmaßnahmen wurden umfangreiche Einwendungen vorgebracht. In der Folge wurden die Einwendungen geprüft, andere Trassenvarianten untersucht und weitere Gutachten eingeholt. Die geänderte und nun planfestgestellte Planung sieht vor, dass der Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee als Kreuzung konzipiert ist, die Lärmschutzwände entlang der Rübker Straße mit einer geringeren Höhe errichtet werden und die parallel zur Rübker Straße verlaufenden Anliegerstraßen breiter ausgebaut werden. Im Ergebnis stellt sich die Planung nun folgendermaßen dar:

Der Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee wird zur aufgeweiteten lichtsignalgeregelten Kreuzung umgestaltet. Der prognostizierte zusätzliche Verkehr durch den Anschluss der Hansestadt Buxtehude an die A 26 wird durch eine lichtgesteuerte Kreuzung mit drei vollen Zufahrtsspuren in jedem Knotenpunktarm und jeweils eine fortführende Fahrspur bewältigt. Zwischen den zu- und abführenden Fahrstreifen werden Fahrbahnteiler errichtet, über die die Fußgänger- und Radfahrfurten verlaufen. Die Lärmschutzwände werden in einem Abstand von 0,75 m vom Fahrbahnrand errichtet.

Die Fahrbahn der Rübker Straße wird zwischen dem Knotenpunkt und der Anschlussstelle Buxtehude auf 7 m Breite ausgebaut. Aus Gründen des Lärmschutzes werden auf beiden Seiten der Rübker Straße 3 m hohe Lärmschutzwände errichtet. Auf der Nordseite der Rübker Straße ist entlang der Strecke ein Geh- und Radweg und auf der Südseite ein Gehweg vorgesehen. Um die Lärmschutzmaßnahmen zu ermöglichen und effektiv zu gestalten werden die Grundstückszufahrten beidseitig der Ausbaustrecke auf ein Minimum reduziert. Parallel zur Rübker Straße werden hinter den Lärmschutzwänden Anliegerstraßen angelegt. Diese werden auf der Südostseite der Rübker Straße in einer Mindestbreite von 4,10 m und auf der Nordwestseite der Rübker Straße in einer Breite von 4,75 m ausgebaut. Am Ende der Anliegerstraßen wird jeweils ein Wendehammer eingerichtet. Die Zufahrten zu den Anliegerstraßen erhalten eine Breite von 5,00 m.

Die Zufahrten vom Kälberweideweg und vom Feldmannweg zur Rübker Straße werden zu verkehrsabhängig signalgesteuerten Einmündungen ausgebaut.

Die abgekröpfte Einmündung des nordöstlichen Astes der K 40 in den Autobahnzubringer wird ebenfalls durch eine verkehrsabhängige Lichtsignalanlage geregelt.

### **2.1.2 Verfahrensablauf**

Der Vorhabenträger beantragte mit Schreiben vom 27. Oktober 2011 ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Kreisstraße 40, Rübker Straße von der Harburger Straße bis Kilometer 1 + 015 einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee durchzuführen.

Nach Prüfung der Unterlagen hat der Landkreis Stade als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 27. Oktober 2011 eingeleitet. Die erstmalige Auslegung der Planunterlagen wurde durch die Hansestadt Buxtehude im Buxtehuder Tagblatt vom 5. November 2011 bekannt gemacht. Dabei wurde auch auf Einwendungsmöglichkeiten hingewiesen.

Die Planunterlagen wurden vom 21. November 2011 bis zum 5. Dezember 2011 im Stadthaus der Hansestadt Buxtehude während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Bis zum Ende der Einwendungsfrist mit Ablauf des 19. Dezember 2011 erhoben insgesamt 70 Personen, Gesellschaften und Vereinigungen Einwendungen. Eine Einwendung wurde nach Ablauf dieses Tages erhoben. Parallel zur Auslegung der Planunterlagen beteiligte die Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Zudem wurden nicht ortsansässige Privatpersonen und insbesondere Behörden des Landkreises Stade und der Hansestadt Buxtehude sowie Betreiber diverser Leitungsnetz- und Infrastrukturanlagen als sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Daraufhin haben die Schleswig-Holstein Netz AG am 8. Dezember 2011, der Landessport Fischerverband Niedersachsen e.V. am 14. Dezember 2011, die Jägerschaft Stade e.V., Obmann für Naturschutz, am 14. Dezember 2011, die Hamburger Stadtentwässerung am 17. Dezember 2011, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade, am 20. Dezember 2011, die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH am 20. Dezember 2011, die AUN Arbeitsgemeinschaft Umweltplanung Niederelbe e.V. am 24. Dezember 2011, die EWE Netz GmbH, Netzregion Bremervörde/Seevetal, am 29. Dezember 2011, das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung



Niedersachsen, Regionaldirektion Otterndorf, am 9. Januar 2012, die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH am 10. Januar 2012, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen am 10. Januar 2012, das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen am 9. Januar 2012 und das Naturschutzamt des Landkreises Stade am 12. Januar 2012 Stellungnahmen zum Vorhaben abgegeben. Die Stellungnahme der Hansestadt Buxtehude ging nach Fristverlängerung bis zum 30. März 2012 am 22. März 2012 ein. Das Amt für Raumordnung und Bauleitplanung des Landkreises Stade, das Amt für Wasserwirtschaft des Landkreises Stade, das Amt für Bau- und Bodendenkmalpflege des Landkreises Stade, der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, die Wehrbereichsverwaltung Nord, der Unterhaltungsverband Altes Land, die E.ON Hanse AG, der Trinkwasserverband Stader Land, die Gasunie Deutschland Services, das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven und das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie haben hingegen nur erklärt, gegen das Vorhaben keine Bedenken bzw. Einwände zu haben. Keine Rückmeldung erhielt die Planfeststellungsbehörde von der Polizei Buxtehude, der Stadtentwässerung Buxtehude, dem Amt für Straßenverkehr des Landkreises Stade, dem Amt für Bodenschutz des Landkreises Stade, dem Wasser- und Bodenverband Buxtehude Rübke, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, den Stadtwerken Buxtehude und der KVG Stade GmbH & Co. KG.

Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen dem Vorhabenträger zur Erwidern übersandt.

Aufgrund der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabenträger zusätzliche Untersuchungen u.a. im Hinblick auf Lärmschutz, Umweltverträglichkeit, FFH-Verträglichkeit, alternative Trassenvarianten, und die verkehrliche Leistungsfähigkeit durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen veranlassten den Träger des Vorhabens, die Planung noch einmal zu ändern. Der Vorhabenträger beantragte mit Schreiben vom 27. November 2015 ein Verfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG für den Ausbau der K 40, Rübker Straße von der Harburger Straße bis Kilometer 0 + 864,25, einschließlich Ausbau des Knotenpunktes Rübker Straße/Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee in der Hansestadt Buxtehude. Die Auslegung der geänderten Planunterlagen wurde in der Hansestadt Buxtehude im Buxtehuder Tageblatt am 11. Dezember 2015 bekannt gemacht, wobei auf die Einwendungsmöglichkeit hingewiesen wurde. Die geänderten Planunterlagen haben sodann im Stadthaus der Hansestadt Buxtehude vom 22. Dezember 2015 bis zum 21. Januar 2016 während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt.

Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 4. Februar 2016 erhoben insgesamt 68 Personen und Gesellschaften Einwendungen. Parallel zur Auslegung der geänderten Planunterlagen schrieb die Planfeststellungsbehörde nichtortsansässige Personen an und beteiligte die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen, die bereits zu den Planunterlagen von 2011 abgegeben wurden, nicht wiederholt werden müssen und weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind. Daraufhin haben das Landvolk Niedersachsen am 4. Februar 2016, der Wasser- und Bodenverband Buxtehude Rübke am 27. Januar 2016, die Stadtwerke Buxtehude GmbH am 29. Januar 2016, die Schleswig-Holstein Netz AG am 14. Dezember 2015, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade am 6. Januar 2016, die EWE Netz GmbH,

Netzregion Bremervörde/Seevetal am 29. Dezember 2015, die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH am 30. Dezember 2015, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen am 13. Januar 2016 und das Naturschutzamt des Landkreises Stade am 4. Februar 2016 Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahme der Hansestadt Buxtehude ging nach Fristverlängerung bis zum 5. Februar 2016 am 2. Februar 2016 ein. Das Amt für Raumordnung und Bauleitplanung des Landkreises Stade, das Amt für Wasserwirtschaft des Landkreises Stade, das Amt für Bau- und Bodendenkmalpflege des Landkreises Stade, der Unterhaltungsverband Altes Land, der Trinkwasserverband Stader Land, die Gasunie Deutschland Services, das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven und das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie haben hingegen nur erklärt, gegen das Vorhaben keine Bedenken bzw. Einwände zu haben. Keine Rückmeldung erhielt die Planfeststellungsbehörde von der Polizei Buxtehude, der Stadtentwässerung Buxtehude, dem Amt für Bodenschutz des Landkreises Stade, dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, dem Bundesamt für Infrastruktur, Weltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr und dem KVG Stade GmbH & Co. KG.

Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen dem Vorhabenträger zur Erwidern übersandt.

Nach Eingang der Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen versandte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde diese zusammen mit der Ladung zum Erörterungstermin den Trägern öffentlicher Belange.

Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung der Hansestadt Buxtehude im Buxtehuder Tageblatt und Stader Tageblatt am 12. Mai 2016 wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 26. und 27. Mai 2016 in einem (ersten) Termin erörtert.

In Folge der Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Planfeststellungsverfahren und deren Vertiefung im Erörterungstermin wurden dem Vorhabenträger Arbeitsaufträge zu verschiedenen Themen erteilt. Diese betrafen unter anderem die verkehrstechnische Berechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015, den Immissionsschutz, die Durchführung der Baumaßnahme, den Besonnungsverhältnissen und Verschattungswirkungen der Lärmschutzwände, den gewässerökologischen Auswirkungen, der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie der Befahrbarkeit für Müll-, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge.

Nach Erledigung dieser Arbeitsaufträge durch den Vorhabenträger wurden der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde Optimierungsvorschläge im Hinblick auf den Wegfall des südlichen gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Konrad-Adenauer-Allee, die Neuordnung der Erschließung „Am Rugen End“, die Neugestaltung der Wendehammer in Höhe der Rübker Straße 2 und 14, den Wegfall des Wendehammers in Höhe der Rübker Straße 28, die Neuordnung der Stellplätze in Höhe der Rübker Straße 7b und 12, die Anpassung der Fahrbahnsputtlängen im Bereich der Kreuzung „Harburger Straße/Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee“ anhand der Berechnungsergebnisse nach HBS 2015, die Anpassung der Treninsel und Furten in der Einmündung Rübker Straße, die Anpassung der Grundstückszufahrten, den Wegfall der Schilderbrücken in der Konrad-Adenauer-Allee und Harburger Straße, die Anordnung von Sammelstellen für Abfallbehälter an den Einmündungen der Anliegerstraßen, die Anpassungen der schaltechnischen

Untersuchung und die Anpassungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans gemacht.

Die erneute Auslegung der Planunterlagen wurde durch die Hansestadt Buxtehude im Buxtehuder Tagblatt vom 24. Mai 2017 bekannt gemacht. Dabei wurde auch auf Einwendungsmöglichkeiten hingewiesen.

Die Planunterlagen wurden vom 6. Juni 2017 bis zum 5. Juli 2017 im Stadthaus der Hansestadt Buxtehude während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Bis zum Ende der Einwendungsfrist mit Ablauf des 7. August 2017 erhoben insgesamt 65 Personen und eine Hausverwaltung Einwendungen. Parallel zur Auslegung der geänderten Planunterlagen beteiligte die Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen, die bereits zu den ursprünglichen Planunterlagen abgegeben wurden, nicht wiederholt werden müssen und weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind. Sodann haben die Hansestadt Buxtehude am 20. Juli 2017, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen am 28. Juli 2017, die Telekom Deutschland GmbH am 25. Juli 2017, die Vodafone Kabel Deutschland GmbH am 26. Juli 2017, der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz am 24. Juli 2017, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr am 21. Juli 2017, das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg am 15. Juni 2017, der Trinkwasserverband Stader Land am 1. Juni 2017, die Schleswig-Holstein Netz AG am 14. Juni 2017, die EWE NETZ GmbH am 13. Juni 2017, die Untere Wasserbehörde des Landkreises Stade am 23. Juni 2017, der Unterhaltungsverband Altes Land am 22. Juni 2017, das Planungsamt des Landkreises Stade am 29. Juni 2017, das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven am 3. Juli 2017, die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH am 5. Juli 2017 und die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Stade am 20. Juli 2016 Stellungnahmen abgegeben. Dabei haben die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, der Trinkwasserverband Stader Land, das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, die Untere Wasserbehörde des Landkreises Stade, der Unterhaltungsverband Altes Land, das Planungsamt des Landkreises Stade, die Gasunie Deutschland Services und das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven erklärt, keine Bedenken bzw. Einwände gegen das Vorhaben zu haben. Hinweise bezüglich der Bauausführung wurden von der Telekom Deutschland GmbH, der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, dem Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg und der EWE NETZ GmbH gegeben. Keine Rückmeldung erhielt die Planfeststellungsbehörde von der Polizei Buxtehude, der Stadtentwässerung Buxtehude, der Hamburger Stadtentwässerung, dem Amt für Bodenschutz des Landkreises Stade, dem Amt für Bau- und Bodendenkmalpflege, dem Wasser- und Bodenverband Buxtehude-Rübke, dem Bundesamt für Infrastruktur, Weltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, der Stadtwerke Buxtehude, der KVG Stade GmbH & Co. KG und dem Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie. Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen dem Vorhabenträger zur Erwidern übersandt.

Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung der Hansestadt Buxtehude im Buxtehuder Tageblatt und Stader Tageblatt am 24. August 2017 wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 7. September 2017 in einem Termin erörtert.

In Folge der Einwendungen und Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren und deren Vertiefung im Erörterungstermin wurden die Planunterlagen nochmals mit Antrag vom ### bezogen auf die Zufahrten zu den Anliegerstraßen, mit Antrag vom ### hinsichtlich der Änderung der Zufahrt auf dem Flurstück 295/5 und mit Antrag vom ### hinsichtlich der Maßnahme 7A und des Maßnahmenlageplans geändert.

Wird ein ausgelegter Plan geändert und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer anerkannten Umweltvereinigung oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, so ist gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG i.V.m. § 1 NVwVfG diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Mit der Änderung der Zufahrt auf dem Flurstück 295/5 ist eine Flächeninanspruchnahme im Umfang von 2 m<sup>2</sup> verbunden, was eine zusätzliche bzw. stärkere Belastung des Grundstückseigentümers darstellt. Diesem ist daher mit Schreiben vom ## die Deckblattänderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von einem Monat gegeben worden. Die von § 78 Abs. 8 VwVfG i.V.m. § 1 NVwVfG abweichende Frist von einem Monat resultiert aus § 9 Abs. 1c UVPG in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (heutiger § 21 Abs. 2 UVPG). Im Übrigen führte die nachträgliche Änderung der Zufahrten zu den Anliegerstraßen indes zu keiner erstmaligen oder stärkeren Betroffenheit als bisher, sodass insoweit keine erneute Beteiligung oder gar Offenlage der geänderten Planunterlagen erforderlich war.

Gleiches gilt im Ergebnis für die Änderungen betreffend das Maßnahmenblatt 7A und den Maßnahmenlageplan. Eine erstmalige Betroffenheit durch die Planänderung könnte insoweit zwar für den Bewirtschafter der für die Pflanzung von Einzelbäumen neu vorgesehenen Fläche eintreten. Das betreffende Grundstück ist jedoch Gegenstand des laufenden Flurbereinigungsverfahrens infolge des Baus der BAB A 26. Dabei wird das Grundstück aller Voraussicht nach dem Landkreis Stade übertragen werden und somit nicht zur Landabfindung gehören, weshalb sich hierin auch nicht gemäß § 68 Abs. 1 Satz 1 FlurbG Pachtverhältnisse fortsetzen. Folglich werden weder für einen noch unbekanntem Dritten noch für den aktuellen Bewirtschafter der Fläche durch die Planänderung neue oder stärkere Betroffenheiten ausgelöst. In seinen Rechten betroffen ist der derzeitige Bewirtschafter der Fläche vielmehr bereits durch die Flurbereinigung. Eine erstmalige oder stärkere Betroffenheit ergibt sich aus der Planänderung auch nicht im Hinblick auf den Aufgabenbereich der Unteren Naturschutzbehörde. Wird doch mit der Planänderung gerade einer Stellungnahme der Behörde Rechnung getragen (siehe noch unter 2.4.12).

Auch die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen waren nicht nochmals zu beteiligen. Im Hinblick auf deren Beteiligungsrecht aus § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG bestand keine neue oder stärkere Betroffenheit. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hängt die Beantwortung der Frage der neuen oder stärkeren Betroffenheit davon ab, ob sich durch die Planänderung zusätzliche naturschutzrechtliche Fragen stellen, zu deren Beantwortung die sachverständige Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände geboten erscheint<sup>1</sup>. Mit der Änderung der Maßnahme 7A werden zwar neue naturschutzfachlich zu bewertende Sachverhalte geschaffen. Es ist jedoch anerkannt, dass es keines ergänzenden Anhörungsverfahrens bedarf, wenn die Änderung den Aufgabenbereich einer Behörde oder einer Vereinigung oder Belange Dritter geringer als bisher berührt oder sich sonst ausschließlich positiv auswirkt,

---

<sup>1</sup> BVerwG, Urt. v. 12.12.1996 – 4 C 19.95 –, BVerwGE 102, 358 (360 f.).

etwa weil das Vorhaben in seinem Umfang reduziert wird oder Schutzmaßnahmen verbessert werden<sup>2</sup>. Dies ist hier der Fall; denn mit der Verschiebung der Baumpflanzungen wird eine potenzielle Störquelle aus einem sensiblen Bereich herausgenommen und stattdessen ein Beitrag zur besseren landschaftlichen Einbindung des Zubringers der BAB A 26 geleistet. Daher wird die Änderung auch von der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade ausdrücklich begrüßt. Ein Kompensationsdefizit durch die Planänderung kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da die bisher vorgesehenen Maßnahmen inhaltlich und quantitativ unverändert bleiben, lediglich eine – sich noch innerhalb des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff – bewegende Änderung der Verortung von Baumpflanzungen soll erfolgen. Weitergehende Beteiligungsrechte ergeben sich auch aus § 9 Abs. 1 UVPG in der hier maßgeblichen Fassung nicht<sup>3</sup>.

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

## **2.2 Rechtliche Bewertung**

### **2.2.1 Formalrechtliche Würdigung**

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

Als Kreisstraße K 40 (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG) darf die Rübker Straße gemäß § 38 Abs. 1 NStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten hierbei die §§ 72 bis 78 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG nach Maßgabe des § 38 Abs. 4 NStrG sowie § 6 NVwVfG.

#### **2.2.1.2 Zuständigkeit**

Der Landkreis Stade ist als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gemäß § 38 Abs. 5 Satz 1 NStrG zuständig, weil es sich unter Berücksichtigung der funktionsprägenden tatsächlichen Gegebenheiten bei dem auszubauenden Abschnitt der K 40 um eine Kreisstraße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 NStrG handelt.

Entgegen der zum Teil in den Einwendungen und im Erörterungstermin vorgebrachten Auffassung ergibt sich die Zuständigkeit des Landkreises Stade als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Ausbau der K 40 aus § 38 Abs. 5 Satz 1 NStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG. Danach nehmen die Landkreise und kreisfreien Städte die Aufgabe der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für unter anderem für Kreisstraßen wahr. Der auszubauende Straßenabschnitt stellt auch zukünftig eine Kreisstraße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG dar.

Aus § 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG ergibt sich, dass Kreisstraßen solche Straßen sind, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind. Maßgeblich für die Klassifizierung einer Straße sind nach der Rechtsprechung des Niedersächsischen

<sup>2</sup> Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. (2014), § 73 Rn. 137.

<sup>3</sup> BVerwG, Urt. v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 –, juris, Rn. 28.

Oberverwaltungsgerichts vor allem die überwiegend bestehenden tatsächlichen Verkehrsbeziehungen<sup>4</sup>. Allein der Umstand, dass eine Straße auch den Verkehr aufnehmen soll, welcher bisher von einer Straße mit überregionaler Bedeutung aufgenommen wurde, zwingt nicht zu der Annahme, dass es sich um eine Landesstraße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 NStrG handelt, selbst wenn es sich dabei um Verkehr in erheblichem Umfang handelt<sup>5</sup>.

Die K 40 ist nach ihrem Umbau und auch nach Fertigstellung der der A 26 als Kreisstraße zu klassifizieren. Sowohl aus dem im Jahr 2010 vorgelegten Abschlussbericht über die Verkehrsuntersuchung „Zubringerstraße zur A 26 Buxtehude“ der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen als auch aus dem im Jahr 2013 erstellten Bericht über die ergänzende Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft ergibt sich, dass die K 40 durch Anbindung des Mittelzentrums Buxtehude an die Autobahn überwiegend dem regionalen Verkehr dienen wird. Untersucht wurden sowohl die Verkehrsstrombelastung an den relevanten Knotenpunkten für den Fall, dass die Bundesautobahn A 26 an der Anschlussstelle Buxtehude Ost endet, als auch für den Fall, dass die Autobahn A 26 bis zur Autobahn A 7 durchgehend ausgebaut ist. In beiden Fällen ist vor allem auf der Rübker Straße eine Verkehrsmehrbelastung von 10.650 Kfz/24 H bzw. 15.400 Kfz/24 h zu verzeichnen. Der von der Bundesautobahn A 26 abfließende Verkehr verteilt sich an dem Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße/Rübker Straße überwiegend im Stadtgebiet der Hansestadt Buxtehude. Auf der Harburger Straße stadtauswärts kommt es lediglich zu einer Verkehrszunahme um 6.200 Kfz/24 h bzw. für den Fall des bis zur Bundesautobahn A 7 durchgehenden Ausbaus der Bundesautobahn A 26 trotz der erheblichen Verkehrszunahme auf der Rübker Straße nur noch zu einer Zunahme des Verkehrs um 3.600 Kfz/24 h. Der übrige Mehrverkehr - und damit der wesentliche Teil - verteilt sich über das Stadtgebiet der Hansestadt Buxtehude. Die Verkehrsuntersuchungen zeigen damit deutlich, dass der überregionale Verkehr künftig hauptsächlich über die Bundesautobahn A 26 verläuft und auf der K 40 eine untergeordnete Rolle spielt. Nach dem vollständigen Anschluss der Bundesautobahn A 26 an die Bundesautobahn A 27 wird die Nutzung der K 40 durch überregionalen Verkehr noch deutlicher in den Hintergrund treten.

Die Klassifizierung als Kreisstraße ergibt sich zudem aus der künftigen Einbindung der K 40 in das weiterführende Straßennetz. Die auszubauende Straße bildet nicht mit Bundes- oder Landesstraßen ein ununterbrochenes Verkehrsnetz, sondern schließt lediglich im Süden an die Bundesstraße B 73, im Übrigen aber an die Kreisstraßen K 19 und K 51 sowie zahlreiche Gemeindestraßen und -wege wie beispielsweise den Feldmannweg, den Kälberweideweg, den Stemmanns Weg, den Immenthunsweg, den Ostmoorweg, die Konrad-Adenauer-Allee und die Harburger Straße an. Wie die Verkehrsuntersuchungen gezeigt haben, spielen gerade diese regionalen Verkehrsbeziehungen bei der Nutzung der veränderten K 40 die Hauptrolle. Die K 40 wird daher auch künftig vor allem einen regionalen Erschließungscharakter haben. Der Umstand, dass der über eine Straße verlaufende Verkehr im Anschluss an diese in eine höher klassifizierte Straße einmündet – hier

---

<sup>4</sup> NdsOVG, Urt. v. 12.1.2005 – 7 LA 101/04 –, NordÖR 2005, 134 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 5); Beschl. v. 29.9.2009 – 7 ME 64/09 –NVwZ-RR 2010, 217 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 10).

<sup>5</sup> NdsOVG, Urt. v. 12.1.2005 - 7 LA 101/04 - NordÖR 2005, 134 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 5).

die BAB A 26 –, führt nicht dazu, dass auch die Ausgangsstraße höher zu qualifizieren wäre<sup>6</sup>.

Entgegen der zum Teil durch die Einwender vertretenen Meinung hängt der Ausbau der K 40 auch nicht so eng mit der Entscheidung über den 2. Bauabschnitt der BAB A 26 zusammen, dass nur eine einheitliche Entscheidung durch die für die Bundesautobahn zuständige Planfeststellungsbehörde möglich ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Anwendungsbereich der Kompetenzverlagerungsvorschrift des § 78 Abs. 1 VwVfG auf Ausnahmefälle zu beschränken, in denen ein besonderer Bedarf der Abstimmung der Planungen aufeinander erforderlich ist<sup>7</sup>. Voraussetzung für eine Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration nach § 78 VwVfG ist, dass die Verfahren zeitgleich durchgeführt werden. Eine nachträgliche Zuständigkeitskonzentration mit bereits abgeschlossenen Planungsabschnitten sieht das Gesetz nicht vor<sup>8</sup>. Für eine Verfahrenskonzentration ist hier bereits deshalb kein Raum mehr, weil für den zweiten Abschnitt der Bundesautobahn A 26 mit dem Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Lüneburg über den Neubau des 2. Bauabschnitts der BAB A 26 vom 30. Januar 2004 sowie dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 bestandskräftige Planungsentscheidungen ergangen sind. Zwischen dem zweiten Abschnitt der A 26 und dem Ausbau der K 40 besteht kein erhöhter planerischer Koordinierungsbedarf. Die relevanten planerischen Belange des Abschnitts der Bundesautobahn und des Ausbaus der K 40 können und werden vielmehr durch Verfahrensbeteiligung und Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung im jeweils anderen Verfahren angemessen erfasst.

Die Kompetenz zur Planfeststellung erstreckt sich zugleich auf die Anpassung der Zufahrten zum Kälberweideweg und dem Feldmannweg, der Errichtung der parallel zu den Lärmschutzwänden verlaufenden Anliegerstraßen sowie den Geh- und Radwegen. Bezogen auf die Radwege ist zunächst herauszustellen, dass jene separat angelegt oder bei getrennten Geh- und Radwegen nach § 43 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5, § 3 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2, § 4 Abs. 1 Satz 1 NStrG in der Straßenbaulast des Vorhabenträgers liegen und sich daher von Gesetzes wegen die Planungskompetenz hierauf erstreckt<sup>9</sup>. Denn obwohl sie einen eigenen Straßenkörper besitzen, sind jene gemäß § 3 Abs. 2 NStrG der K 40 zuzuordnen<sup>10</sup>, da sie im funktionalen Zusammenhang mit der Rübker Straße stehen und im Wesentlichen mit ihr gleichlaufen. Dem funktionalen Zusammenhang steht indessen nicht entgegen, dass der separate Radweg ein Mittel darstellt, um den allgemeinen Fahrzeugverkehr und den Fahrradverkehr zu entflechten, hierzu aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Radverkehr von der Fahrbahn auf eine davon abgetrennt Spur verlegt wird<sup>11</sup>. Ohne die Entflechtung würde nämlich der Fahrradverkehr über die Rübker Straße geführt, sodass jene derselben

---

<sup>6</sup> NdsOVG, Urt. v. 12.1.2005 - 7 LA 101/04 - NordÖR 2005, 134 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 6).

<sup>7</sup> BVerwG, Beschl. v. 4.8.2004 – 9 VR 13/04 –, NVwZ 2004, 1500, 1502 (hier zitiert nach juris, dort Ls. und Rn. 5).

<sup>8</sup> *Deutsch*, in: *Mann/Sennekamp/Uechtritz*, VwVfG, Baden-Baden 2014, § 78 Rn. 17.

<sup>9</sup> *Tegtbauer*, in: *Kodal*, Straßenrecht, 7. Auflage (2010), Kap. 14 Rn. 25.

<sup>10</sup> NdsOVG, Beschl. v. 5.7.2005 – 7 LA 58/05 –, juris, Rn. 3.

<sup>11</sup> OVG Rh.-Pf., Urt. v. 7.4.2011 – 1 A11088/10 –, DVBl. 2011 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 40).

Anbindungsfunktion dienen und damit in einer inneren Beziehung zueinander stehen<sup>12</sup>.

Demgegenüber steht die originäre Planungskompetenz für Anliegerstraßen nach § 48 Satz 1 NStrG sowie Gehwegen und anderen Straßenteilen an Ortsdurchfahrten nach § 49 Satz 1 NStrG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5 NStrG grundsätzlich der Hansestadt Buxtehude zu. Dies gilt auch für Gehwege, die nicht originär dem Radverkehr dienen, sondern für diesen lediglich frei gegeben sind<sup>13</sup>. Anders als bei den eben genannten Radwegen kommt § 3 Abs. 2 NStrG bei Gehwegen mit Blick auf die speziellere Kompetenzzuweisung nicht zum Tragen<sup>14</sup>. Handelt es sich jedoch dabei – wie hier – um notwendige Folgemaßnahmen, wird gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs.1 VwVfG i.V.m. § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 Abs. 2 NVwVfG deren Zulässigkeit durch die Planfeststellung im Zusammenhang mit der des Vorhabens hinsichtlich aller durch sie berührten öffentlichen Belange festgestellt. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs.1 VwVfG i.V.m. § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 Abs. 2 NVwVfG enthält insoweit eine kompetenzerweiternde Wirkung, welche die Planfeststellungsbehörde berechtigt, in eigener Zuständigkeit über die Maßnahmen an anderen Anlagen zu befinden<sup>15</sup>.

Als notwendige Folgemaßnahmen sind sämtliche Maßnahmen anzusehen, die aus Anlass der Durchführung des eigentlichen Vorhabens unumgänglich sind, um den Grundsatz der Problembewältigung hinreichend Rechnung zu tragen<sup>16</sup>. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die Maßnahmen in Folge der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens Funktionsbeeinträchtigungen anderer Anlagen kompensieren sollen; sie demnach der Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen dienen<sup>17</sup>. Sie dürfen jedoch in räumlicher und sachlicher Hinsicht nicht über den Anschluss und die Anpassung hinausgehen oder gleichsam ein eigenes Planungskonzept eines anderen Planungsträgers erforderlich machen<sup>18</sup>. Ob die einzelnen Maßnahmen ein eigenes Planungskonzept erfordern, hängt maßgebend von deren Quantität und Qualität ab<sup>19</sup>. Entscheidend sind die Ausgestaltungen und Auswirkungen im Einzelfall, wobei vor allem die Komplexität der Maßnahmen, die damit einhergehenden Probleme, das Vorliegen einer nachhaltigen städtebaulichen Veränderungen bezogen auf das Straßen- und Wohnumfeld und die Veränderung die der Straße zukommenden Funktion zu berücksichtigen sind<sup>20</sup>. Maßgebend kommt es mithin darauf an, wie sich der bisherige Zustand im Vergleich zu der geplanten Maßnahme darstellt<sup>21</sup>.

Gemessen daran sind sowohl die Anpassung der Zufahrten zum Kälberweideweg und dem Feldmannweg als auch die Anliegerstraßen sowie Gehwege und jene die

---

<sup>12</sup> Vgl. OVG Rh.-Pf., Urt. v. 7.4.2011 – 1 A11088/10 –, DVBl. 2011 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 37 ff.)

<sup>13</sup> BayVGh, Urt. v. 10.12.2012 – 6 CS 12.2095 –, juris, Rn. 8 ff.

<sup>14</sup> Wendrich, NStrG-Komm., 3. Aufl. (1994), § 3, Rn. 8.

<sup>15</sup> BVerwG, Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 54/84 –, NVwZ 1989, 153 (154); OVG NRW, Urt. v. 2.9.2009 – 11 D 32/08.AK –, juris, Rn. 25.

<sup>16</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 9.3.1979 – IV C 41.75 –, BVerwGE 57, 297 (299 f.); Kopp/Ramsauer, VwVfG-Komm., 14. Aufl. (2013), § 75 Rn. 10.

<sup>17</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 54/84 –, NVwZ 1989, 153 (154); Deutsch in: Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG-Komm. (2014), § 75 Rn. 43.

<sup>18</sup> BVerwG, Urt. v. 12.2.1988 – 4 C 54/84 –, NVwZ 1989, 153 (154).

<sup>19</sup> BVerwG, Beschl. v. 13.7.2010, NVwZ 2010, 1244 (1246), OVG Bln.-Bbg., Urt. v. 23.4.2015 – OVG 12 A 1.14 –, Rn. 37.

<sup>20</sup> NdsOVG, Beschl. v. 21.12.2016 – 7 LB 70/14 –, juris, Rn. 75; OVG Bln.-Bbg., Urt. v. 23.4.2015, a.a.O.

<sup>21</sup> Vgl. OVG NRW, Urt. v. 2.9.2009 – 11 D 32/08.AK –, juris, Rn. 28.



für den Radfahrverkehr frei gegeben sind als notwendige Folgemaßnahme zu qualifizieren.

Zunächst bedingt der Ausbau der Rübker Straße eine geringfügige Anpassung des bisherigen Verlaufs des in die Rübker Straße einmündenden Kälberweideweges und Feldmannweges, die insbesondere darauf zurückzuführen ist, dass die derzeit ohne Lichtsignalanlage konzipierten Zufahrten zu einer signalgesteuerten Einmündungen ausgebaut werden. Maßgebend ist in diesem Zusammenhang die Verkehrssicherheit- und Funktionsfähigkeit, die es erforderlich machte, den motorisierten Verkehr eine hinreichend sicher Aus- und Einfahrt zu ermöglichen und für die Fußgänger wie Radfahrer entsprechende Quermöglichkeiten zu schaffen. Die Maßnahmen dienen mithin der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Anlagen, ohne in räumlicher und sachlicher Hinsicht über den Anschluss und die Anpassung hinauszugehen.

Vergleichbares gilt bezogen auf die neu geschaffenen Anliegerstraßen. Aufgrund der planfestgestellten BAB A 26, 2. BA und der darin inbegriffenen Anschlussstelle Buxtehude ist ab dessen Realisierung durch den abfließenden Verkehr in das nachgeordnete Straßennetz dauerhaft mit einer deutlichen Verkehrszunahme auf der K 40 zu rechnen. Der Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung erfordert mit Blick auf § 41 Abs. 1 BImSchG daher die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Rübker Straße, die jedoch zugleich die Anbindung der Anliegergrundstücken zum Wegenetz unterbricht. Durch die Anliegerstraßen wird demnach die zukünftige Benutzbarkeit der Grundstücke gewährleistet und die durch die Lärmschutzwände hervorgerufene Funktionsbeeinträchtigung kompensiert<sup>22</sup>.

Um die Erschließung der Wohngebiete durch den Radfahrer- und Fußgängerverkehr sicherzustellen, bedingt der Ausbau der K 40 sowie die notwendige Angleichung des Knotenpunktes Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Rübker Straße ferner die Anpassung der vorhandenen Geh- und Radwege. Zwar soll der Radfahrer- und Fußgängerverkehr weitestgehend auf den Anliegerstraßen geführt werden. Unabhängig von den räumlichen Vorgaben, die eine Integration von getrennten Fuß- und Radwegen auf der Rübker Straße nicht zulassen, gebot bereits die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Radfahrer- und Fußgängerverkehr getrennt von der sodann hochfrequentierten K 40 zu führen und jenen durch separate Geh- und Radwege sowie den Gehwegen mit dem Sonderzeichen „Radfahrer frei“ hinter der Lärmschutzwand ans Wegenetz anzubinden.

Zusätzliche Erschließungs- und Entwicklungsvorteile sind damit nicht verbunden, zumal sich die Wegebeziehungen sogar verlängern. Die Maßnahmen gehen weder über Anpassung und Anschluss der unterbrochenen Wegebeziehungen hinaus noch erfordern sie ein eigenes Planungskonzept seitens der Hansestadt Buxtehude. Letzteres resultiert vornehmlich daraus, dass insbesondere die Geh- und Radwege nur kleinräumige Anpassungen erfahren, die in Länge, Querschnitt und Ausbauzustand nicht wesentlich über das bereits Vorhanden hinausgehen. Zwar ist für den Fußgänger- und Radverkehr entgegen dem Ist-Zustand (einseitiger Geh- und Radweg vom Knotenpunkt Rübker Straße/Harburger Straße/ Konrad- Adenauer-Allee bis Kälberweideweg, im Übrigen unbefestigte Behelfsgeh- und Radwege in Form von Trampelpfaden) zukünftig die Anlage beidseitiger Geh- und Radwege vorgesehen. Zurückzuführen ist dies jedoch auf die durch die Lärmschutzwände bedingte Unterbrechung der Wegebeziehungen, die zur Gewährleistung einer

---

<sup>22</sup> Zur Zulässigkeit einer Anbindung von Anliegergrundstücken: BVerwG, Urt. v. 1.7.1968 - IV C 99/66 -, VerwRSpr1969, 352.

hinreichenden Erschließung der jeweils hinter den Lärmschutzwänden gelegenen Wohnbereiche eine entsprechende Anpassung erforderlich machen. Die Anlage der Anliegerstraßen sowie Geh- und Radwege ist mithin auf das Maß beschränkt, das erforderlich ist, um eine hinreichende Abwicklung des Straßen-, Fußgänger- und Radwegverkehrs sicherzustellen. Einer weitergehenden Problembewältigung für das nachgeordnete Straßennetz bedarf es indessen nicht, da die Anbindungen an das vorhandene Wegenetz allenfalls geringfügig verändert werden. Mit Blick auf die vorgesehene Erschließungsfunktion fällt die Inanspruchnahme der neuen Wegebeziehungen zudem verhältnismäßig gering aus, sodass eine nachhaltige Veränderung des Straßen- und Wohnumfeldes durch die Anliegerstraße, Geh- und Radwege nicht zu befürchten ist. Der quantitative und qualitative Umfang der Maßnahmen erfordern mithin kein eigenes Planungskonzept der Hansestadt Buxtehude.

### **2.2.1.3 Verfahren**

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

Die in § 1 Abs. 2 NVwVfG i.V.m. § 38 Abs. 4 NStrG, §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten. Zwar wurden die geänderten Planunterlagen für einen Monat ausgelegt und insgesamt eine Einwendungsfrist von sechs bzw. neun Wochen gewährt, obwohl § 73 Abs. 8 Satz 1 Hs. 1 VwVfG für die Planänderung vor Beschlussfassung lediglich eine Frist zur Stellungnahme und Erhebung von Einwendungen von zwei Wochen vorschreibt. Diese zugunsten der Öffentlichkeit verlängerte Frist ist jedoch aus verfahrensrechtlicher Sicht unschädlich. Die erneute Auslegung war nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG a.F. erforderlich, da aus den geänderten Planunterlagen auch Änderungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Vorhabens hervorgingen. Darüber hinaus wurde bei der Fristberechnung berücksichtigt, dass die erste Auslegung bereits etwa vier Jahre zurück lag. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde in ihre Überlegungen zur Auslegungsfrist einbezogen, dass innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist zahlreiche Feiertage lagen.

Die Wahrnehmung der Aufgaben des Vorhabenträgers und der der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde durch ein und dieselbe Behörde bzw. das teilweise Zusammenfallen der Aufgabenwahrnehmung in einer Person sind nicht verfahrensfehlerhaft. Entgegen der zum Teil seitens der Einwender im Erörterungstermin vertretenen Auffassung begründet dieser Umstand keine Befangenheit im Sinne von § 21 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG. Die Möglichkeit der Konzentration verschiedener Verfahrensaufgaben eines Planfeststellungsverfahrens in einer Behörde durch die Zuständigkeitsvorschriften des § 38 Abs. 5 NStrG und § 43 NStrG ist keine Ausnahme, sondern vom Gesetzgeber bewusst in Kauf genommen worden. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfordern die verfahrensrechtlichen Begrifflichkeiten „Vorhabenträger“, „Anhörungsbehörde“ und „Planfeststellungsbehörde“ nicht zwingend eine Trennung der Aufgabenwahrnehmung auf verschiedene

Verwaltungsebenen<sup>23</sup>. Mit einem Fall der Identität von Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger hatte sich das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit der Planfeststellung des Wesertunnels zu befassen<sup>24</sup>. In diesem Zusammenhang stellte das Gericht für die Wahrnehmung verschiedener Aufgaben des Planfeststellungsverfahrens durch eine Behörde grundsätzlich klar, dass ein Verbot der Wahrnehmung zweier Aufgaben durch eine Behörde sich weder aus dem Gesetz noch aus rechtsstaatlichen Grundsätzen ergebe. Für den Fall der Identität von Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger sei die federführende Behörde allerdings zu Unparteilichkeit und innerer Distanz verpflichtet. Die Aufgabenwahrnehmung entspricht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann rechtsstaatlichen Grundsätzen, wenn behördenintern für eine organisatorische und personelle Trennung der Aufgabenbereiche gesorgt ist.

Diese rechtsstaatlichen Grundsätze wurden dem hiesigen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt. Als Abteilungsleiter der Abteilung „Planfeststellung/Immissionsschutz“ des im Dezernat IV angesiedelten Umweltamtes des Landkreises Stade und zugleich stellvertretender Amtsleiter des Umweltamtes ist Herr Sick zwar zugleich Vorgesetzter - wenn auch nicht in ständiger Vorgesetztenfunktion – der Abteilung „Kreisstraßen“ des Umweltamtes und damit des Vorhabenträgers. Damit besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Planfeststellungsbehörde durch Weisungen Einfluss auf den Vorhabenträger zu nehmen. Als problematisch sieht das Bundesverwaltungsgericht aber nur die umgekehrte Fallkonstellation der Möglichkeit der Einflussnahme des Vorhabenträgers auf die Planfeststellungsbehörde an, da die Planfeststellungsbehörde vor einer unzulässigen Einflussnahmen auf die allein ihr zustehende Aufgabe der abwägenden Entscheidung zu schützen ist. Die Möglichkeit der Einflussnahme der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auf den Vorhabenträger ist hingegen schon von Gesetzes wegen vorgesehen. So ist die Planfeststellungsbehörde befugt dem Vorhabenträger aufzugeben, weitere Unterlagen vorzulegen oder gegebenenfalls seinen Antrag abzuändern, vgl. § 73 Abs. 2, § 74 Abs. 3 VwVfG. Unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten problematisch ist die Personenidentität daher nur dann – wie auch das Bundesverwaltungsgericht hervorhebt –, wenn zu befürchten ist, dass der Vorhabenträger durch Weisungen den Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde bei der planerischen Abwägung einschränken könnte, um eigene planerische Vorstellungen durchzusetzen<sup>25</sup>.

Auch wenn die Möglichkeit der Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf den Vorhabenträger mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unter dem Gesichtspunkt der fairen Verfahrensgestaltung grundsätzlich nicht als bedenklich einzustufen ist, wurde die Funktion von Herrn Sick als stellvertretender Leiter des Umweltamtes – auch wenn es sich dabei nicht um eine ständige Vorgesetztenfunktion mit direkter Einflussnahmemöglichkeit handelt – gegenüber der Abteilung „Kreisstraßen“ für den Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens ruhend gestellt. Die alleinige Aufgabenwahrnehmung dem Amtsleiter Herrn Köhnlein übertragen. Damit ist eine eindeutige personelle Trennung der Aufgabenbereiche

---

<sup>23</sup> BVerwG, Urt. v. 5.12.1986 – 4 C 13.85 -, BVerwGE 75, 214 (230 f.); Urt. v. 18.3.2009 - 9 A 39.07 -, BVerwGE 133, 239 (Rn. 24); Urt. v. 24.11.2011 – 9 A 2.11, BVerwGE 141, 171 (Rn. 20).

<sup>24</sup> BVerwG, Urt. v. 24.11.2011 – 9 A 2.11 -, BVerwGE 141, 171 (Rn. 20).

<sup>25</sup> BVerwG, Urt. v. 24.11.2011 – 9 A 2.11 -, BVerwGE 141, 171 (Rn. 22).

herbeigeführt. Herr Sick ist damit als zeichnender Abteilungsleiter für dieses Planfeststellungsverfahren gegenüber den Mitarbeitern der Abteilung „Kreisstraßen“ und damit gegenüber dem Vorhabenträger nicht als Vorgesetzter weisungsbefugt. Damit ist sowohl in organisatorischer als auch in personeller Hinsicht sichergestellt, dass eine über das gesetzliche Maß anleitender und beratender Tätigkeit hinausgehende Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf den Vorhabenträger nicht stattfindet.

## **2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.2.2.1 Allgemeines**

Gemäß § 3 Abs. 1 NUVPG<sup>26</sup> ist für die in der Anlage 1 mit „X“ gekennzeichneten Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Gleiches gilt gemäß § 5 Abs. 1 NUVPG für diejenigen Vorhaben, für die in Anlage 1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls oder eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Hier war gemäß Nr. 5 Anlage 1 NUVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Der Vorhabenträger hat im Ausgangsverfahren mit Unterlage 19.4 eine Untersuchung zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls vorgelegt, wonach das Vorhaben zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen könne. Dem ist die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde indes nicht gefolgt. Vielmehr hat sie schon mit Blick auf die erheblichen Lärmimmissionen angenommen, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen eintreten können. Folglich war eine UVP durchzuführen.

Dem hat der Vorhabenträger Rechnung getragen und im Zuge des 1. Änderungsverfahrens in Gestalt von Unterlage 19.8 eine ausführliche Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgelegt. In der amtlichen Bekanntmachung dieses Änderungsverfahrens vom 9. Dezember 2015 wird auch ausdrücklich auf die Vorlage einer UVS hingewiesen und damit die Feststellung der UVP-Pflicht der Öffentlichkeit zu erkennen gegeben. Ebenso wie im Ausgangsverfahren haben sich auch im Änderungsverfahren zahlreiche betroffene Bürgerinnen und Bürger am Verfahren beteiligt und sind die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen im weiteren Verfahren umfassend gewürdigt worden, sodass die Bekanntmachung auch hinsichtlich der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den mit ihr verfolgten Zweck erreicht hat.

Dies gilt umso mehr, als die Planunterlagen infolge weiterer Ergänzungen einzelner Unterlagen erneut ausgelegt worden sind. In der Bekanntmachung dieses 2. Änderungsverfahrens vom 24. Mai 2017 wird nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde die Durchführung einer UVP für erforderlich hielt. Sämtliche ausliegende Unterlagen wurden benannt und ausdrücklich darauf hingewiesen, dass insbesondere die nachfolgenden umweltbezogenen Informationen vorliegen:

---

<sup>26</sup> Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) v. 30.4.2007, Nds. GVBl. 2007 S. 179; zuletzt geändert durch Gesetz v. 19.2.2010, Nds. GVBl. S. 122.

- schalltechnische Gutachten zu Auswirkungen des Vorhabens und Lärmvorsorge,
- Prognose zu den Luftschadstoffbelastungen,
- Gutachten zu Besonnungsverhältnissen und Verschattungswirkung durch 3 m bzw. im Verhältnis dazu 4 m hohe Lärmschutzwände,
- Untersuchung zu den vom Straßenverkehr auf der Rübker Straße ausgehenden Erschütterungen,
- Umweltverträglichkeitsstudie mit allgemein verständlicher Zusammenfassung der Umweltauswirkungen,
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG),
- Rechtswissenschaftliches Gutachten zur Anbindung der Hansestadt Buxtehude in Bezug auf das Europäische Vogelschutzgebiet Moore bei Buxtehude,
- Artenschutzbeitrag,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Nachweis der Kompensationsmaßnahmen,
- Baugrundbeurteilung und Gründungsempfehlung nebst Lageplan und
- Gutachten zur Chloridbelastung von Gewässern.

Damit ist den Anforderungen des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG in der hier nach § 74 Abs. 2 UVPG maßgeblichen, vor dem 21. Juli 2017 geltenden Fassung (im Folgenden: „UVPG“) genügt worden<sup>27</sup>. Auch genügt dieses Verfahren dem Erfordernis der Unverzögerlichkeit der Entscheidung über die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP gemäß § 3a Satz 1 UVPG. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass dieses Erfordernis der Durchführung der UVP-Vorprüfung erst im Verlauf des (Änderungs-)Verfahrens nicht entgegensteht<sup>28</sup>.

#### **2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG**

Welche Umweltauswirkungen ein Vorhaben hat, ist durch Vergleich des Ist-Zustands mit dem zu prognostizierenden Plan-Zustand zu ermitteln. Vor diesem Hintergrund werden für die Zwecke der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nachfolgend zunächst das Untersuchungsgebiet und die verwendete Methodik beschrieben, anschließend der Ist-Zustand dargestellt und schließlich ausgehend davon anhand der Wirkfaktoren des Vorhabens die mit dem Ausbau der K 40 verbundenen Umweltauswirkungen aufgezeigt.

<sup>27</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 –, NVwZ 2016, 1710 (Rn. 21).

<sup>28</sup> Siehe nur aus jüngerer Zeit HessVG, Beschl. v. 24.8.2016 – 9 B 974/16 –, juris, Rn. 22 ff.

#### **2.2.2.2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der Untersuchungsmethodik**

Das Untersuchungsgebiet wurde mittels der mit dem Vorhaben verbundenen Einwirkungen abgegrenzt. Es liegt im Landkreis Stade im Gebiet der Hansestadt Buxtehude und umfasst den östlichen Siedlungsrand von Buxtehude einschließlich des Übergangsbereichs zur offenen Landschaft bis hin zur westlichen Randzone des Europäischen Vogelschutzgebiets V 59 „Moore bei Buxtehude“. Seine Größe beträgt insgesamt rund 195 ha. Das Nähere lässt sich der Abbildung 2 in der Planunterlage 19.8 (dort S. 6) entnehmen.

Methodisch basiert die Umweltverträglichkeitsprüfung im Wesentlichen auf der vom Vorhabenträger im Änderungsverfahren vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie vom 2. September 2015. Diese wiederum greift auf zahlreiche zum Untersuchungsgebiet vorhandene Bestandsdaten zurück, die allesamt nicht älter sind als von 2012.

#### **2.2.2.2.2 Beschreibung der Schutzgüter**

Im Einzelnen stellen sich die gemäß § 2 Satz 1 NUVPG i.V.m. § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter im Untersuchungsgebiet im Ist-Zustand wie folgt dar:

##### **2.2.2.2.2.1 Mensch**

Das Untersuchungsgebiet ist in seinem Westteil durch Bebauung geprägt, wohingegen im Norden und im Osten landwirtschaftliche Nutzflächen überwiegen. Entlang der Rübker Straße befindet sich von der Kreuzung mit der Harburger Straße bis zum Zubringer der Anschlussstelle Buxtehude der BAB A 26 Wohnbebauung. Gleiches gilt für die Harburger Straße bis zum Thiemannsweg. Südlich hiervon findet sich nur noch vereinzelt Bebauung.

Für den Bereich westlich der Rübker Straße und nördlich der Harburger Straße hat die Hansestadt Buxtehude den Bebauungsplan Nr. 42 aufgestellt, der die unmittelbar östlich der Rübker Straße gelegenen Flächen von der Harburger Straße bis Höhe Schilfgraben als allgemeines Wohngebiet festsetzt, ebenso die Flächen unmittelbar westlich der Rübker Straße und nördlich der Harburger Straße. Die Flächen nördlich Am Rugen End und westlich der Rübker Straße werden sogar als reines Wohngebiet festgesetzt, die Flächen am südwestlichen Ende des Plangebiets hingegen als Mischgebiet und unmittelbar südwestlich des Kreuzungsbereichs zwischen Rübker Straße und Harburger Straße befindet sich ein kleines Gewerbegebiet. Südlich angrenzend an dieses Gewerbegebiet bis zum Buxtehuder Stadtgraben hat die Hansestadt Buxtehude den Bebauungsplan Nr. 90 C aufgestellt, der für die Flächen unmittelbar angrenzend an das vorgenannte Gewerbegebiet zwei allgemeine Wohngebiete festsetzt und die übrigen Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans, die dessen wesentlichen Teil ausmachen, als reines Wohngebiet. Für die Bereiche nördlich bzw. westlich des Buxtehuder Stadtgrabens, östlich der Harburger Straße sowie des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 42 und nördlich bis zum Feldmannweg hat die Hansestadt Buxtehude die Bebauungspläne Nr. 47, 47A, 105A und 105 aufgestellt. Während der Bebauungsplan Nr. 47 unmittelbar angrenzend an die Harburger Straße bis zum Stemmannsweg reichend ein Mischgebiet ausweist, werden in den übrigen Bebauungsplänen durchweg allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Alle Bebauungspläne sind bereits entsprechend baulich umgesetzt.

Da das Untersuchungsgebiet den östlichen Siedlungsrand von Buxtehude erfasst und erfahrungsgemäß gerade in diesen Randbereichen (bis ca. 800 m vom Siedlungsbereich entfernt) entlang der vorhandenen Wege eine Naherholung stattfindet, ist dieser Bereich als erholungsrelevant einzustufen. Dies gilt insbesondere für den großen und offenen Niedermoor-Grünlandkomplex im Osten von Buxtehude. Die Zugänge zur freien Landschaft erfolgen über den Bollweg, Polderweg, Feldmannweg, Großer Moorweg, Grüner Weg, Imenthunsweg und Nedderster Moorweg.

Unter dem Gesichtspunkt der Vorbelastung ist schließlich zu berücksichtigen, dass es sich bei der Rübker Straße und der Harburger Straße bereits im Ist-Zustand um vergleichsweise stark befahrene Straßen handelt. Für das Prognosejahr 2025 sind als maximale Verkehrsbelastung für die Nullvariante auf der Harburger Straße 14.450 Kfz/24 Stunden und für die Rübker Straße 8.700 Kfz/24 Stunden prognostiziert worden. Die daraus resultierende Verkehrslärmbelastung entlang der auszubauenden Straßenabschnitte ist freilich noch relativ moderat. An 42 Gebäuden wird nachts ein Wert von 54 dB(A) überschritten. Davon wird an 16 Gebäuden Tags ein Wert in Höhe von 64 dB(A) überschritten. An zwei Gebäuden wird nachts ein Wert von 60 dB(A) überschritten. Eine Überschreitung eines Wertes von 70 dB(A) zur Tageszeit tritt hingegen nicht auf. Soweit das Schutzgut Mensch durch Luftschadstoffe beeinträchtigt wird, sei auf die Ausführungen unter 2.2.2.2.6 verwiesen.

#### **2.2.2.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Der Bestand an Tieren und Pflanzen ist im Untersuchungsgebiet aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt.

Als biotische Teile des Naturhaushalts bilden die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt ein enges Wirkungsgefüge. Daher wird durch die Betrachtung der Tiere und Pflanzen das Schutzgut der biologischen Vielfalt mit abgedeckt, sodass hierauf im Folgenden nicht gesondert einzugehen ist. Dies vorweggeschickt ist festzustellen, dass es sich bei dem Raum im Untersuchungsgebiet um eine agrarwirtschaftlich geprägte Offen- bis Halboffenlandschaft in städtischer Randlage mit standortbedingten hohen Feuchtgrünlandanteilen, vereinzelt Äckern und Obstplantagen sowie einem hohen Anteil an wege- und grabenbegleitenden Gehölzen handelt. Östlich von Buxtehude befindet sich das ca. 1.310 ha große Europäische Vogelschutzgebiet V 59 „Moore bei Buxtehude“. Des Weiteren finden sich östlich von Buxtehude zahlreiche gesetzlich geschützte Biotop. Auch sonst sind, insbesondere was die Biotop der Sümpfe und Niedermoore und die Grünländer angeht, östlich von Buxtehude eine Reihe von Biotoptypen mit hoher bis sehr hoher Bedeutung kartiert worden.

Der Landschaftsrahmenplan 2014 des Landkreises Stade weist in Karte 1 – Arten und Biotop – den nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets als Gebiet mit sehr hoher Bedeutung aus und stellt hier Biotop mit eingeschränkter und mittlerer Bedeutung, vereinzelt aber auch mit sehr hoher Bedeutung dar.

Im Untersuchungsgebiet wurden erwartungsgemäß mehrere Fledermausarten festgestellt, wobei es sich im Wesentlichen um die typischen Kulturfolgearten handelt (Zwerg-, Breitflügelfledermaus). Ausgehend von den vorgefundenen Habitatstrukturen waren noch weitere Fledermausarten zu erwarten gewesen, die aber hier kein Vorkommen aufweisen. Als bedeutende Teillebensräume der im

Gebiet nachgewiesenen Arten kommt insbesondere der unmittelbare Straßenseitenraum im Verlauf der Rübker Straße in Betracht, der als Jagdhabitat von mindestens fünf Fledermausarten genutzt wird, über potenzielle Balzquartiere insbesondere der Zwergfledermaus verfügt und in welchem zeitgleich räumlich-funktionale Flugbeziehungen einzelner Zwergfledermäuse nachgewiesen werden konnten, sowie der Wegeverlauf am Polderweg, der als regelmäßig durch die Zwergfledermaus frequentierte Flugroute einzustufen ist. Darüber hinaus erfüllen auch noch weitere, räumlich anhand der vorliegenden faunistischen Daten nicht näher abgrenzbaren Teilflächen am Stadtrand von Buxtehude wichtige Funktionen als quartiernahe Jagdhabitats insbesondere für die Zwerg- und die Breitflügelfledermaus.

Ebenfalls erwartungsgemäß kommen im Untersuchungsgebiet zahlreiche Vogelarten vor, wobei sich feststellen lässt, dass das Untersuchungsgebiet vorrangig von ungefährdeten und weit verbreiteten Arten besiedelt wird. Sie treten in mittleren bis stellenweise hohen Artenzahlen auf und tragen somit maßgeblich zur Artenvielfalt im hiesigen Bereich bei. Von hoher Bedeutung für diese Arten sind die siedlungsnahen, ländlich-dörflich geprägten Biotope im Übergang zur angrenzenden Landschaft, wohingegen die innerstädtischen Bereiche Buxtehudes infolge der höheren Verdichtung und steigenden Störungsintensität ein deutlich geringeres Lebensraumpotenzial aufweisen. Seltene oder gefährdete Arten kommen im Untersuchungsgebiet nur in geringer Anzahl vor. Die wertvollen Bereiche befinden sich dabei alle außerhalb des Siedlungsbereichs im Osten des Untersuchungsgebiets.

Des Weiteren wurden im Untersuchungsgebiet diverse Amphibienarten nachgewiesen (Braunfrosch, Erdkröte, Grasfrosch, Seefrosch, Teichfrosch und Teichmolch), ebenso wie gefährdete Fischarten (Hecht, Quappe, Steinbeißer, Schlammpeitzger). Jedoch finden auch diese Arten nahezu ausnahmslos ihren Lebensraum im Osten des Untersuchungsgebiets außerhalb des besiedelten Bereichs. Gleiches gilt – mit Ausnahme des nördlichsten Drittels des Abschnitts der Rübker Straße von der Kreuzung mit der Harburger Straße bis zum Zubringer der Anschlussstelle Buxtehude der BAB A 26 – für die im Untersuchungsgebiet festgestellten landesweit gefährdeten Heuschrecken sowie Libellenarten.

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind durch den vorhandenen Siedlungsbereich entsprechend vorbelastet, was auch die Kartierergebnisse veranschaulichen. Darüber hinaus sind im Untersuchungsgebiet als besonders kritische Entwicklungen zu sehen:

- Gefährdung alter Obstbaumkulturen durch Rodung und Ersetzung durch Intensivgrünland und Acker;
- Intensivierung der Grünlandbewirtschaftung, Umwandlung in Weidenutzung, Grünlandumbruch, vermehrte Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft, Rückgang von Extensivräumen und sonstigen Flächen mit fehlender oder lediglich beschränkter Nutzung;
- voranschreitende Entwässerung;
- Gewässereingriffe, Beeinträchtigung der Gewässerdurchgängigkeit insbesondere durch Rohrdurchlässe;



- Entnahme oder Rückentwicklung von Kleinststrukturen wie Säumen, feuchte Senken etc.

Hinzu kommen die verkehrlichen Belastungen durch die Harburger Straße, die Rübker Straße und die im Süden des Untersuchungsgebiets verlaufende Bahnlinie Hamburg-Cuxhaven, die zu einem verstärkten Meideverhalten einzelner Artengruppen in den davon betroffenen Bereichen führen.

#### **2.2.2.2.3 Boden**

Die Bodenübersichtskarte (BÜK 50) weist für das gesamte Untersuchungsgebiet als Bodentyp Niedermoor/Erd-Niedermoor aus. Außerhalb des Siedlungsbereichs ist im Oberboden eine Torfschicht mit einer Mächtigkeit von 0,4 bis 1,9 m anzutreffen, unterlagert von Sanden mit Schichtdicken von mindestens 4 m. Seltene Böden, Böden mit hoher kulturgeschichtlicher Bedeutung, Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit und Böden mit besonderen Standorteigenschaften befinden sich im Untersuchungsgebiet nicht. Vielmehr existieren neben versiegelten bzw. urbanen (stark) beeinflussten Böden hier ausschließlich Böden mit allgemeiner Bedeutung. Im Untersuchungsgebiet ist infolge von Bebauung sowie durch die intensive Entwässerung ehemaliger Moorstandorte und die damit verbundenen Veränderungen kein natürlicher Boden mehr vorhanden. Auch das standortbezogene natürliche ackerbauliche Ertragspotenzial ist für das gesamte Untersuchungsgebiet als sehr gering einzustufen.

#### **2.2.2.2.4 Wasser**

Beim Schutzgut Wasser ist zwischen Grundwasser und Oberflächengewässern zu unterscheiden.

Was das Grundwasser betrifft, so ist der im Untersuchungsgebiet vorherrschende Bodentyp Niedermoor/Erd-Niedermoor als Grundwassergeringleiter einzustufen. Lediglich bei einem kleinen Teil im Süden des Untersuchungsgebiets ist ein Porengrundwasserleiter anzunehmen. Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Untersuchungsgebiet auf den unversiegelten Landflächen bei unter 51 mm/Jahr. In den versiegelten Bereichen und im Bereich der Gewässer erfolgt ohnehin keine Grundwasserneubildung. Damit weist der Bereich keine besondere Bedeutung für die Grundwasserneubildung auf. Es besteht jedoch eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen, da im Untersuchungsgebiet das Grundwasser oberflächennah ansteht (Grundwasserflurabstand zwischen 0,60 und 2,00 m unter Gelände).

Was die Oberflächengewässer angeht, so wird das Untersuchungsgebiet von einem dichten Netz an Gräben durchzogen, die nach Westen Richtung Harzmoorkanal und nach Osten über den Buxtehuder Stadtgraben ebenfalls Richtung Harzmoorkanal entwässern. Der das Untersuchungsgebiet durchziehende Buxtehuder Stadtgraben besitzt dabei eine Verbindungsfunktion. Er bildet den einzigen offenen Verbindungsweg von der unteren Este am Buxtehuder Hafen vorbei in die obere Este der Geest und hat damit eine mittlere Bedeutung als Fischlebensraum. Ansonsten handelt es sich durchgängig um künstlich angelegte, der Entwässerung und Bewässerung dienende Gewässer, morphologisch naturnahe Gewässerabschnitte sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Stillgewässer befinden sich bis auf ein Regenrückhaltebecken hier ebenfalls nicht.

Der nach dem Niedersächsischen Beitrag zu den Bewirtschaftungsplänen 2015 bis 2021 der Flussgebietseinheit Elbe, Weser, Ems und Rhein maßgebliche Oberflächenwasserkörper ist der Oberflächenwasserkörper Landwettern. Dieser umfasst ein Einzugsgebiet von ca. 30 km<sup>2</sup>. Für die Landwettern liegen zwei Messergebnisse hinsichtlich der Chloridkonzentration vor, nämlich

- vom 19.08.2004: 19 mg Cl/l;
- vom 27.06.2014: 27 mg Cl/l.

#### **2.2.2.2.5 Klima**

Der Landkreis Stade gehört zum Klimabezirk „Niedersächsisches Flachland“. Das Klima ist wegen der Nähe zur Nordsee und zur Elbe deutlich maritim und atlantisch geprägt und somit als meeresnahes Küstenklima einzustufen. Gekennzeichnet ist dieses insbesondere durch

- eine geringe durchschnittliche Jahrestemperaturdifferenz von 16° C (wärmster Monat Juli mit 16 bis 17° C, kältester Monat Januar nicht unter 0° C),
- den Verlauf der 17° C-Juli-Isotherme in Nordwest-Südost-Richtung südlich der Stader Geest,
- den Verlauf der 0° C-Januar-Isotherme an der Ostgrenze des Kreises in Nord-Süd-Richtung,
- die insgesamt geringe Frostgefährdung, was indes ein häufigeres Auftreten verspäteter Frühjahrsnachfröste nicht ausschließt.

Die mittlere tägliche Sonnenscheindauer beträgt im Landkreis Stade zwischen maximal 7,9 Stunden im Juni und 0,9 Stunden im Dezember. Die mittlere Niederschlagsmenge beträgt zwischen 770 mm/Jahr (in Freiburg/Elbe) und 709 mm/Jahr (in Sauensieg) mit maximalen Niederschlägen im Juli bzw. August. Die dominante Windrichtung ist Westwind.

Das Untersuchungsgebiet selbst ist mit seinen Grünlandgebieten durch ein Kleinklima mit potenzieller Ausgleichsfunktion (Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete) gekennzeichnet. Die Flächen auf moorigem Untergrund stellen ein natürliches Kaltluftproduktionsgebiet dar. Der Siedlungsbereich von Buxtehude ist zwar durch stärkere Erwärmung geprägt, die Durchlüftung des überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägten Siedlungsbereichs im Untersuchungsgebiet ist jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Baudichte sichergestellt. Die Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete im Bereich der Grünlandflächen tragen im Übrigen jedoch nicht zur Entlastung bei, da sie in keiner hierfür ausreichenden Beziehung zu den Siedlungsgebieten stehen, was aus dem fast ebenen Relief mit einem leichten Geländeanstieg zum Siedlungsbereich hin resultiert.

#### **2.2.2.2.6 Luft**

Maßgebliche Indikatoren der Luftqualität sind Belastungen durch verschiedene Luftschadstoffe, welche auch die Gesundheit von Menschen sowie die Vegetation belasten können. Diese Luftschadstoffe werden vom Menschen überwiegend durch

den Verkehr, die Industrie und die Landwirtschaft verursacht. Nur ein geringer Teil von Luftschadstoffen stammt aus natürlichen Quellen.

Zu den wichtigsten Luftschadstoffen zählen Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) und Stickstoffmonoxid (gemeinsam mit Stickstoffdioxid angegeben als  $\text{NO}_x$ ), Feinstaub, Benzol, Kohlenmonoxid ( $\text{CO}$ ), Ozon ( $\text{O}_3$ ), Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ), und verschiedene Schwermetalle. Letztere treten in der Regel als Bestandteile von Feinstaub auf. Erkenntnisse über die gegenwärtige Belastung des Untersuchungsraums mit derartigen Schadstoffen liefern die Daten der staatlichen Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz betreibt das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim ein lufthygienisches Überwachungssystem (LÜN), in welchem durch 29 Messstationen verteilt über das gesamte Landesgebiet verschiedene Schadstoffe erfasst werden. Die dem Untersuchungsraum nächstgelegene Messstation in Niedersachsen ist die Station Altes Land in Jork mit einer Entfernung von ca. 6 km zum Untersuchungsgebiet. Innerhalb der verschiedenen Kategorien von Messstationen (Verkehrsstationen, Industriestationen, Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund) handelt es sich um eine Station im ländlichen Hintergrund. An der Station Altes Land werden die Schadstoffe Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, Ozon und Feinstaub in der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion gemessen. Die Messwerte der Station<sup>29</sup> können für ein größeres Gebiet in der Umgebung als repräsentativ angesehen werden. Für die Schadstoffe liegen Messergebnisse auch für die vergangenen Jahre vor, sodass – mit gewissen, hier nicht wesentlichen Einschränkungen – auch die Repräsentativität über einen mehrjährigen Zeitraum hin beurteilt werden kann. Darüber hinaus kann zum Abgleich dieser Werte auf die nahegelegenen Messstationen Neugraben (ca. 10 km vom Untersuchungsraum entfernt) und Finkenwerder West des hamburgischen Landesmessnetzes zurückgegriffen werden<sup>30</sup>. Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde somit die Werte der Messstation Altes Land auch hinsichtlich des Untersuchungsraums für repräsentativ. Zwar kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall direkt entlang der vorhandenen K 40 im Untersuchungsraum etwas höhere Werte auftreten, weil der Untersuchungsraum – anders als die direkte Umgebung der Messstation – selbst von Emittenten (Heizungsanlagen in Wohnhäusern, Verkehr) geprägt ist. Wie aber der Vergleich der landesweit erhobenen Daten zeigt, liegen Messstationen im städtischen Bereich und Messstationen im ländlichen Bereich mit ihren Messergebnissen nicht so weit auseinander, dass für den Untersuchungsraum, der durch kleinstädtische Wohnbebauung geprägt ist, die Werte der Station Altes Land unbrauchbar wären.

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

Die Belastung mit Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) betrug auf das Kalenderjahr 2014 gemittelt  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Der maximale Wert für eine Stunde betrug  $111 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Diese Werte entsprechen auch den Messergebnissen über einen längeren Zeitraum von zehn Jahren. In den Jahren 2005 bis 2014 lag die auf das Kalenderjahr gemittelte Belastung mit Stickstoffdioxid zwischen  $13$  und  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Verglichen mit den Werten für ganz Niedersachsen befindet sich die Station Altes Land damit im unteren Bereich bei einer relativ geringen Schwankung der Werte. An den sieben Verkehrsstationen des Landesmessnetzes wurden 2014 Werte zwischen 29 und

---

<sup>29</sup> Siehe Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen – Jahresbericht 2014, Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, verfügbar unter [www.umwelt.niedersachsen.de](http://www.umwelt.niedersachsen.de).

<sup>30</sup> Daten verfügbar unter [www.luft.hamburg.de](http://www.luft.hamburg.de).

54  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft gemessen. Die Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund hatten Werte zwischen 6 und 22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft aufzuweisen. An der Messstelle Neugraben in der Freien und Hansestadt Hamburg waren 15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft zu verzeichnen, was dem Wert der Messstation Altes Land entspricht.

Die an der Station Altes Land ermittelten Werte für Stickstoffoxide insgesamt (angegeben als  $\text{NO}_x$ ) beinhalten auch das Stickstoffmonoxid und liegen daher naturgemäß über den Werten für Stickstoffdioxid. Für 2014 waren 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft zu verzeichnen. Auch dieser Wert ist über die Jahre 2005 bis 2014 relativ konstant geblieben. Er liegt im Landesvergleich niedrig. Verkehrsstationen in Niedersachsen wiesen 2014 Jahresmittelwerte zwischen 89 und 187  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft auf. Selbst im Vergleich mit den Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund befindet sich das Alte Land im Mittelfeld der Messergebnisse.

Die Feinstaubbelastung mit Partikeln ( $\text{PM}_{10}$ ) lag im Jahr 2014 bei 18  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Dieser Wert liegt in der Größenordnung der vergangenen 10 Jahre. Zwischen 2005 und 2014 wurden Werte zwischen 16 und 24  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft gemessen. An 4 Tagen des Jahres 2014 wurde ein Wert von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft innerhalb von 24 Stunden überschritten. Im landesweiten Vergleich liegt die Station damit im Mittelfeld der Feinstaubbelastung, wobei die Differenz zwischen den höchsten und den niedrigsten Werten deutlich geringer ist als bei anderen Schadstoffen. So betrug die Belastung an den Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund zwischen 7 und 22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft, an den Verkehrsstationen waren es 19 bis 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft.

Die Belastung mit Feinstaub der  $\text{PM}_{2,5}$ -Fraktion wird an der Station Altes Land nicht gemessen. Hierfür gab es im Jahr 2010 in Niedersachsen lediglich 14 Messstationen. Die Belastung mit  $\text{PM}_{2,5}$  lässt sich daher für den Untersuchungsraum lediglich überschlägig abschätzen, da  $\text{PM}_{2,5}$  gleichzeitig auch eine Teilmenge von  $\text{PM}_{10}$  ist, dessen Konzentration hier bekannt ist. Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass der Anteil von  $\text{PM}_{2,5}$  innerhalb der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion zwischen 50 bis 80 % liegt<sup>31</sup>. Eine über ein Jahr hinweg angelegte Untersuchung für eine Verkehrsstation in Dresden hat einen Anteil von 64 % ergeben<sup>32</sup>. Ähnliches ergibt sich aus dem Vergleich der in Niedersachsen gemessenen Konzentrationen von  $\text{PM}_{2,5}$  und  $\text{PM}_{10}$  an den jeweiligen Stationen. An den fünf Verkehrsstationen Barbis, Göttingen, Hannover, Oldenburg und Osnabrück lag der Anteil von  $\text{PM}_{2,5}$  an der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion zwischen 59 und 78 %. Stationen im ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund wiesen einen Anteil zwischen 67 und 83 % auf. Somit zeigt sich, dass der Anteil an  $\text{PM}_{2,5}$  in der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion den Wert von 80 % zumeist nicht übersteigt, sondern eher unterschreitet. Das belegen auch Daten aus dem Messnetz der Freien und Hansestadt Hamburg. An den drei Messstellen, die 2014 sowohl  $\text{PM}_{2,5}$  als auch  $\text{PM}_{10}$  erfasst haben, betrug im Jahr 2014 der Anteil von  $\text{PM}_{2,5}$  58 bis 64 %. Deshalb lag die Belastung mit  $\text{PM}_{2,5}$  im Jahr 2014 im Gebiet der Messstation Altes Land bei höchstens 14  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Dieser tendenziell überschätzte Wert liegt im Mittelfeld der 2014 in Niedersachsen für  $\text{PM}_{2,5}$  gemessenen Werte.

Die Ozonbelastung an der Messstation Altes Land ist ebenfalls vergleichsweise niedrig. An 4 Tagen des Jahres 2014 wurde ein 8-Stunden-Mittelwert von 120  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

<sup>31</sup> Lahl, Feinstaub – eine gesundheitspolitische Herausforderung, Manuskript zum Vortrag vom 17.03.2005 vor der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie, S. 4.

<sup>32</sup> Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.); Eigenforschungsprojekt Korngrößendifferenzierte Feinstaubbelastung in Straßennähe in Ballungsgebieten Sachsens, 2005, verfügbar unter [www.umwelt.sachsen.de](http://www.umwelt.sachsen.de).

Luft überschritten. Der maximal erreichte 1-Stunden-Mittelwert lag bei 133 µg/m<sup>3</sup> Luft. Andere Stationen in Niedersachsen wiesen an bis zu 23 Tagen Überschreitungen eines 8-Stunden-Mittelwertes von 120 µg/m<sup>3</sup> Luft auf (Station Wurmberg im Harz).

Andere Schadstoffe werden von der Messstation Altes Land nicht erfasst. Gleichwohl lassen die Daten aus dem Landesmessnetz zu anderen Stationen in vergleichbarer Lage Rückschlüsse auf die Belastung mit anderen Schadstoffen im Alten Land zu. Das betrifft zunächst die Belastung mit Schwefeldioxid. Dieser Schadstoff ist in den vergangenen Jahren so stark zurückgegangen, dass er nur noch an ausgewählten Stationen gemessen wird. In Niedersachsen betrug der Jahresmittelwert für Schwefeldioxid an den zwei Messstationen 2 µg/m<sup>3</sup> Luft, an den anderen Messstationen wurde noch nicht einmal die Nachweisgrenze überschritten. Der maximal erreichte Tagesmittelwert lag mit 21 µg/m<sup>3</sup> Luft ebenfalls vergleichsweise niedrig. Die Luftbelastung im Alten Land mit Schwefeldioxid kann deshalb als sehr gering eingeschätzt werden. Dies gilt in vergleichbarer Weise für Benzol. Die stärkste Belastung weisen hier die Verkehrsstationen auf, welche im Jahr 2014 mit 0,9 bis 1,5 µg/m<sup>3</sup> Luft belastet waren. Die Werte im städtischen, ländlichen und vorstädtischen Hintergrundbereich betragen zwischen 0,5 und 0,6 µg/m<sup>3</sup> Luft. Die Belastung mit Kohlenstoffmonoxid betrug an den am stärksten belasteten Verkehrsmessstationen zwischen 1,1 und 2,2 mg/m<sup>3</sup> Luft. Schließlich ist auch die Belastung mit Schwermetallen in der Feinstaubfraktion (PM<sub>10</sub>) insgesamt als niedrig einzuschätzen.

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

#### **2.2.2.2.7 Landschaft**

Das Untersuchungsgebiet liegt nach Einstufung im Landschaftsrahmenplan 2014 des Landkreises Stade teils in der Landschaftsbildeinheit LBE-005 (ohne Bewertung (Siedlungsgebiete)) und teils in der Landschaftsbildeinheit LBE-006 (Landschaftsbildeinheiten mit hoher Bedeutung). Des Weiteren werden hier sowohl im südlichen als auch im nördlichen Teil der Rübker Straße entlang der Bestandsstraße Baumreihen als aufwertende lineare Objekte dargestellt.

Das Gebiet ist geprägt vom Übergangsbereich der Siedlung zur offenen Landschaft. Dabei weist der Siedlungsbereich eine geringe Natürlichkeit auf; hier sind nur wenige Elemente als natürlich einzuordnen, insbesondere der Buxtehuder Stadtgraben, Siedlungsgehölze und Baumreihen. Außerhalb des Siedlungsbereichs finden sich jedoch zahlreiche natürliche Strukturen wie Feldgehölze, Feldhecken, Baumreihen, Extensiv- und Feuchtgrünländer, Nasswiesen, Gras- und Staudenfluren.

Das Untersuchungsgebiet wird seit langer Zeit durch den Menschen überformt und geprägt. Die historisch gewachsene Kleinteiligkeit des Gebiets lässt sich noch heute an der Verteilung von punktuellen und linearen Gehölzstrukturen sowie Gräben und Gruppen erkennen, sodass das Untersuchungsgebiet in Teilen als historische Kulturlandschaft eingestuft werden kann. Zugleich bewirken die die Kleinteiligkeit des Gebiets markierenden Strukturen einen kontinuierlichen Wechsel von naturraum- und standorttypischen Landschaftselementen trotz der Dominanz von Grünlandbiotopen. Dabei zeichnen sich vor allem die Bereiche im Umfeld des Polderwegs und der Rübker Straße außerhalb des Siedlungsbereichs als kleinräumig

und vielfältig strukturiert aus. Demgegenüber gehören die Grünlandbereiche nordwestlich von Buxtehude und westlich in Richtung des Europäischen Vogelschutzgebiets V 59 „Moore bei Buxtehude“ zu den offeneren Bereichen mit weiträumigeren Blickbeziehungen. Die Nähe zum Vogelschutzgebiet und das dadurch gewährleistete Auftreten von Rast- und Brutvögeln tragen zusätzlich zur Vielfalt der Landschaft bei.

Die Eigenart der Landschaft als das Leitkriterium für die Landschaftsbildbewertung und damit auch für das Schutzgut Landschaft<sup>33</sup> wird hier jedoch dadurch geschmälert, dass die für die Eigenart bedeutsamen Elemente durch Beeinträchtigungen inner- und außerhalb des Untersuchungsgebiets überprägt werden. Zu nennen sind insoweit insbesondere

- die bestehende Bahnstrecke Hamburg-Stade,
- die bestehende K 40,
- die im Bau befindlich BAB A 26 sowie ihr Zubringer und
- die im Untersuchungsgebiet stattfindende intensive landwirtschaftliche Nutzung.

Gemessen an dem Umstand, dass es sich um einen nahe am Siedlungsbereich gelegenen Landschaftsraum handelt, bewegen sich diese Beeinträchtigungen jedoch noch in einem verträglichen, mittleren Rahmen.

Aufgrund der nur mittleren Natürlichkeit, hohen historischen Kontinuität und hohen Vielfalt und damit mittleren bis hohen Eigenart der Landschaft handelt es sich insgesamt um einen Landschaftsraum von mittlerer bis hoher Bedeutung.

#### **2.2.2.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Kultur- und sonstige Sachgüter sind in erster Linie Bau- und Bodendenkmale, aber auch historische Landnutzungsformen und kulturhistorische Landschaften. Im Untersuchungsgebiet gibt es jedoch keine bekannten Bau- und Bodendenkmale. Da es sich um einen städtischen Bereich handelt, sind auch keine historische Landnutzungsformen und kulturhistorische Landschaften im Untersuchungsgebiet vorhanden.

#### **2.2.2.2.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens**

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

##### **2.2.2.2.3.1 Schutzgut Mensch**

Das Vorhaben wird Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch haben. Diese Auswirkungen sind aber unterschiedlicher Natur. Ein wesentlicher Teil der für den Menschen relevanten und durch die Verkehrsmehrung auf der K 40 eintretenden Umweltauswirkungen, insbesondere in Form von Lärm und Abgasen, wird durch die vorgesehenen Lärmschutzwände deutlich reduziert. Durch die Abschirmungswirkung steigt die Wohn- und Nutzungsqualität der Grundstücke zum Teil an. Auf den Grundstücken nördlich der Rübker Straße sinkt die Wohn- und Nutzungsqualität

<sup>33</sup> Siehe *Bruns/Roth*, NuL 2017, 2 (4 f.).

allerdings zum Teil auch wegen der mit den Lärmschutzwänden verbundenen Verschattungswirkung. Unabhängig davon bleibt aber die Eignung der Grundstücke zu ihrem bisherigen Zweck, insbesondere als Wohngrundstück, erhalten.

Gesundheitsrelevante Auswirkungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe sind nicht zu erwarten, da die Gesamtbelastung mit Luftschadstoffen auch nach dem Ausbau der K 40 auf den anliegenden Grundstücken noch weiter unter dem Niveau liegen wird ab dem Gesundheitsschäden (auch langfristig) zu erwarten sind; auf die Ausführungen unter 2.2.2.2.3.6 wird verwiesen.

An einer nennenswerten Zahl von Grundstücken wird sich die Lärmbelastung allerdings erhöhen. So wird an vier Gebäuden zur Tagzeit ein Wert von 70 dB(A) überschritten. Von der Überschreitung eines Wertes von 60 dB(A) zur Nachtzeit sind 12 Gebäude betroffen. Das betrifft in erster Linie ungünstig gelegene Grundstücke in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen. Bei einem Teil der Grundstücke, nämlich denen, die durch die Lärmschutzwände weitgehend abgeschirmt werden, tritt hingegen eine Verringerung des Verkehrslärms im Vergleich zum jetzigen Zustand ein. Bei einigen Gebäuden ergeben sich an einzelnen Fassaden Verbesserungen und an straßenzugewandten, nicht abgeschirmten Fassaden Verschlechterungen. In der Gesamtbewertung überwiegen zahlenmäßig die Grundstücke, denen im Vergleich zu einem unterbleibenden Ausbau der K 40 eine Verbesserung zuteilwird.

Demgegenüber darf aber nicht unbeachtet bleiben, dass die ausgebaute K 40 über den Anschluss an die A 26 die Entlastungswirkung der A 26 für die B 73 erhöht. Es wird also jenseits des Untersuchungsraums durch Verlagerungen des Verkehrsgeschehens Entlastungseffekte an anderer Stelle geben, insbesondere in Buxtehude. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass die Realisierung des Vorhabens dazu beiträgt, die Zahl der von hohen Verkehrslärmmissionen betroffenen Anwohner in der Summe deutlich zu reduzieren.

Das Schutzgut Mensch ist indes nicht gleichbedeutend mit der menschlichen Gesundheit wie bereits aus der Formulierung „Auswirkungen auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG deutlich wird. Vielmehr fallen hierunter auch Folgen im sozialen und kulturellen Bereich; nicht erfasst sind hingegen ausschließlich sozio-ökonomische Konsequenzen des Vorhabens<sup>34</sup>. Vor diesem Hintergrund ist hier festzustellen, dass der Ausbau der K 40, zumal durch die vorgesehenen Lärmschutzwände, zu einer deutlichen Verstärkung der trennenden Wirkung der Rübker Straße und damit zur Zunahme städtebaulich unerwünschter Barriere- und Trenneffekte führt. Diese fielen bei noch höheren Lärmschutzwänden noch gravierender aus.

Positiv ist jedoch festzuhalten, dass mit dem Ausbau der K 40 erstmals entlang bzw. im näheren Umfeld der Rübker Straße durchgehende Fuß- und Radwege geschaffen werden, was die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

#### **2.2.2.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Was das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt angeht, so führt das Vorhaben ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) zur folgenden Beeinträchtigung:

---

<sup>34</sup> Bunge, in: *Storm/Bunge*, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand Nov. 2011), 0600 (§ 2) Rn. 89-92.

Anlagebedingt werden dauerhaft Flächen in Anspruch genommen. Insgesamt werden für den Fahrbahnausbau und die Errichtung des Regenrückhaltebeckens 1,29 ha neu versiegelt und 0,08 ha teilversiegelt (Schotterweg). Davon sind 0,01 ha Biotop der Wertstufe IV und 0,78 ha Biotop der Wertstufe III, wobei hier im Zuge des Vorhabens auch wieder neue Biotop der Wertstufe III angelegt werden (neue Gräben und Randflächen). Es verbleibt jedoch ein Verlust dieser Biotop im Umfang von 0,32 ha. Fernerhin befinden sich 0,12 ha der in Anspruch zu nehmenden Fläche innerhalb des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (Randflächen). Zudem wird beidseits der Rübker Straße der vorhandene Baumbestand nahezu vollständig entnommen und entfallen mit dem Ausbau des Knotenpunktes Harburger Straße/Rübker Straße weitere Bäume. Insgesamt müssen 120 überwiegend großkronige Bäume gerodet werden, die eine Lebensraumfunktion mit allgemeiner Bedeutung u.a. für Baumbrüter, Fledermäuse und diverse Insekten aufweisen.

Der baubedingte Verlust weiterer bis zu 51 Bäume sowie linienförmiger Gehölzbestände auf einer Länge von insgesamt 640 m, 470 m davon innerhalb des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“, können hingegen durch die Maßnahme V 2 vermieden werden. Ebenso wird die Zerstörung von Gelegen bzw. die Tötung von Nestlingen durch die Maßnahme V 3 verhindert. Fledermausquartiere sind voraussichtlich nicht betroffen, es kann andererseits jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es im Zuge der Baufeldfreimachung zu einer entsprechenden Betroffenheit kommt. Um Tierverluste zu vermeiden oder zumindest stark zu minimieren, ist indes eine Nachsuche nach Fledermausquartieren vor Baufeldfreimachung vorgesehen (Maßnahme V 3).

Betriebsbedingt lässt sich eine Kollision einzelner Fledermäuse mit dem Straßenverkehr nicht gänzlich ausschließen. Da aber keine Punkte an der Ausbaustrecke bestehen, die eine deutlich erhöhte Kollisionsgefahr erwarten lassen, wie z.B. querende Flugrouten, und die Geschwindigkeit hier auf 50 km/h begrenzt ist, verbleibt dieses Risiko in einem Bereich, der dem allgemeinen Lebensrisiko entspricht. Des Weiteren kann es betriebsbedingt durch Schallimmissionen oder optische Störreize zu Störwirkungen auf die im Einwirkungsbereich des Vorhabens anzutreffenden Vögel kommen. Anhaltspunkte für eine Populationsrelevanz dieser Störungen sind jedoch nicht ersichtlich.

#### **2.2.2.2.3.3 Schutzgut Boden**

Wie bereits im Zusammenhang mit dem Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erwähnt, werden vorhabenbedingt 1,29 ha Boden neu versiegelt und weitere 0,08 ha teilversiegelt, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen ganz bzw. teilweise verloren gehen.

Weiterhin findet ein flächiger Bodenaustausch bis zur Basis der anstehenden Torfe statt. Die Austauschtiefe beträgt örtlich bis zu rund 2,50 m. Unmittelbar nach dem Ausbau der Torfe wird jeweils Sand eingebaut und verdichtet. Dabei wird gegen das zusickernde Wasser gearbeitet. Für die Straßenbauarbeiten werden ca. 41.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben und für das Regenrückhaltebecken rd. 8.000 m<sup>3</sup>. Neu eingebaut werden (im Straßenbereich) 35.000 m<sup>3</sup> Sand.

#### **2.2.2.2.3.4 Schutzgut Wasser**

Die vorgenannte Flächenversiegelung ist mit Blick auf die gewässerrelevanten Bodenfunktionen auch im Hinblick auf das Schutzgut Wasser eine Beeinträchtigung.



Darüber hinaus kommt es in Summe zu einem geringfügigen Verlust straßenbegleitender Gräben.

Betriebsbedingt ist zudem in den Blick zu nehmen, dass aus Verkehrssicherheitsgründen bei Frost Tausalz zum Einsatz kommt. Ausweislich der Unterlage 21.11 ist hiervon der Oberflächenwasserkörper 29029 Landwettern betroffen. Die mittlere Chloridbelastung dieses Oberflächenwasserkörpers wird durch den Ausbau der K 40 indes nicht verändert. Allenfalls vorübergehend kann es bei extremen Wetterlagen (Eisregen, Eisglätte, Schneeglätte) zu einer kurzzeitigen, weniger als 20 Stunden betragenden Erhöhung der Chloridkonzentration von 30 mg Cl/l um 46 mg Cl/l auf 76 mg Cl/l in dem Wasserkörper kommen.

#### **2.2.2.2.3.5 Schutzgut Klima**

Im Hinblick auf das Schutzgut Klima ist allenfalls das Kleinklima betroffen. Anlagebedingt kommt es durch den Straßenausbau sowie die Errichtung des Schotterweges zum Regenrückhaltebecken zu einer Neuversiegelung von 0,84 ha (0,76 ha vollständig; 0,08 ha teilweise) sowie dem Verlust von 120 überwiegend großkronigen Straßenbäumen. Dadurch nehmen die wärmeerzeugenden Oberflächen zu, auf denen eine schnellere Aufheizung der bodennahen Luftschichten erfolgt. Hierdurch wird kleinräumig der Strahlungs- und Wärmehaushalt nachteilig verändert, was zur Erhöhung der Durchschnittstemperaturen, zur Verringerung der Luftfeuchte und zur Verhinderung der Verdunstung führen kann. Der Verlust von Grünlandflächen als Kaltluftentstehungsgebiete hat darüber hinaus indes keine relevanten Auswirkungen, da im Untersuchungsgebiet keine luft- bzw. klimabedeutsamen Austauschbeziehungen bestehen. Gleiches gilt für etwaige Barriereeffekte durch Baukörper, insbesondere die Lärmschutzwände.

#### **2.2.2.2.3.6 Schutzgut Luft**

Die Verwirklichung des Vorhabens führt im Nahbereich der ausgebauten K 40 sowie den Straßenbereichen des weiterführenden Verkehrsnetzes, auf denen eine Verkehrsmehrung eintritt, zu einer Erhöhung der Luftbelastung mit Schadstoffen. Zur Ermittlung dieser Belastung wurde vom Vorhabenträger eine luftschadstofftechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 17.2.1), deren letzte überarbeitete Fassung vom 16.10.2014 den aktuellen Planungsstand berücksichtigt und auch Aussagen zur Luftschadstoffbelastung der verschiedenen Alternativen enthält.

Die Untersuchung verwendet anstelle der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Bebauung (RLuS 2012) das mikroskalige Modell MISKAM (Version 6.1), weil es ermöglicht, die hier entlang der K 40 vorhandene zweigeschossige, kleinstädtisch lockere Bebauung und die daraus resultierenden kleinräumlichen Effekte (spezifische Wind- und Turbulenzverhältnisse etc.) besser zu berücksichtigen.

Auf dieser Grundlage wurden die Immissionen, welche vom Verkehr auf der ausgebauten K 40 ausgehen, bezogen auf das Jahr 2025 berechnet. Grundlage für die angesetzte Verkehrsmenge war die vom Vorhabenträger vorgelegte ergänzende Verkehrsuntersuchung vom Juni 2013 und der dort so bezeichnete Planfall 2, in dem die A 26 bis zur A 7 fertiggestellt ist. Die Verkehrsbelastung wird auf der K 40 dann höher sein als bei einem (vorübergehenden) Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Buxtehude-Ost. Insofern liegt der Untersuchung auch der ungünstigste Belastungszustand zugrunde. Eingangswert für die Prognose ist die

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf den jeweiligen Straßenabschnitten unter Berücksichtigung höherer Emissionen bei den Nutzfahrzeugen. Untersucht wurden Stickstoffdioxid sowie Feinstaubpartikel PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>.

Die vorgelegte Untersuchung kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

Für die Hintergrundbelastung mit Stickstoffdioxidemissionen (NO<sub>2</sub>) geht die Untersuchung – bezogen auf das Jahr 2025 – von einem Rückgang auf 12 µg/m<sup>3</sup> Luft aus. Die Gesamtbelastung, bestehend aus der Hintergrundbelastung und der Belastung durch den Verkehr auf der K 40 ist naturgemäß im direkten Fahrbahnbereich am größten und nimmt mit zunehmender Entfernung deutlich ab. Die geplanten Lärmschutzwände haben zudem insoweit auch einen Abschirmungseffekt, andererseits erhöht sich im Fahrbahnbereich zwischen den Lärmschutzwänden die Schadstoffbelastung im Vergleich zu einer Trassenführung ohne Lärmschutzwände. Im Ergebnis ist mit den höchsten Gesamtbelastungswerten von bis zu 32 µg/m<sup>3</sup> Luft direkt im Straßenraum nördlich des Kälberweidenwegs zu rechnen und bis zu 35 µg/m<sup>3</sup> Luft nördlich des Feldmannwegs. Vor den Hausnummern Rübker Str. 16 bis 18 und 34 bis 40 befinden sich die am stärksten belasteten Geh- und Radwegbereiche mit 22 bis 26 µg/m<sup>3</sup> Luft. An einigen wenigen Hausfassaden in unmittelbarer Straßennähe werden Maximalwerte von bis zu 18 µg/m<sup>3</sup> Luft errechnet. Im Regelfall liegt die Belastung auf den anliegenden Wohngrundstücken jedoch auf dem Niveau der Hintergrundbelastung; ein nennenswerter vorhabenbedingter Anstieg der Belastung ist damit nicht zu verzeichnen. Das gilt auch für die Belastung auf den weiterführenden Straßen nach der Kreuzung mit der K 51/Harburger Straße. Selbst wenn man dem Gutachter hinsichtlich der prognostizierten Abnahme der Hintergrundbelastung von derzeit 15 µg/m<sup>3</sup> Luft auf 12 µg/m<sup>3</sup> nicht folgen wollte, lägen die Werte der Gesamtbelastung im Prognosejahr 2025 nur um 3 µg/m<sup>3</sup> höher. Ein Wert von 40 µg/m<sup>3</sup> Luft wird folglich nirgends überschritten.

Demgegenüber fällt die Feinstaubbelastung mit PM<sub>10</sub> tendenziell etwas höher aus. Der Gutachter hat für die Hintergrundbelastung im Jahr 2025 einen Wert von 18 µg/m<sup>3</sup> Luft angesetzt, was auch dem Wert für 2014 entspricht und in der langfristigen Betrachtung realistisch ist. Sodann werden nördlich des Kälberweidenweges und des Feldmannweges für die Gesamtbelastung 2025 Werte zwischen 36 bis 38 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert, in Höhe des Grundstückes Rübker Str. 71 sind es sogar 40 µg/m<sup>3</sup>. Allerdings handelt es sich bei den betroffenen Flächen nur um Verkehrsflächen. Vor den Häusern Rübker Str. 36 bis 40 ist auf den Rad- und Gehwegen stellenweise mit bis zu 32 µg/m<sup>3</sup> Luft zu rechnen. An den Hausfassaden der anliegenden Grundstücke sind die Werte durchweg geringer und erreichen nur vereinzelt 24 µg/m<sup>3</sup>. Schon hinter der ersten Bebauungsreihe sinkt die Belastung auf einen Wert nur knapp über der Hintergrundbelastung.

Ein ähnliches Bild ergibt sich für Feinstaub PM<sub>2,5</sub>. Hier geht die Untersuchung im Geh- und Radwegbereich von maximal 18 µg/m<sup>3</sup> Luft aus und an den Hausfassaden von 14 µg/m<sup>3</sup>. Das korreliert gut mit der auf Studien basierenden Annahme, dass der PM<sub>2,5</sub>-Anteil am Feinstaub in der Regel bei maximal 80 % liegt.

Die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol, Ozon und Schwermetalle, insbesondere Blei, wurden im vorliegenden Fall nicht näher untersucht. Dies war allerdings auch nicht erforderlich. Nach fachlicher Einschätzung der Planfeststellungsbehörde spielen die vorgenannten Schadstoffe aufgrund des Fortschritts der Abgasreinigungstechnik bei Kraftfahrzeugen und der in der

Vergangenheit stets weiter verschärften Anforderungen die Reinheit von Kraftstoffen bei den verkehrsbezogenen Emissionen keine nennenswerte Rolle mehr. Dies gilt insbesondere für Blei, da die Bleiemissionen des Fahrzeugverkehrs im Zuge der Umstellung auf bleifreie Kraftstoffe mittlerweile gegen Null gehen.

#### **2.2.2.2.3.7 Schutzgut Landschaft**

Der Ausbau der Rübker Straße erfolgt auf einer bereits vorhandenen Straße. Infolge des Vorhabens kommt es jedoch zum Verlust zahlreicher großkroniger Einzelbäume, sowie sonstiger Grünstrukturen (Grünland, Baumreihen). Außerdem wird der betroffene Bereich der Rübker Straße stärkerer technisch überprägt. Dies wirkt sich insbesondere im nördlichen Teil der Rübker Straße aus, der sich im Übergangsbereich der Siedlung zur offenen Landschaft befindet und zum Teil noch sehr dörflich geprägt ist.

Je nach Offenheit der Landschaft beträgt die Reichweite der Beeinträchtigung rund 300 bis 500 m. Innerorts ist sie indes auf den Straßenraum und die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung beschränkt.

#### **2.2.2.2.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter**

Da es im Untersuchungsgebiet keine Bau- und Bodendenkmale, historische Landnutzungsformen oder kulturhistorische Landschaften gibt, sind auch keine diesbezüglichen Umweltauswirkungen zu verzeichnen.

#### **2.2.2.2.3.9 Wechselwirkungen**

Über die bereits im Rahmen der einzelnen Schutzgüter dargestellten Interdependenzen hinaus sind keine Wechselwirkungen zu erwarten.

#### **2.2.2.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG**

Die aufgezeigten vorhabenbedingten Umweltauswirkungen sind gemäß § 12 UVPG zu bewerten. Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt<sup>35</sup>. Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht<sup>36</sup>.

Bewertungsmaßstab sind ausweislich § 12 UVPG die geltenden Gesetze. Die Bewertung ist mithin nicht rein fachlicher Natur, sondern gesetzesgebunden; die einschlägigen Vorschriften bieten die Grundlage für das für jede Form von Bewertung erforderliche Wert-/Zielsystem<sup>37</sup>. Fehlt es an hinreichend operationalen gesetzlichen Vorgaben, müssen diese so weit wie möglich im Wege der

<sup>35</sup> BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –, BVerwGE 122, 207 (211).

<sup>36</sup> Vgl. EuGH, Urt. v. 3.3.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rn. 37-41), Kommission/Irland.

<sup>37</sup> Bunge, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 24.

Gesetzesauslegung unter Heranziehung fachlicher Erkenntnisse gewonnen werden<sup>38</sup>. Mit Blick auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft bieten vor allem die §§ 13 ff. BNatSchG einen Bewertungsmaßstab in diesem Sinne. Sonstige, darüber hinausgehende gesetzliche und diese konkretisierenden Maßstäbe werden im Folgenden jeweils an entsprechender Stelle genannt. § 12 UVPG sieht darüber hinaus vor, dass die Bewertung „im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge“ zu erfolgen hat. Hiermit werden keine neuen Bewertungsmaßstäbe aufgestellt; vielmehr ist damit gemeint, dass die einschlägigen gesetzlichen Regelungen für die Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung ihrerseits anspruchsvoll auszulegen und anzuwenden sind<sup>39</sup>. Insbesondere ist also über das, was für die reine Gefahrenabwehr erforderlich ist, als Bewertungsmaßstab hinauszugehen.

Die Bewertung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzguts nach sich ziehen, erfolgt im Übrigen mangels dies näher konkretisierender Standards als bewertende Darstellung der Umwelt(-gesamt-)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbale Sinn. Dies ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise<sup>40</sup>. Zur Operationalisierung der Bewertung hält die Planfeststellungsbehörde das von *Kaiser*<sup>41</sup> vorgeschlagene Vorgehen für angemessen. Danach erfolgt die Bewertung nach folgendem Schema:

Bewertungsstufe, Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV Unzulässigkeitsbereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Schutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar sind.
III Zulässigkeitsbereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Schutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nur ausnahmsweise (etwa aus überwiegenden Allgemeinwohlgründen) bzw. aufgrund anderer Abwägungen überwindbar sind.
II Belastungsbereich	Das betroffene Schutzgut wird erheblich beeinträchtigt, sodass sich daraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Im Übrigen ist die Beeinträchtigung jedoch auch ohne Vorliegen besonderer Ausnahmegründe bzw. anderer Abwägungen zulässig.
I Vorsorgebereich	Die Beeinträchtigung des betroffenen Schutzguts erreicht nicht das Maß der Erheblichkeit nach den einschlägigen Rechtsvorschriften, ist aber unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich, wobei nicht zwingend

<sup>38</sup> *Peters/Balla*, UVPG, 3. Aufl. (2006), § 12 Rn. 4.

<sup>39</sup> *Bunge*, in: *Storm/Bunge*, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 51.

<sup>40</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 8.6.1995 – 4 C 4.94 –, BVerwGE 98, 339 (364).

<sup>41</sup> *Kaiser*, NuL 2013, 89 ff.

	geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen sind.
0 belastungsfreier Bereich	Das betroffene Schutzgut wird weder positiv noch negativ beeinflusst.
+ Förderbereich	Es kommt zu einer positiven Auswirkung auf das betroffene Schutzgut, beispielsweise durch eine Verminderung bereits bestehender Umweltbelastungen.

Sofern sich das Vorhaben auf ein und dasselbe Schutzgut unterschiedlich auswirkt, sodass seine Auswirkungen in unterschiedliche Bewertungsstufen der obigen Rahmenskala einzuordnen wären, gilt jeweils die höchste Stufen, also diejenige mit der größten Genehmigungshürde<sup>42</sup>.

Die Bewertung gemäß § 12 UVPG bietet damit eine Grundlage für die fachrechtliche Entscheidung; insbesondere fließt sie in die fachplanerische Abwägung ein.

#### 2.2.2.2.4.1 Auswirkungen auf den Menschen

Für die Bewertung der Einwirkungen des Vorhabens auf den Menschen ist zwischen den unterschiedlichen Wirkfaktoren zu differenzieren. Die wesentlichen Einwirkungen auf den Menschen erfolgen durch die mit dem Vorhaben verbundene Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Rübker Straße, welche eine Zunahme von Verkehrslärmbelastungen und verkehrsbedingten Luftschadstoffen zur Folge hat. Im Einzelnen:

Der Zunahme von **Verkehrslärm** wäre zunächst jedenfalls dann grundsätzlich entgegenzuwirken und damit eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung, wenn sie zur Gefahr von Gesundheitsschäden führt. Dies ergibt sich bereits aus der staatlichen Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Ab wann Verkehrslärm geeignet ist, nachweisbar Gesundheitsschäden zu verursachen, ist indes bislang wissenschaftlich noch nicht hinreichend ermittelt. Unmittelbar einsichtig ist zwar, dass eine längere Einwirkung sehr starken Lärms zu unmittelbaren Erkrankungen des Gehörs führen kann. Derartige Hörschäden (insbesondere Schwerhörigkeit) treten jedoch in erster Linie durch sehr hohe Lärmbelastungen am Arbeitsplatz oder übermäßige Exposition gegenüber Freizeitlärm (Diskotheken etc.) auf. Verkehrslärmimmissionen erreichen das für derartige Schäden erforderliche Lärmniveau nicht. Dies resultiert vor allem aus dem Umstand, dass die Anwohner an stark verkehrsbelasteten Straßen dem Verkehrslärm nicht dauerhaft im vollen Umfang ausgesetzt sind und die Immissionen durch Gebäudehüllen spürbar verringert werden. Als lärmbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen daher in erster Linie Herz-Kreislauferkrankungen als Langzeitfolgen übermäßiger Lärmexposition in Betracht. Da Herz-Kreislauferkrankungen jedoch auf einer Vielzahl von Faktoren beruhen können, ist ein individueller Nachweis der Erkrankung eines einzelnen Menschen durch Lärm praktisch nicht zu führen. Eine Kausalität zwischen Verkehrslärm und Herz-Kreislauferkrankungen lässt sich daher allenfalls im Wege der Erhöhung eines Erkrankungsrisikos bei einer Vielzahl von Menschen und einer hinreichend langen Exposition ermitteln. Soweit zu diesen Fragen wissenschaftliche

<sup>42</sup> Kaiser, NuL 2013, 89 (92).

Studien vorliegen, ist die Befundlage jedoch keineswegs eindeutig<sup>43</sup>. Ursache für die unklare Befundlage sind vor allem die methodischen Schwierigkeiten für die erforderlichen Untersuchungen. Um klare Ergebnisse zu erhalten, müssten andere Risikofaktoren für Herz-Kreislauferkrankungen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können. Weiterhin erforderlich ist ein hinreichender - mehrjähriger – Betrachtungszeitraum mit entsprechenden nicht verkehrsbelasteten Vergleichspersonen bei im Übrigen gleichen Risikofaktoren und eine genaue Kenntnis über die tatsächlich auftretende Lärmbelastung. Da diese Untersuchungsbedingungen nur sehr eingeschränkt zu gewährleisten sind, gibt es bislang kaum Studien der Lärmwirkungsforschung, die frei von methodischen Mängeln sind. Eine in Großbritannien durchgeführte Langzeitstudie aus den 1990er Jahren, welche in methodischer Hinsicht als einigermaßen fortgeschritten angesehen werden kann, konnte nur in der höchsten Belastungskategorie von 66 bis 70 dB(A) eine verhältnismäßig geringe Zunahme des Risikos für Herzerkrankungen feststellen<sup>44</sup>. Eine 2015 veröffentlichte Studie des Umweltbundesamtes zur Verkehrslärmbelastung der Bevölkerung in Bremen ergab hingegen eine statistisch signifikante Erhöhung der Gesamtsterblichkeit durch Verkehrslärm aber einer Wohndauer von 15 Jahren<sup>45</sup>. Es wird insofern wissenschaftlich auch diskutiert, ob die in der Vergangenheit bei einem Wert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzte Schwelle der Gesundheitsgefahr noch Bestand haben kann<sup>46</sup>. Auch die Studie des Umweltbundesamtes benennt jedoch ausdrücklich die Schwierigkeiten der Lärmwirkungsforschung und den in diesem Bereich noch bestehenden Forschungsbedarf<sup>47</sup>. Für psychische Erkrankungen durch Verkehrslärm gibt es hingegen (noch) gar keine gesicherten Erkenntnisse<sup>48</sup>.

Bei dieser Erkenntnislage geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass im Ergebnis mit der Realisierung des Vorhabens keine Gesundheitsbeeinträchtigungen verbunden sind:

Zwar werden im Ergebnis an 14 Gebäuden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) erreicht oder überschritten. Dabei handelt es sich gleichwohl nur um eine geringe Zahl von Fällen, da auch bei diesen 14 Gebäuden in der Regel nur die straßenzugewandten Fassaden der oberen Geschosse betroffen sind und keineswegs das ganze Gebäude. Es handelt sich zudem um Gebäude, die – bspw. zu Beginn der Rübker Straße – schon jetzt sehr stark durch den vorhandenen Verkehrslärm belastet sind. Die Grundstückseigentümer der betroffenen Gebäude erhalten jedoch Anspruch auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Lärmschutzfenster, Lüfter etc.), sodass im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand in den betroffenen Räumen sogar eine Verbesserung eintreten wird. Gleiches gilt für 45 weitere Gebäude, die ebenfalls Anspruch auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes haben, weil dort die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte – zumeist diejenigen für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB (A) nachts – durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht eingehalten werden können. Dadurch werden Gesundheitsbeeinträchtigungen real vermieden und insbesondere, soweit Schlafräume betroffen sind, gute Schlafbedingungen gewährleistet. Erst recht gilt

---

<sup>43</sup> Kloepfer et al., *Leben mit Lärm?*, Berlin/Heidelberg 2006, S. 165 f.

<sup>44</sup> Kloepfer et al., a.a.O., S. 167.

<sup>45</sup> Greiser/Greiser, UBA, *Umgebungslärm und Gesundheitsgefährdung am Beispiel Bremen, Dessau-Roßlau 2015*, S. 50 ff.

<sup>46</sup> Greiser/Greiser, a.a.O., S. 20.

<sup>47</sup> Greiser/Greiser, a.a.O., S. 63 ff.

<sup>48</sup> Kloepfer et al., *Leben mit Lärm?*, Berlin/Heidelberg 2006, S. 169.

dies für die übrigen Grundstücke entlang der Rübker Straße, an denen aufgrund der geplanten Schallschutzwände Pegel von zumeist von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) deutlich unterschritten werden. Viele dieser Grundstücke sind bislang durch Verkehrslärm stärker belastet, als dies nach Realisierung des Vorhabens der Fall sein wird. Insofern handelt es sich zumindest teilweise auch um eine Lärmsanierung.

Da jedoch grundsätzlich auch der Außenwohnbereich schutzbedürftig ist und sich hier die Verhältnisse durch passive Schallschutzmaßnahmen nicht verbessern lassen, sind dem Vorhaben gleichwohl erhebliche lärmbedingte Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu attestieren. Dies bringt auch die Wertung des § 41 Abs. 1 BImSchG zum Ausdruck. Demnach ist die vorhabenbedingte Verkehrslärmzunahme in die Wertstufe III (Zulässigkeitsbereich) einzuordnen.

Im Hinblick auf **Luftschadstoffe** und deren Wirkung auf den Menschen gilt im Ausgangspunkt das Gleiche; erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bestünden jedenfalls dann, wenn es vorhabenbedingt zu Gesundheitsgefahren kommt. Dies ist bei starker Intensität grundsätzlich möglich. Es existieren aber keine genauen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten<sup>49</sup>. Eine spürbare Erhöhung der Belastung mit luftfremden Stoffen ist im Bereich der Wohnbebauung im näheren Umfeld der Rübker Straße jedoch nicht zu erwarten. Höhere Konzentrationen von luftfremden Schadstoffen sind vor allem im Fahrbahnbereich zu erwarten, der aber nicht dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dient. Für das Gefährdungspotential von Luftschadstoffen ist jedoch die Zeit, in der ein Mensch dieser Belastung ausgesetzt ist, der entscheidende Faktor. Da es aber in den dem Wohnen dienenden Bereichen der anliegenden Grundstücke – auch bedingt durch die Abschirmungswirkung der Lärmschutzwände – nur zu geringfügigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen kommt, sind nachteilige Auswirkungen auf den Menschen nicht zu erwarten, erst recht sind keine unmittelbaren Gesundheitsgefahren zu erwarten. Das gilt im Übrigen auch unter Vorsorgegesichtspunkten; selbst insoweit werden in der Literatur etwa für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Feinstaub PM<sub>10</sub> lediglich Werte von maximal 50 µg/m<sup>3</sup> Luft im Jahresmittel verlangt<sup>50</sup>, die hier deutlich unterschritten werden.

Das Schutzgut Mensch wird mithin in Bezug auf Luftschadstoffe im Untersuchungsgebiet weder positiv noch negativ beeinflusst, weshalb die diesbezüglichen Umweltauswirkungen mit 0 (belastungsfreier Bereich) zu bewerten sind.

Was sodann die vorhabenbedingte Verstärkung von **Barriere- und Trenneffekten** entlang der Rübker Straße innerhalb des Untersuchungsgebiets angeht, so gibt es diesbezüglich keine konditionalen rechtlichen Vorgaben. Es handelt sich hierbei jedoch zweifelsohne um einen gewichtigen Abwägungsbereich, da Barriere- und Trennwirkungen städtebaulich nachteilig sind und bis dahin führen können, dass von einem an sich sanierungsbedürftigen städtebaulichen Missstand gesprochen werden

---

<sup>49</sup> Hierzu *Kühling/Peters*, in: *Storm/Bunge*, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 2710 S. 57 ff.; *Steiner*, in: *Blüml*, Bedarfsplanung – Planfeststellung – Immissionsschutz, 2. Aufl. (1988), S. 7 (19 ff.).

<sup>50</sup> *Kühling/Peters*, a.a.O., Tab. 1.

muss. Die Berücksichtigung solcher städtebaulicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren ergibt sich dabei nicht nur aus dem Abwägungsgebot, sondern wird zusätzlich auch ausdrücklich von § 38 Satz 1 BauGB verlangt. Diese Beeinträchtigung ist daher der Bewertungsstufe II (Belastungsbereich) zuzuordnen.

Insgesamt sind daher wegen der Maßgeblichkeit der jeweils höchsten Bewertungsstufe die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch mit III (Einordnung in den Zulässigkeitsbereich) zu bewerten. Es handelt sich insoweit also um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die jedoch der Zulässigkeit des Vorhabens nicht von vornherein entgegenstehen. Zudem ist beim Blick über das Untersuchungsgebiet hinaus auf die durch den Ausbau der K 40 erreichten Entlastungseffekte durch eine Verlagerung des Verkehrs von der B 73 hinzuweisen. Entlang der B 73 gibt es nur partiell Schallschutz, sodass durch den Verkehr dort bislang viele Anwohner hohen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt sind. Mit der an den Ausbau der Rübker Straße gebundenen Freigabe der Anschlussstelle Buxtehude der A 26 werden sich hier noch deutliche Entlastungseffekte einstellen.

#### **2.2.2.4.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Vorhabenbedingt werden insgesamt 1,29 ha vollständig und 0,08 ha überwiegend in Anspruch genommen und dadurch Biotope überwiegend mittlerer Wertstufe vernichtet. Hinzu kommt die Beseitigung zahlreicher Gehölze, insbesondere von 120 überwiegend großkronigen Bäumen. Diese Beeinträchtigungen können – soweit dies erforderlich ist – durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden, sodass sie nach der Wertung der §§ 13 ff. BNatSchG der Bewertungsstufe II (Belastungsbereich) zuzuordnen sind.

Verluste von Tieren und Habitaten sind, soweit sie nicht unvermeidbar mit den vorgenannten Beeinträchtigungen verbunden sind oder sich innerhalb der Spanne des allgemeinen Lebensrisikos bewegen, nicht zu erwarten. Insbesondere wird es vorhabenbedingt nicht zu Einwirkungen auf Tiere besonders geschützter Arten kommen, die einen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklichen (siehe Unterlage 19.02). Andererseits ist das Vorhaben insoweit nicht gänzlich auswirkungsfrei und müssen zur Vermeidung der Auslösung artenschutzrechtlicher Verbote auch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. funktionserhaltende Maßnahmen ergriffen werden. Daher ist das Vorhaben insoweit der Bewertungsstufe I (Vorsorgebereich) zuzuordnen.

Schließlich ist in den Blick zu nehmen, dass 0,12 ha des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ in Anspruch genommen werden. Da Naturschutzgebiete gemäß § 23 Abs. 2 BNatSchG einem absoluten Veränderungsverbot unterliegen, ist dies, obgleich ein vergleichsweise geringer Flächenanteil lediglich in Randlage betroffen ist, als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu werten. Einer solchen Beeinträchtigung kann nach der in § 23 Abs. 2 BNatSchG zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Gewichtung lediglich über eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG hingenommen werden. Diese Beeinträchtigung ist mithin der Bewertungsstufe III (Zulässigkeitsbereich) zuzuordnen.

Folglich sind dem Vorhaben auch hinsichtlich des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt insgesamt Auswirkungen der Bewertungsstufe III zu attestieren; es kommt zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, die jedoch der Zulässigkeit des Vorhabens nicht von vornherein entgegenstehen.



#### **2.2.2.2.4.3 Auswirkungen auf den Boden**

Was das Schutzgut Boden anbelangt, so sind vorhabenbedingt keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG zu erwarten. Es kommt aber zur Versiegelung von 1,29 ha sowie zur Teilversiegelung von weiteren 0,08 ha. Außerdem muss aus baulichen Gründen ein Bodenaustausch vorgenommen werden. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen werden jedoch gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert bzw. sind nach der Wertung des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG hinnehmbar, sodass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden der Bewertungsstufe II (Belastungsbereich) zuzuordnen sind.

#### **2.2.2.2.4.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme betrifft zwar auch das Schutzgut Wasser, doch nicht in einem Ausmaß, das als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung anzusehen wäre. Gleiches gilt für den geringfügigen Verlust straßenbegleitender Gräben durch den Ausbau der K 40. Soweit schließlich der Ausbau der K 40 dazu führen kann, dass bei extremen Wetterlagen kurzzeitig - weniger als 20 Stunden andauernd – die Chloridkonzentration im betroffenen Oberflächenwasserkörper 29029 Landwettern von 30 mg Cl/l um 46 mg Cl/l auf 76 mg Cl/l ansteigt, ist auch dies unproblematisch. Der Wert von 76 mg Cl/l liegt deutlich unter dem Orientierungswert für Fließgewässer für einen guten ökologischen Zustand von 200 mg Cl/l gemäß Nr. 2.1.2 Anlage 7 OGewV und ebenfalls deutlich unter dem Wert von 100 mg Cl/l, wie er derzeit in den Fachwissenschaften als Richtwert für die Verträglichkeit mit FFH-Gebieten angesehen wird, in denen gewässergebundene Lebensraumtypen oder Habitate von den Erhaltungszielen umfasst sind (siehe Unterlage 21.11). Damit verbleiben die auf das Schutzgut Wasser bezogenen vorhabenbedingten Umweltauswirkungen im Vorsorgebereich (Wertstufe I); es kommt diesbezüglich nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

#### **2.2.2.2.4.5 Auswirkungen auf das Klima**

Klimarelevant wirkt sich das Vorhaben schließlich insoweit aus, als bislang unversiegelte Flächen nunmehr ganz oder teilweise versiegelt werden. Außerdem kommt es zum Verlust großer Bäume. Diese Auswirkungen bewegen sich jedoch in einem selbst für das lokale Kleinklima so geringen Bereich, dass sie kaum messbar bzw. spürbar sind. Dies gilt umso mehr, als den betroffenen Flächen in Bezug auf das (lokale) Klima keine besondere Bedeutung zukommt, insbesondere im Untersuchungsgebiet keine luft- bzw. klimabedeutsamen Austauschbeziehungen bestehen, die beeinträchtigt würden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima werden daher mit 0 (belastungsfreier Bereich) bewertet.

#### **2.2.2.2.4.6 Auswirkungen auf die Luft**

Bei einer übergreifenden Betrachtung der Belastung mit Luftschadstoffen im Untersuchungsraum ist festzustellen, dass sich das Vorhaben unterschiedlich auf die Luftqualität auswirken wird. Entlang der K 40 wird es zu einer Erhöhung der Belastung mit Luftschadstoffen kommen. Das gilt im Wesentlichen für die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub PM<sub>10</sub> sowie Feinstaub PM<sub>2,5</sub>. Allerdings sind davon in erster Linie nur die Verkehrsflächen selbst einschließlich der Geh- und Radwege betroffen, auf denen sich Menschen stets nur vorübergehend aufhalten.

Die Mehrbelastung einzelner Menschen, die sich regelmäßig auf der K 40 bewegen, ist damit insgesamt als sehr gering einzustufen, weil es für die Frage eines Gesundheitsrisikos darauf ankommt, wie lange der Einzelne insgesamt einer bestimmten Schadstoffkonzentration ausgesetzt ist. Die hier zu verzeichnenden Werte liegen weit deutlich unter denen, welche die Schwelle zu einer Gesundheitsgefahr markieren. Dies gilt erst recht für die anliegenden Wohngrundstücke, die – durch Lärmschutzwände teilweise abgeschirmt – kaum über das Maß der ohnehin vorhandenen Hintergrundbelastung hinaus belastet werden.

Allerdings wird das Vorhaben auch eine spürbare Verringerung der Immissionsbelastung an anderer Stelle mit sich bringen, nämlich überall dort, wo Quell- und Zielverkehr aus dem Stadtgebiet Buxtehude bislang durch das Stadtgebiet in Richtung Süden hin zur B 73 verlief und sich von dort in Richtung Osten und Westen auf der B 73 verteilte. Das Vorhaben wird daher den schon durch den Bau der A 26 auf der B 73 eintretenden Entlastungseffekt verstärken.

In einer bilanzierenden Betrachtung sind deshalb keine bis lediglich geringfügige Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu verzeichnen. Es findet eine Verlagerung des Immissionsgeschehens statt. Dem Vorhaben kann daher auch insoweit die Umweltverträglichkeit im Sinne des § 12 UVPG attestiert werden.

#### **2.2.2.2.4.7 Auswirkungen auf die Landschaft**

Da sich die Auswirkungen durch die zur Straße gehörenden Bauwerke auf den vom Menschen geformten und insbesondere bebauten Siedlungsbereich im Wesentlichen beschränken, sind die Auswirkungen auf die Landschaft als (sehr) geringfügig und damit umweltverträglich anzusehen.

#### **2.2.2.2.4.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter**

Negative Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter treten nicht ein.

#### **2.2.2.2.4.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung**

In seinen Umweltauswirkungen ist der Ausbau der K 40 daher vor allem geprägt durch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie das Schutzgut Mensch. Dabei überwiegen die auf den Menschen bezogenen Umweltauswirkungen, konkret: die vorhabenbedingten Lärmbelastungen entlang der K 40. Insoweit ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Vorhaben gerade auch der Lärmentlastung an anderer Stelle dient. Es führt mithin zu einer gewissen Verlagerung des Problems des Straßenverkehrslärms, wobei dies freilich nicht zu einer Geringschätzung der neu entstehenden Belastung an der K 40 und einer 1:1-Aufrechnung mit den an anderer Stelle erzielten Entlastungswirkungen führen darf, gleichwohl aber die Auswirkungen entlang der Rübker Straße unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes insgesamt ein Stück weit relativiert. In der Gesamtbetrachtung positiv stellt sich zudem dar, dass mit dem Ausbau der K 40 eine Variante für den Anschluss der Hansestadt Buxtehude an die BAB A 26 gewählt worden ist, die mit einer sehr geringen Flächenneuanspruchnahme auskommt, was angesichts des nach wie vor weitgehend ungebremsten Flächenfraßes in Deutschland und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Grund und Boden kein beliebig vermehrbares Gut sind, als gewichtig zu werten ist. Insgesamt erweist sich das Vorhaben damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als umweltverträglich.

## 2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass der Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt den Plan nach entsprechender Abwägung fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird hierbei durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Realisierung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange eröffnet wird (Gestattungswirkung gemäß § 1 Abs. 1 NVwVfG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder abwägend zu berücksichtigen. Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft und ggf. erteilt. Denn der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (Konzentrationswirkung gemäß § 1 Abs. 1 NVwVfG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG).

Ausgehend davon hält sich das Vorhaben in den vom materiellen Recht gezogenen Rahmen. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht inklusive der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen sind beachtet worden, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte.

Die sodann in der Abwägung gemäß § 38 Abs. 2 Satz 1 NStrG zu berücksichtigenden von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in nachfolgend im Einzelnen noch dargestellter Weise beachtet worden.

### 2.2.3.1 Planrechtfertigung

Für den Ausbau der K 40 „Rübker Straße“ ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Eine solche liegt vor, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht und, in den Fällen, in denen sich das Vorhaben – wie hier – nicht ohne die Inanspruchnahme von Grundeigentum Privater verwirklichen lässt, die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden<sup>51</sup>. Zur Erfüllung dessen wird jedoch keine strikte Erforderlichkeit im Sinne einer Unabdingbarkeit des Vorhabens gefordert, sondern lediglich, dass das Vorhaben vernünftigerweise geboten erscheint<sup>52</sup>. Vorausgesetzt wird mithin das Vorliegen vernünftiger Gründe des Gemeinwohls, welche das Planvorhaben decken<sup>53</sup>. Maßgebend sind dafür ausschließlich die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes (Zielkonformität), hier mithin des Niedersächsischen Straßengesetzes<sup>54</sup>. Danach haben die Träger der

<sup>51</sup> NdsOVG, Urt. v. 22.2.2012 – 7 KS 71/10 –, juris, Rn. 25.

<sup>52</sup> Ständige Rechtsprechung des BVerwG, zuletzt BVerwG, Urt. v. 10.2.2016 – 9 A 1.15 –, juris, Rn. 11.

<sup>53</sup> Stüer, in: ders., Bau- und Fachplanungsrecht, 5. Aufl. (2015), Rn. 9423; Dürr, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. (2010), Kap. 36 Rn. 27 ff.

<sup>54</sup> BVerwG, Urt. v. 26.4.2007 – 4 C 12.05 –, BVerwGE 128, 358 (Rn. 52).

Straßenbaulast mit Blick auf § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG<sup>55</sup> ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Im Vordergrund steht demnach die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, die Erschließung und Verbindung von Räumen sowie die Entlastung der Bevölkerung und der sonstigen Umwelt von den Belastungen des Straßenverkehrs (Lärm, Abgase, Zerschneidungswirkung, Unfallgefahr etc.)<sup>56</sup>.

Dies zugrunde gelegt ist der Ausbau der K 40 „Rübker Straße“ im öffentlichen Interesse geboten:

Gemessen an den in § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG niedergelegten Zielen besteht für das planfestgestellte Vorhaben ein Bedarf, der auf die objektiv erforderliche und vor allem im Interesse der Hansestadt Buxtehude liegenden<sup>57</sup> Verbesserung des Wegenetzes zur Entlastung der B 73, der regionalen Anbindung des Stadtgebiets sowie der wirtschaftlichen Förderung und Beibehaltung der Attraktivität der Hansestadt Buxtehude gründet.

Mit dem planfestgestellten Vorhaben wird zunächst die Verkehrsentslastung der Ortschaften Ovelgönne und Dammland bezweckt. Denn bei der durch die Ortschaften führenden B 73 handelt es sich gegenwärtig um eine der wichtigsten Verbindung des strukturschwachen Untereiberbaums zur Metropole Hamburg, sodass diese durch ein sehr starkes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet ist. Davon ausgehend verfügt die B 73 nicht zuletzt über ein hohes Unfallrisiko – sieben bis acht Mal höher als der Bundesdurchschnitt -, weshalb auch unter diesem Gesichtspunkt die Bundesstraße keinen weiteren Verkehr aufnehmen kann. Durch die verbesserte Anbindung der K 40 an die BAB A 26 würde die Situation auf der B 73 spürbar entlastet und die bestehende Verkehrssituation deutlich entschärft. Um den gegenwärtigen wie zukünftigen Verkehrsbedürfnis zu entsprechen zielt das planfestgestellte Vorhaben mithin vorrangig und im Zusammenhang mit der planfestgestellten BAB A 26 darauf ab, zusätzliche Verkehrswege zu schaffen und die allgemeine Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu stärken, was eine Verbesserung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG darstellt<sup>58</sup>.

Darüber hinaus wird mit dem Ausbau der K 40 die primär seitens der Hansestadt Buxtehude begehrte<sup>59</sup> regionale Anbindung der Stadt, insbesondere der städtischen Bereiche sowie des Gewerbe- und Industriegebiets Ostmoorweg hergestellt. Neben dem Anschluss an überörtliche Verkehrswege (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG) dient der Ausbau damit in zulässiger Weise<sup>60</sup> der regionalen Anbindung an und von Wirtschaftszentren in bisher unzureichend erschlossenen Räumen, die darüber hinaus die seitens der Hansestadt Buxtehude ebenfalls in den Blick genommene<sup>61</sup> Attraktivität der Stadt in verkehrlicher Hinsicht steigert.

---

<sup>55</sup> Zur niedergelegten Zielsetzung und Beachtung der Vorschrift: NdsOVG, Urt. v. 18.9.2003 - 7 LB 2437/01 -, juris, Rn. 30.

<sup>56</sup> Hierzu *Dürr*, in: *Kodal*, Straßenrecht, 7. Aufl. (2010), Kap. 36 Rn. 27 ff.

<sup>57</sup> Aussage Herr Nyveld von der Hansestadt Buxtehude, Protokoll zum Erörterungstermin Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ vom 26./27. Mai 2016, S. 14.

<sup>58</sup> Vgl. hierzu auch NdsOVG, Urt. v. 18.9.2003 - 7 LB 2437/01 -, juris, Rn. 31.

<sup>59</sup> Aussage Herr Nyveld von der Hansestadt Buxtehude, Protokoll zum Erörterungstermin Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ vom 26./27. Mai 2016, S. 14.

<sup>60</sup> BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 - 4 A 18.99 -, BVerwGE 112, 140 (147); NdsOVG, Urt. v. 8.9.2003 - 7 LB 2437/01 -, juris, Rn. 32.

<sup>61</sup> Aussage Herr Nyveld von der Hansestadt Buxtehude, Protokoll zum Erörterungstermin Ausbau der Kreisstraße 40 „Rübker Straße“ vom 26./27. Mai 2016, S. 14.

Aufgrund der planfestgestellten BAB A 26, 2. BA und der darin inbegriffenen Anschlussstelle Buxtehude ist ab dessen Realisierung jedoch auch dauerhaft mit einer deutlichen Verkehrszunahme auf der K 40 durch den abfließenden Verkehr in das nachgeordnete Straßennetz zu rechnen:

	Ist-Zustand (Stand 2013) Kfz/SV/24 h	Planfall 1 (Ende der A 26 an Buxtehude-Ost) Kfz/SV/24 h	Planfall 2 (Durchbau A 26 bis A 7) Kfz/SV/24 h
Harburger Straße südlich Rübker Straße	13.600/400	19.800/1200	17.200/1300
Rübker Straße östlich Harburger Straße	8.050/100	17.750/1000	21.000/1400
Rübker Straße östlich Kälberweideweg	5.550/50	16.150/950	20.800/1350
Rübker Straße östlich Feldmannweg	4.800/50	15.450/900	20.200/1350

Für die Anwohner der Rübker Straße führt dies u.a. zu einer erheblichen Zunahme der Verkehrslärmbelastungen. Die mit dem Bau der BAB A 26, 2. BA und der Anschlussstelle Buxtehude vorhersehbaren Verkehrsströme erfordern mithin nicht nur Maßnahmen zur Entspannung der Verkehrslage, sondern vor allem einen Ausbau, der mit Blick auf die angrenzende Wohnbebauung die Vorgaben des Immissionsschutzes hinreichend gewährleistet. Mit dem Planvorhaben wird diesen Belangen und den Zielen des Niedersächsischen Straßengesetzes Rechnung getragen. Die allgemeine Leistungsfähigkeit der Rübker Straße wird mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert und zugleich für einen ausreichenden Gesundheitsschutz der nahegelegenen Wohnbebauung gesorgt.

Unabhängig davon folgt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Planrechtfertigung für das Vorhaben bereits aus dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 zum Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Lüneburg über den Neubau des 2. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26, östlich von Horneburg bis östlich von Buxtehude vom 30. Januar 2004. Darin wird im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit der mit dem Bau der Anschlussstelle Buxtehude verbundenen erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG der gerade auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten bestehende Bedarf für eine unmittelbare Anbindung der Hansestadt Buxtehude an die BAB A 26 dargelegt. Dass dafür das bestehende Straßennetz nicht ausreicht, wird im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Anbindung von Buxtehude an die BAB A 26 auf das nachgeordnete Straßennetz ebenfalls aufgezeigt. Zudem regelt die Nebenbestimmung 1.1.3.1.1 im ersten Absatz, dass die Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts der BAB A 26 von Bau-km 12+250 bis Bau-km 21+400 erst erfolgen darf, wenn gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen ist, dass auf der Grundlage vollziehbarer Verwaltungsentscheidungen mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen

worden ist, mit denen unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärm zumutbare Verhältnisse für die entlang der K 40 zwischen der Anschlussstelle Buxtehude stadteinwärts bis zum Knotenpunkt mit der K 51 vorfindlichen Wohngebäude infolge der Verkehrsfreigabe des Autobahnanschlusses erreicht werden sollen. Wie seitens der NLStBV mit Schreiben vom # klargestellt worden ist, wird es demnach erst dann zur Verkehrsfreigabe kommen, wenn es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aufgrund entsprechender Straßenausbaumaßnahmen in Buxtehude infolge der Verkehrsfreigabe nicht mehr – auch nicht nur vorübergehend z.B. während der Bauphase – zu unzumutbaren Lärmbelastungen der betroffenen Wohnbevölkerung kommt. Dies sicherzustellen, obliegt dem Zulassungsverfahren der Ausbaumaßnahme(n).

Da es sich bei dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 um einen wirksamen und vollziehbaren, inzwischen sogar bestandskräftigen Verwaltungsakt handelt, ist mithin bereits kraft der hiervon ausgehenden Tatbestandswirkung rechtsverbindlich festgestellt, dass sowohl ein verkehrlicher Bedarf als auch ein Ausbaubedarf besteht. Denn ein rechtswirksamer und vollziehbarer Verwaltungsakt ist grundsätzlich von allen Staatsorganen zu beachten und ihren Entscheidungen als gegeben zugrunde zu legen<sup>62</sup>. Dies gilt auch dann, wenn sich der betreffende Tatbestand nicht oder nicht nur aus dem verfügbaren Teil des Verwaltungsakts ergibt. Vielmehr reicht es aus, dass aus dem gesamten Inhalt des Verwaltungsakts und aus dem Zusammenhang, vor allem aus der von der Behörde gegebenen Begründung sowie den dem Erlass vorangegangenen Anträgen im Wege einer an den Grundsätzen von Treu und Glauben orientierten Auslegung hinreichend Klarheit hierüber gewonnen werden kann<sup>63</sup>.

Anhaltspunkte dafür, dass der Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 insoweit gemäß § 44 Abs. 1 VwVfG i.V.m. § 1 NVwVfG nichtig sein könnte, bestehen ebenfalls nicht. Insbesondere fehlte der NLStBV zu einer solchen Bedarfsfeststellung nicht die nötige Kompetenz; vielmehr waren im Zuge der Planfeststellung der BAB A 26, 2. BA auch die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu berücksichtigen und absehbare Konflikte mit den zur Verfügung stehenden Maßnahmen und Regelungsmöglichkeiten zu bewältigen. Dazu gehört auch das Aufzeigen von Ausbaunotwendigkeiten sowie die Verknüpfung von Bau- und Verkehrsfreigabe des planfestgestellten Bauwerks mit dem Neubau oder Ausbau von Straßen im nachgeordneten Straßennetz über geeignete Nebenbestimmungen, wie das hier geschehen ist. Auch inhaltlich ist nicht erkennbar, inwieweit die seinerzeitige Einschätzung der NLStBV fehlsam sein könnte.

Auch ist die Feststellung des Ausbaubedarfs nicht durch die zwischenzeitlichen Ereignisse überholt. Vor allem gibt die zwischenzeitlich vorliegende, im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den 4. Bauabschnitt der BAB A 26 erstellte Verkehrsprognose 2030 keinen Anlass, die dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der K 40 ebenso wie dem Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 zugrunde gelegte Verkehrsprognose 2025 zu verwerfen. Die Verkehrsprognose 2025 ist auf der Grundlage ausreichend belastbarer Daten methodengerecht erstellt worden. Wie die im Erörterungstermin am 7. September 2017 vorgestellten Zahlen nach der neuen Verkehrsprognose 2030 belegen, haben sich seitdem die Verhältnisse nicht so stark verändert, dass sich ein

---

<sup>62</sup> Siehe nur BVerwG, Beschl. v. 25.6.2007 – 4 BN 17.07 –, ZfBR 2007, 683 (Rn. 8).

<sup>63</sup> Vgl. SächsOVG, Beschl. v. 6.2.2012 – 4 B 268/11 –, juris, Rn. 10-12.

grundlegend anderes Bild ergeben würde. Während die Verkehrsprognose 2025 für den Autobahnzubringer der Anschlussstelle Buxtehude eine Verkehrsbelastung von 19.900 Kfz/24 h bei einem Schwerlastanteil von 1.300 Lkw/24 h prognostizierte, weist die Verkehrsprognose 2030 hier eine Verkehrsbelastung von 16.700 Kfz/24 h bei einem Schwerlastanteil von 1.240 Lkw/24 h aus. Damit bleibt die Prognose insbesondere des vor allem problematischen Schwerlastverkehrs auf der K 40 nahezu unverändert. Soweit die Verkehrsprognose 2030 gegenüber der Verkehrsprognose 2025 auf der BAB A 26 im Bereich von Horneburg bis Neu Wulmstorf hingegen eine Minderung des Schwerlastverkehrs von bis zu 28 % ermittelt hat, lässt auch dies den 2011 festgestellten Bedarf für die Anschlussstelle Buxtehude und den daraus erwachsenden Ausbaubedarf im nachgeordneten Straßennetz bis hinein nach Buxtehude nicht entfallen oder sonst in einem deutlich anderen Licht erscheinen; denn jedenfalls die Gesamtverkehrsbelastung bleibt nach der Verkehrsprognose 2030 gegenüber der Verkehrsprognose 2025 nahezu unverändert.

Mit dem Ausbau der der K 40 nimmt der Vorhabenträger schließlich die ihm nach § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG obliegenden Aufgaben wahr, zu dessen Zweck § 42 Abs. 1 Satz 1 NStrG die Enteignung zulässt. Das planfestgestellte Vorhaben ist demnach grundsätzlich auch geeignet, das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zu erfüllen<sup>64</sup>, sodass die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Interessen zu überwinden.

### **2.2.3.2 Variantenprüfung: Gewählte Trasse und andere Trassenvarianten**

Die vom Vorhabenträger beantragte Ausbauvariante V1 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste Vorhabenvariante.

#### **2.2.3.2.1 Maßstab für die Variantenprüfung**

Die Auswahl unter verschiedenen Trassenvarianten ist ungeachtet der rechtlich zwingenden Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung im Sinne des § 38 Abs. 2 Satz 1 NStrG<sup>65</sup>. Gemäß § 38 Abs. 2 Satz 1 NStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das hier normierte Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung überhaupt stattfindet, alle Belange in die Abwägung eingestellt werden, die nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden müssen, und dass ferner weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht<sup>66</sup>. Dabei entspricht es der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass sich die Anforderungen des Abwägungsgebots auch und gerade auf eine Berücksichtigung planerischer Alternativen richten<sup>67</sup>. Insofern darf sich die Planfeststellungsbehörde nicht auf die Prüfung beschränken, ob sich eine andere als die gewählte Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher

<sup>64</sup> BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1001.04 -, juris, Rn. 198.

<sup>65</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 22.6.2017 – 4 A 18.16 -, juris, Rn. 25.

<sup>66</sup> BVerwG, Urt. v. 13.10.2011 – 4 A 4001.10 -, BVerwGE 141, 1 (13); Urt. v. 14.2.1975 - IV C 21.74 -, BVerwGE 48, 56 (63 f.); Urt. v. 5.7.1974 – IV C 50.72 -, BVerwGE 45, 309 (314).

<sup>67</sup> BVerwG, Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 -, BVerwGE 154, 73 (128); Urt. v. 14.11.2002 - 4 A 15.02 – BVerwGE 117, 149 (160).

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. Dies ist vielmehr der das Abwägungsergebnis betreffenden Maßstab ausschließlich der gerichtlichen Kontrolle<sup>68</sup>.

Als Handlungsmaßstab für die Planfeststellungsbehörde ist das Abwägungsgebot hingegen auf Identifizierung der bestmöglichen Option gerichtet,<sup>69</sup> weshalb sie selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen untersuchen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen muss.<sup>70</sup> Andererseits ist sie freilich nicht gehalten, jede nur denkbare oder theoretisch mögliche Variante zu ermitteln und vergleichend zu überprüfen.<sup>71</sup> Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Planfeststellungsbehörde überdies *„nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden [...] Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausliefe, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden [...] Über die Fälle der fehlenden Eignung zur Zielverwirklichung hinaus ist die Planfeststellungsbehörde befugt, Alternativen bereits in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden, die sich nach den in diesem Stadium des Planungsprozesses angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweisen als andere Trassenvarianten. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Planfeststellungsbehörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und in ihre Überlegungen ebenso einbeziehen wie die von ihr favorisierte Trasse. Insoweit ist die Ermittlung des Sachverhalts und der berührten öffentlichen und privaten Belange relativ zur jeweiligen Problemstellung und der erreichten Planungsphase [...]“*<sup>72</sup>

#### **2.2.3.2.2** Bewertungskriterien

Bei der Auswahl der entscheidungserheblichen Kriterien hat sich die Planfeststellungsbehörde an den möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf alle nach vernünftiger Erwägung durch die Sachlage gerechtfertigten, nach den immanenten Wertungen der Rechtsordnung schutzwürdigen Interessen<sup>73</sup> orientiert.

<sup>68</sup> So zuletzt deutlich BVerwG, Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 –, BVerwGE 154, 73 (129 f.).

<sup>69</sup> *Friedrichsen*, Umweltbelastende Vorhaben und Alternativen in der Planfeststellung, Frankfurt a.M. 2005, S. 80 f. m.w.N.

<sup>70</sup> BVerwG, Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 –, BVerwGE 154, 73 (129).

<sup>71</sup> BVerwG, Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 –, BVerwGE 154, 73 (131) m.w.N.

<sup>72</sup> BVerwG, Beschl. v. 24.4.2009 – 9 B 10.09 –, NVwZ 2009, 986; Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 –, BVerwGE 154, 73 (131); Urt. v. 25.1.1996 – 4 C 5.95 –, BVerwGE 100, 238 (249 f.).

<sup>73</sup> So die allgemeine Definition für „Belange“, vgl. *Hofmann*, Abwägung im Recht, Tübingen 2007, S. 207 m.w.N.



Auf dieser Grundlage waren zur vergleichenden Beurteilung der Varianten insbesondere folgende Kriterien maßgeblich:

### **Befriedigung des regelmäßigen Verkehrsbedürfnisses, insbes. Qualität des Verkehrsablaufs und Verkehrssicherheit**

Dieses Kriterium entspricht der Maßgabe des § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG, wonach die Träger der Straßenbaulast die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (siehe hierzu schon Ziff. 2.2.3.1).

### **Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit**

Die Grundsätze der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit haben ihren Ausdruck in § 7 Abs. 1 der Niedersächsischen Haushaltsordnung (LHO) gefunden und besagen, dass diejenige Variante vorzugswürdig ist, bei denen die Kosten am geringsten und der volkswirtschaftliche Nutzen im Verhältnis zum eingesetzten Kapital am höchsten ist. Mit Heranziehung des Wirtschaftlichkeitskriteriums wird zudem der Kritik des Einwenders Nr. 14 entsprochen, der die Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Schaden-/Nutzenausgleichs gefordert hat.

### **Umweltauswirkungen/Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch/Wohnen (inkl. menschliche Gesundheit und städtebauliche Wirkung), Mensch/Erholung, Tiere und Pflanzen, Landschaft, Boden, Wasser, Luft und Klima, Kultur- und Sachgüter**

Durch Berücksichtigung der verschiedenen Umweltschutzgüter soll ein möglichst schonender Umgang mit dem Menschen, dem Erhalt der Naturgüter, der Tier- und Pflanzenwelt sowie der Vielfalt von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage und Erholungsraum gewährleistet werden. Die (herausragende) Wertigkeit der verschiedenen Umweltschutzgüter ergibt sich schon aus Art. 2 Abs. 2, Art. 20a GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, darüber hinaus aus verschiedenen einfachgesetzlichen Normen wie z.B. § 3 Abs. 1 und § 50 Satz 1 BImSchG, §§ 1 und 2 BNatSchG.

Die Absicht, insbesondere die ökologischen Auswirkungen der Trassenvarianten in den Blick zu nehmen, entspricht zudem den Zielen und Grundsätzen des Regionalen Raumordnungsplans, die bei raumbedeutsamen Planungen gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 ROG zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind. Das Plangebiet befindet sich in einem ausgedehnten Grünlandkomplex, der im Regionalen Raumordnungsprogramm – teils überlagernd – als Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung, Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft sowie Vorranggebiet Natura 2000 ausgewiesen ist. In Vorranggebieten müssen alle Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein<sup>74</sup>.

Daher sind gemäß der Zielbestimmung in Kap. 3.2.1.1. Ziff. 08 die Vorranggebiete Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zu erhalten. In diesen Gebieten erfüllt die Landwirtschaft laut der Begründung des Raumordnungsprogramms eine besondere Funktion zur Pflege der Kulturlandschaft, der Artenvielfalt und des Klimaschutzes. In den Vorranggebieten Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung soll kein Grünlandumbruch erfolgen. Die enge Vernetzung zwischen den landwirtschaftlichen Zielen und denen des Grünlandschutzes soll erhalten werden. Die ordnungsgemäße Landwirtschaft dient bei Berücksichtigung von

---

<sup>74</sup> Regionales Raumordnungsprogramm 2013, Landkreis Stade, S. 6.

Ressourcenschutz, Klima und Biodiversität in der Regel den Zielen des Grünlandschutzes. Dementsprechend ist nach der Zielbestimmung in Kap. 3.1.2. Ziff. 01 u.a. den Vorranggebieten Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung wegen ihrer besonderen Qualität, Gefährdung und großen ökologischen Bedeutung in der Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen Vorrang einzuräumen. Bei raumbedeutsamen Vorhaben, die mit unerlässlichen Eingriffen in die Landschaft und die Wasserwirtschaft verbunden sind, sollen unabänderliche Schäden an unersetzbaren Naturgütern grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Regenerationsfähigkeit des Naturhaushalts soll erhalten bleiben und der Verlust an Freifläche soll so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus bestimmt das in Kap. 3.1.3. Ziff. 01 formulierte Ziel, dass die Gebiete des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ aufgrund ihrer internationalen Bedeutung entsprechend der jeweiligen Erhaltungsziele zu sichern sind. Gemäß Kapitel 3.1.3. Ziff. 02 sind in den Vorranggebieten Natura 2000 raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nur unter den Voraussetzungen des § 34 BNatSchG zulässig. Soweit ferner das Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft von raumbedeutsamen Planungen berührt wird, entspricht es den Grundsätzen des Regionalen Raumordnungsplans, dass alle Maßnahmen so abzustimmen sind, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden<sup>75</sup>.

#### **2.2.3.2.3 Beschreibung der einbezogenen Trassenvarianten**

In die Variantenprüfung wurden folgende Trassenalternativen einbezogen:

Variante 1 (V1): Ausbau der K 40/Rübker Straße

In der Variante V1 wird die Rübker Straße von der im Bau befindlichen Anschlussstelle Buxtehude Ost der A 26 bis zum Knotenpunkt Rübker Straße/Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee ausgebaut. Zur detaillierten Beschreibung der Variante V1 wird auf Ziff. 2.1.1 verwiesen.

Variante 2 (V2): Neubau einer Verbindung zwischen Rübker Straße und Ostmoorweg

Bei der Variante V2 handelt es sich um eine Ortsumgehung durch Verbindung der Rübker Straße mit dem Ostmoorweg. Der Trassenverlauf setzt vom Autobahnzubringer kommend auf der K 40 (Rübker Straße) an. Nach einer kurzen Zwischengeraden folgt zunächst eine Linkskurve. Die Ortsumgehung verläuft sodann ein kurzes Stück parallel zum Feldmannweg, um dann in einer engen Rechtskurve nach Südwesten und kurz darauf mit Linkskurve nach Südosten zu schwenken. Hiernach verläuft die neue Trasse in gestreckter Linie nach Südosten, überquert die Bahntrasse Hamburg-Cuxhaven, schwenkt sodann in südwestliche Richtung und endet an einem neu zu bauenden kleinen Kreisverkehr (Knotenpunkt K3 – Ortsumfahrung/Harburger Straße/Ostmoorweg). Auf der dem Wohngebiet Feldmannweg zugewandten Seite werden 3 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen. Auf der Seite zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ werden Lärmschutzwälle vorgesehen.

Bezüglich des „Ob“ und des „Wie“ des Anschlusses des südwestlichen Teils der Rübker Straße sind drei Untervarianten zu unterscheiden:

In den Varianten V2.1.x und V2.2.x wird die Rübker Straße durch einen Kreisverkehrsplatz voll angeschlossen. In Letzterer werden Beschränkungen für die Rübker Straße (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, nur Anliegerverkehr,

---

<sup>75</sup> Regionales Raumordnungsprogramm 2013, Landkreis Stade, S. 6.

Gewichtsbeschränkung auf 5,5 t) festgelegt. In der Variante 2.3.x erfolgt hingegen kein Anschluss an den südwestlichen Teil der Rübker Straße.

Für diese drei Untervarianten wurden sodann jeweils zwei alternative Trassenführungen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Betracht gezogen, die sich wie folgt beschreiben lassen:

Alle Untervarianten setzen vom Autobahnzubringer kommend auf der K 40 (Rübker Straße) an und schwenken dann mit einer engen Linkskurve in die neue Trasse ein. Nach dem parallel zum Feldmannweg verlaufenden Stück schwenken die Varianten V2.x.1 und V2.x.2 in einer sehr engen Rechtskurve ( $R = 60 \text{ m}$ ) nach Südwesten und kurz darauf mit einer Linkskurve ( $R = 90 \text{ m}$ ) nach Südosten. Im Bereich der engen Radien wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h notwendig. Für die folgende Strecke wird die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. In den Varianten V2.x.3 und V2.x.4 sind die Radien der Kurven größer, sodass sich ein leicht abweichender Trassenverlauf ergibt und nahezu rechtwinklige Richtungsänderungen ausbleiben. Die Entwurfsgeschwindigkeit liegt am Anschluss Rübker Straße bei  $V_{\text{zul.}} = 50 \text{ km/h}$  und danach bei  $V_{\text{zul.}} = 70 \text{ km/h}$ .

Diese sechs Untervarianten lassen sich hinsichtlich der Art der Querung der Bahntrasse Hamburg-Cuxhaven weiter unterteilen. Untersucht wurden jeweils eine Brückenlösung (V2.x.1 und V.x.3) sowie eine Troglösung (V2.x.2 und V.x.4). Für das Brückenbauwerk ist eine Höhe von 10,92 m (ohne Lärmschutz) über Gelände vorgesehen, der Trog liegt am tiefsten Punkt 3,48 m unter Gelände.

Zusammenfassend lassen sich die Varianten wie folgt auflisten:

Variante 2.1 (V2.1): Vollanschluss Rübker Str.

- V2.1.1: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Brücke
- V2.1.2: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Trog
- V2.1.3: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Brücke
- V2.1.4: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Trog

Variante 2.2 (V2.2): Vollanschluss Rübker Str. mit Restriktionen in der Rübker Str.

- V2.2.1: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Brücke
- V2.2.2: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Trog
- V2.2.3: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Brücke
- V2.2.4: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Trog

Variante 2.3 (V2.3): Kein Anschluss des südwestlichen Teils der Rübker Str.

- V2.3.1: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Brücke
- V2.3.2: 50 km/h (enger Kurvenradius) und Trog
- V2.3.3: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Brücke
- V2.3.4: 70 km/h (weiter Kurvenradius) und Trog

#### **2.2.3.2.4 Nach Grobanalyse ausgeschiedene Trassenvarianten**

Im Laufe des gesamten Verfahrens zur Anbindung von Buxtehude-Ost an die Autobahn A 26 kamen noch weitere Varianten zur Sprache, die allerdings nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als Alternative zum planfestgestellten Vorhaben nicht (mehr) ernsthaft in Betracht kommen. Hierbei handelt es sich zum einen um die im Planfeststellungsverfahren 2011 erörterten und nicht weiter

verfolgten Varianten und zum anderen um die in der Presse vorgeschlagene Variante „Westumfahrung“.

Als Grundlage für die Auswahl einer Planfeststellungslösung wurden im am 27. Oktober 2011 eingeleiteten Ausgangsverfahren insgesamt acht Varianten (V1, V1a, V2a, V2b, V3, V3a, V4) untersucht (zur Beschreibung der einzelnen Varianten siehe Unterlage 21.02, S. 4 ff.; eine grafische Darstellung der verschiedenen Varianten findet sich in Unterlage 21.02, Anlage 1). Hiervon wurden die Varianten V1 und V2a in die engere Auswahl genommen und modifiziert bzw. weiterentwickelt. Die übrigen Varianten kommen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde als Alternative für die planfestgestellte Variante V1 nicht ernsthaft in Betracht.

Dies liegt hinsichtlich der Varianten V3 und V3a insbesondere darin begründet, dass sie mit einer hohen Inanspruchnahme ökologisch wertvoller Flächen verbunden sind (zu den Umweltauswirkungen siehe Ersteinschätzung der Varianten vom 18. Mai 2010, Unterlage 21.5 des Ausgangsverfahrens). Alle Varianten außer V1 führen zu einer weiteren, über das Maß durch die bereits planfestgestellte Anschlussstelle Buxtehude hinausgehenden unmittelbaren und/oder mittelbaren Inanspruchnahme von Flächen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (vgl. Anhang 6 der Unterlage 21.2 des Ausgangsverfahrens). Demnach ist hier mit erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG ebenso wie mit erheblichen Störungen sowie mit Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG zu rechnen. Diese stellen jeweils grundsätzlich ein Planungshindernis dar. Vor diesem Hintergrund hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, von den insbesondere das Schutzgut Mensch weniger beeinträchtigenden Alternativen zur Vorzugsvariante des Vorhabenträgers nur noch diejenigen Varianten näher zu betrachten, die das geringste Beeinträchtigungspotenzial für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ und seiner wertbestimmenden Vogelart, dem Wachtelkönig, aufweisen. Damit waren die Varianten V3 und V3a auszuschneiden.

Von den Varianten V2a und V2b war die Variante V2b auszuschneiden, weil sie einen Verlauf der Anschlussstelle Buxtehude abweichend des bestandskräftigen Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 voraussetzt. Eine entsprechende Änderung dieses Beschlusses ist seitens der insoweit zuständigen NLStBV indes nicht beabsichtigt. Daher kann die hiesige Planung nur an dem durch den Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 vorgegebenen Zustand anknüpfen, was mit der Variante V2b nicht möglich ist.

Bei Variante V4 handelt es sich um die sog. Nullvariante, mit der jedoch die Planungsziele nicht erreicht werden können und die daher nur dann in Betracht kommt, wenn sich die Vorzugsvariante rechtlich nicht realisieren lässt, sie also an äußeren Planungsgrenzen scheitert oder sich im Wege der Abwägung nicht gegen widerstreitende Interessen durchzusetzen vermag.

Ebenfalls ausgeschieden wurde die ursprünglich in Betracht gezogene Variante V1a, in der die Rübker Straße mit einer Gewichtsbeschränkung von 7,5 t belegt wird. Da der Autobahnzubringer direkt in die Rübker Straße mündet, wäre die Gewichtsbeschränkung schon an der Anschlussstelle Buxtehude anzuordnen. Dies würde zum einen in den Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers der A 26 eingreifen, wäre der Planfeststellungsbehörde also schon rechtlich gar nicht möglich und wird überdies von der Planfeststellungsbehörde als inakzeptable Lösung bewertet, da ein wichtiges Teilziel der Planung – die möglichst direkte Anbindung der

Gewerbegebiete – entfielen bzw. im Zielerreichungsgrad unangemessen eingeschränkt würde.

Auch ausgeschieden wurde eine weitere Variante („Westumgehung“), die in der Presse zur Sprache kam und in der die im Flächennutzungsplan dargestellte, nordwestlich der Buxtehuder Innenstadt gelegene Anschlussstelle realisiert und der Verkehr von dort über die Straße Heitmannshausen auf die B73 vor Neukloster gelenkt werden soll<sup>76</sup>. Diese Variante kommt mit Blick auf den Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 allerdings nicht in Betracht und wurde von der Planfeststellungsbehörde daher nicht weiter geprüft. Hintergrund ist, dass für den 2. Bauabschnitt der A 26 der Bau der Anschlussstelle Buxtehude Ost und nicht die für diese Variante notwendige westlich gelegene Anschlussstelle planfestgestellt wurde.

#### **2.2.3.2.5 Vergleichende Bewertung der verbliebenen Trassenvarianten**

Die Planfeststellungsbehörde hat alle für sie in Betracht kommenden Varianten unter Anwendung des oben erläuterten Maßstabs sowie der genannten Kriterien geprüft und geht davon aus, dass die vom Vorhabenträger beantragte Ausbauvariante V1 im Vergleich zu den anderen in Betracht kommenden Alternativen zur bestmöglichen Verwirklichung der am Planungsziel orientierten Belange unter gleichzeitig geringstmöglicher Beeinträchtigung der gegen das Vorhaben sprechenden Belange geeignet ist. Durch ihre Realisierung können die Ziele der Planung zwar nur unter Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden. Dies wäre allerdings bei allen in Betracht kommenden Varianten der Fall. Anders als bei den Neubauvarianten lassen sich die verschiedenen widerstreitenden Belange bei Realisierung der Ausbauvariante in einen möglichst weitgehenden Ausgleich bringen. Umgekehrt ist keine Planungsalternative vorhanden, die bei wesentlich gleicher Eignung unter Auswirkungsgesichtspunkten gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben vorteilhafter wäre. Im Einzelnen:

#### **Schutzgut Mensch**

Negativ stellen sich bei der Vorzugsvariante insbesondere die nicht unerheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch durch die zunehmende Lärmbelastung von Siedlungsbereichen dar. Diese resultiert maßgeblich aus dem Straßenverkehr, daneben kommt es aber auch zu Immissionen, die durch den Baustellenbetrieb entstehen. Letzteren wird im Rahmen der Variantenprüfung allerdings ausschlaggebendes Gewicht beigemessen, da sie nur vorübergehender Natur sind. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde ein durch Nebenbestimmungen abgesichertes bauliches Schutzkonzept aufgestellt, um den Eintritt unzumutbarer Lärmbeeinträchtigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m. Ziff. 3.1.1. AVV Baulärm zu verhindern. Sollte es dennoch zu Überschreitungen der einschlägigen Immissionsrichtwerte kommen, haben die Betroffenen für die Zeitdauer der Lärmeinwirkung einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld (zu den baubedingten Beeinträchtigungen sowie dem baulichen Schutzkonzept ausführlich Ziff. 2.2.3.5.5).

Schwer negativ ins Gewicht fallen indes die betriebsbedingten Auswirkungen der Ausbauvariante V1: Der für die Gesundheit kritische Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) wird an 14 Gebäuden erreicht oder überschritten, die nach der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsrichtwerte an 45 weiteren Gebäuden.

---

<sup>76</sup> Buxtehuder Wochenblatt vom 13.8.2016.

Durch aktive Schallschutzmaßnahmen kann die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zwar weitgehend, aber nicht vollständig sichergestellt werden. Die Eigentümer der Grundstücke, bei denen aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen, haben zwar einen Anspruch auf passiven Schallschutz durch Einsatz von Schallschutzfenstern und ggf. auch Dachsanierungen. Für betroffene Außenwohnbereiche besteht ferner ein Anspruch auf Entschädigung (zum Verkehrslärm Ziff. 2.2.3.5.2). Dies kann die Lärmbelastungen allerdings nicht – zumindest nicht vollständig – kompensieren, sodass es hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bei einer beachtlichen negativen Bewertung der Variante V1 bleiben muss. Die Neubauvarianten sind diesbezüglich deutlich positiver einzuschätzen. Zwar kommt es dort ebenfalls zu einer – nicht zu ignorierenden – Lärmbelastung der randlichen Siedlungsbereiche. Diese fällt allerdings bei weitem nicht so schwer aus, da eine Reduzierung der Belastung und Einhaltung der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV durch aktiven Schallschutz voraussichtlich möglich ist (Unterlage 19.08, S. 86).

Zu beachten ist jedoch, dass das Schutzgut Mensch – ausgehend von dem Verständnis in der Umweltverträglichkeitsprüfung – nicht nur die menschliche Gesundheit erfasst, sondern auch die sozialen und kulturellen Bedürfnisse des Menschen einschließlich der Gesichtspunkte des Ressourcenschutzes und der Daseinssicherung<sup>77</sup>. Werden vorhabenbedingt Flächen in Anspruch genommen, die einer landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen, so ist dies mithin unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung und Daseinssicherung auch für das Schutzgut Mensch von Relevanz. Dies bestätigt auch die Wertung des § 15 Abs. 3 BNatSchG. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die Neubauvarianten im Gegensatz zur planfestgestellten Ausbauvariante landwirtschaftlich genutzte Flächen in nicht geringem Umfang in Anspruch nehmen. Dies kompensiert zwar bei Weitem nicht die mit der Ausbauvariante verbundenen Lärmbelastungen, doch schneidet die Ausbauvariante damit gegenüber den Neubauvarianten auch beim Schutzgut Mensch nicht in jeder Hinsicht schlechter ab.

### **Verkehrsablauf und -Sicherheit**

Daneben gibt es weitere Kriterien, bezüglich derer einzelne Neubauvarianten (V2.2.1-4) günstiger zu bewerten sind als die Ausbauvariante V1. Dies gilt konkret für die Qualität des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit:

Nach der vom Vorhabenträger vorgelegten Verkehrsablaufsprüfung (Unterlage 21.10.04, S. 12 ff., Anlage 3), in der die Qualität des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) an den Knotenpunkten und für die Neubauvarianten zusätzlich auch an den Streckenabschnitten ermittelt wurde, erreicht – unter Zugrundelegung der jeweils ungünstigsten Qualitätsstufe – die Variante V2.2 eine gute Qualität des Verkehrsablaufs (QVS C). Alle anderen Varianten und damit auch die Variante V1 erreichen nur die befriedigende Qualitätsstufe QSV D. Im Rahmen einer Verkehrssimulation (Unterlage 21.04.01) konnte indes nachvollziehbar belegt werden, dass für die Variante V1 durch entsprechende verkehrsregelnden Maßnahmen (Signalvorrang der Verkehrsknotenpunkte, Koordinierung zu einer grünen Welle auf der Rübker Straße) ein verbesserter gleichmäßigerer Verkehrsablauf der Qualitätsstufe QSV C (stadteinwärts) bzw. QSV B (stadtauswärts) erreicht werden kann (hierzu ausführlich unter Ziff. 2.2.3.3.1).

---

<sup>77</sup> Bunge, in: *Storm/Bunge*, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 2) Rn. 90.

Ähnlich zu bewerten sind die Varianten mit Blick auf das Kriterium „Verkehrssicherheit“, zu dem der Vorhabenträger auf Grundlage der Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen<sup>78</sup> nachvollziehbar die kapitalisierten Unfallkosten für die Streckenabschnitte und an den Knotenpunkten in 20 Jahren berechnet hat (Unterlage 21.10.04, S. 28 ff., Anlagen 5.1 und 5.2). Hiernach entstehen die geringsten Unfallkosten in der Variante V2.2 mit 20,752 Mio. €. Die Variante V1 ist mit 23,671 Mio. € am zweitgünstigsten zu bewerten, während die Varianten V2.1 und V2.3 mit jeweils über 26 Mio. € am ungünstigsten zu bewerten sind.

Hinsichtlich der Kriterien „Verkehrsablauf“ und „Verkehrssicherheit“ zeigt sich mithin allenfalls ein leichter Vorsprung der Variante V2.2 gegenüber der Ausbauvariante V1. Dieser Vorteil ist allerdings nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht als so gewichtig zu bewerten, dass er eine klare Vorzugswürdigkeit der Variante V2.2 begründen könnte. Dies gilt umso mehr, als die Variante V2.2 bei großräumigerer Betrachtung, bei der nicht ausschließlich die Wirkungen auf den Maßnahmestrecken berücksichtigt werden, bezüglich des Kriteriums „Verkehrssicherheit“ sogar schlechter abschneidet als die Variante V1 (Unterlage 21.12, S. 18).

### **Naturhaushalt, Schutzgut Tiere und Pflanzen**

In Bezug auf den Naturhaushalt, insbesondere das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist zunächst festzustellen, dass bis auf die bereits aus anderen Gründen vorab ausgeschiedene Westumgehungsvariante alle Neubauvarianten östlich des Siedlungsbereichs von Buxtehude verlaufen und damit das europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) zumindest randlich streifen. Bei diesem Gebiet handelt es sich um ein Natura 2000-Gebiet im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG; denn danach sind Natura 2000-Gebiete die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die Europäischen Vogelschutzgebiete. Europäische Vogelschutzgebiete sind gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG diejenigen Gebiete im Sinne des Art. 4 Abs. 1 und 2 der Vogelschutzrichtlinie (VS-RL)<sup>79</sup>, für die ein Schutz entsprechend § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG gewährleistet ist. § 32 Abs. 2 BNatSchG verweist insoweit auf die Schutzkategorien des § 20 Abs. 2 BNatSchG, also insbesondere auf das Naturschutzgebiet. Ein solcher Schutz ist hier gewährleistet; denn das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (DE 2524-401) ist durch Verordnung über das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ vom 2. August 2006<sup>80</sup> förmlich unter Schutz gestellt worden.

Soweit Herr Prof. Dr. Louis in seinem Rechtsgutachten vom 4. Mai 2015 (Unterlage 21.06) darüber hinaus zu dem Ergebnis kommt, dass es sich auch beim Grenzgebiet zwischen dem ausgewiesenen Vogelschutzgebiet und der Hansestadt Buxtehude um ein Gebiet im Sinne des Art. 4 Abs. 1 und 2 VRL und damit um ein faktisches Vogelschutzgebiet handle, folgt dem die Planfeststellungsbehörde nicht. Inzwischen ist das Verfahren zur Auswahl und Meldung von Vogelschutzgebieten abgeschlossen. Nach Abschluss des Auswahl- und Meldeverfahrens kommt nach ständiger Rechtsprechung die Anerkennung eines faktischen Vogelschutzgebiets indes nur dann in Betracht, wenn der Nachweis geführt werden kann, dass die

---

<sup>78</sup> Empfehlungen für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen, EWS, Ausgabe 1997, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

<sup>79</sup> Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2.4.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EU L 103 S. 1, neu gefasst durch Richtlinie 2009/147/EG vom 30.11.2009, ABl. EU L 20 S. 7.

<sup>80</sup> Nds.MBl. 2006 Nr. 27 S. 763.

Nichteinbeziehung bestimmter Gebiete in ein gemeldetes Vogelschutzgebiet auf sachwidrigen Erwägungen beruht; dies gilt selbst dann, wenn die betreffenden Gebiete bzw. Gebietsteile im sog. IBA-Verzeichnis aufgeführt sind<sup>81</sup>. Hier aber wird der Bereich zwischen dem Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ und der Hansestadt Buxtehude noch nicht einmal im IBA-Verzeichnis aufgeführt, welches ansonsten ein Indiz für das Bestehen eines aus unionsrechtlicher Sicht meldepflichtigen Vogelschutzgebiets liefert. Anhaltspunkte für eine Ausklammerung des Grenzgebiets zwischen dem ausgewiesenen Vogelschutzgebiet und der Hansestadt Buxtehude aus dem Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ bestehen nicht.

Für das europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ gilt jedoch § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG. Danach sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Ergibt diese Prüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen führt, ist es gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG vorbehaltlich einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG unzulässig.

Das europäische Gebietsschutzrecht bezweckt indes nicht den Schutz von Natura 2000-Gebieten in ihrer Gesamtheit, sondern lediglich die Sicherung der auf bestimmte Lebensraumtypen und/oder Tier- und Pflanzenarten bezogenen Erhaltungsziele<sup>82</sup>. Die solchermaßen gebietsbezogenen Erhaltungsziele sind gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands natürlicher Lebensräume nach Anhang I bzw. von Arten nach Anhang II FFH-RL oder europäischen Vogelarten gemäß Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VS-RL für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Bei Schutzgebieten im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ergeben sich die gebietsbezogenen Erhaltungsziele aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Wie bereits dargelegt, ist das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ durch Verordnung vom 2. August 2016 als gleichnamiges Naturschutzgebiet innerstaatlich unter Schutz gestellt worden. Damit hat hier eine Schutzausweisung im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG stattgefunden. Schutzgegenstand und Schutzzweck des Gebiets werden in § 2 der Schutzgebietsverordnung (im Folgenden: „NSG-VO“) festgelegt. Gemäß § 2 Abs. 5 Nr. 1 NSG-VO ist die wertbestimmende Vogelart des Schutzgebiets der Wachtelkönig. Ausweislich § 2 Abs. 5 Nr. 3 NSG-VO dient der Schutz des Wachtelkönigs zugleich auch der Erhaltung und Förderung weiterer im Gebiet vorkommender Brutvogelarten des extensiv genutzten Halboffenlands wie Neuntöter, Schwarzelchen, Braunkelchen und Wachtel. § 2 Abs. 5 Nr. 2 NSG-VO sieht darüber hinaus die Erhaltung und Förderung von im Gebiet brütenden Zugvogelarten des Offenlands als Schutzzweck vor.

Nach dem Variantenvergleich vom 18. September 2014 (Unterlage 21.07) führt von den dort untersuchten Varianten V2.1.1, V2.1.2, V2.1.3, V2.1.4, V2.3.1, V2.3.2, V2.3.3 und V2.3.4 keine der Alternativen zu einer erheblichen Beeinträchtigung gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG. dies wird maßgeblich darauf zurückgeführt, dass die anlage- und betriebsbedingt in Anspruch genommenen Flächen nicht zum

<sup>81</sup> BVerwG, Urt. v. 21.1.2016 – 4 A 5.14 –, BVerwGE 154, 73 (Rn. 58) m.w.N.

<sup>82</sup> BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).



Kerngebiet des Wachtelkönigs gehören. Immerhin kommt es aber zu folgenden Flächenverlusten:

Flächenverluste durch Überbauung und Verlärmung inkl. isolierter Flächen im VSG		
Varianten	gemäß vorliegenden Entwürfen mit Wall	technisch optimierter Entwurf mit Lärmschutzwand
V2.1.1	ca. 2.300 m <sup>2</sup>	ca. 1.800 m <sup>2</sup>
V2.1.2	ca. 2.400 m <sup>2</sup>	ca. 1.900 m <sup>2</sup>
V2.1.3	ca. 2.900 m <sup>2</sup>	ca. 2.100 m <sup>2</sup>
V2.1.4	ca. 4.200 m <sup>2</sup>	ca. 3.400 m <sup>2</sup>
V2.2.1	ca. 2.300 m <sup>2</sup>	ca. 1.800 m <sup>2</sup>
V2.2.2	ca. 2.400 m <sup>2</sup>	ca. 1.900 m <sup>2</sup>
V2.2.3	ca. 2.900 m <sup>2</sup>	ca. 2.100 m <sup>2</sup>
V2.2.4	ca. 4.200 m <sup>2</sup>	ca. 3.400 m <sup>2</sup>
V2.3.1	ca. 2.300 m <sup>2</sup>	ca. 1.800 m <sup>2</sup>
V2.3.2	ca. 2.400 m <sup>2</sup>	ca. 1.900 m <sup>2</sup>
V2.3.3	ca. 2.900 m <sup>2</sup>	ca. 2.100 m <sup>2</sup>
V2.3.4	ca. 4.200 m <sup>2</sup>	ca. 3.400 m <sup>2</sup>

Dieser Flächenverlust betreffe auch potenziell geeigneten Lebensraum, wie sich aus einem Blick auf die Veränderung der Rufplatzverteilung im Laufe der Zeit ergibt. Zwar lag und liegt das Kerngebiet des Wachtelkönigs mit überwiegend guter Lebensraumeignung und mehrjähriger Bruttradition in der Tat rund 2 km östlich der untersuchten Trassenlagen. In dem Zeitraum zwischen 1998 bis 2014 wurde im Umkreis von 800 m um die Neubauvarianten allerdings mehrfach ein Nachweis einer Nutzung als Lebensraum für den Wachtelkönig kartiert. Dass sich für Wachtelkönig-Lebensräume bedeutsame Strukturen im nordwestlichen Teil nur auf wenigen, zumeist kleineren Einzelparzellen befinden, bedeutet nur, dass sie dem Wachtelkönig momentan keine dauerhafte Ansiedlung ermöglichen und nicht, dass dies auch so bleiben muss. Ursächlich für die Verringerung der potenziell geeigneten Bruthabitate waren nämlich keine hinzunehmenden unveränderlichen Umstände, sondern Fehlentwicklungen im Gebiet (insbesondere eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung) und jährweise ungünstige Witterungsverhältnisse. Dass beide Aspekte einer Änderung grundsätzlich zugänglich sind, bedarf keiner weiteren Begründung. So heißt es auch in der FFH-Verträglichkeitsstudie vom 2. September 2015 (Unterlage 19.7, dort S. 24 f.):

*„Neben den Flächen mit einer aktuellen Nutzung ist der Großteil des Schutzgebietes als potenzielles Habitat für den Wachtelkönig einzustufen. Für weite Teile ist dabei eine Habitatnutzung zumindest aus früheren Jahren belegt bzw. ist eine sporadische Habitatsnutzung nicht grundsätzlich ausgeschlossen.“*

*Eine Ausnahme bilden lediglich dauerhaft ungeeignete Flächen. Hierunter fallen z.B. Waldflächen im Osten des Schutzgebietes und alle Flächen innerhalb des Wirkungsbereiches der A 26 (inkl. Zubringer) und der B 3n, für die von einer dauerhaften und vollständigen Lebensraumentwertung durch 1 vgl. Lärm auszugehen ist. Gleiches*

*gilt für die nördlich der Autobahn isoliert liegenden Flächen des Schutzgebietes. Durch die geplante Flächeninanspruchnahme der Neubauvarianten wird das Entwicklungspotenzial der Art im Gebiet eingeschränkt, denn bei entsprechender Gestaltung und Nutzung der betroffenen Flächen ist von einer Besiedlung durch den Wachtelkönig auszugehen.“*

Steht mithin fest, dass der Flächenverlust potenziell geeigneten Lebensraum betrifft, ist die Erheblichkeit der Beeinträchtigung grundsätzlich zu bejahen. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist jedoch dann eine Ausnahme zu machen, wenn der Flächenverlust lediglich Bagatelldarakter hat<sup>83</sup>. Zur Beantwortung der Frage, ob bei dem hier in Rede stehenden Flächenverlust von einer Bagatelle auszugehen ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde an dem Enderbericht des im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz durchgeführten Forschungsvorhabens „Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP“, Schlussstand Juni 2007 orientiert. Dem darin unterbreiteten Fachkonventionsvorschlag liegt die Annahme zugrunde, dass die direkte und dauerhafte Inanspruchnahme eines (Teil-)Habitats einer Art des Anhangs II FFH-RL oder einer Art nach Anhang I bzw. Art. 4 Abs. 2 VRL, das in einem Natura 2000-Gebiet nach den gebietsbezogenen Erhaltungszielen zu bewahren oder zu entwickeln ist, im Regelfall eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt. Ausnahmen knüpft der Konventionsvorschlag an folgende, kumulativ zu verstehende Bedingungen:

- A) Qualitativ-funktionale Besonderheiten

Die in Anspruch genommene Fläche ist kein für die Art essenzieller bzw. obligater Bestandteil des Habitats. D.h. es sind keine Habitatsanteile betroffen, die für die Tiere von zentraler Bedeutung sind, da sie z.B. an anderer Stelle fehlen bzw. qualitativ oder quantitativ nur unzureichend oder deutlich schlechter vorhanden sind

- B) Orientierungswert „quantitativ-absoluter Flächenverlust“

Der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme überschreitet die in Tab. 2 für die jeweilige Art dargestellten Orientierungswerte, soweit diese für das betroffene Teilhabitat anwendbar sind nicht

- C) Ergänzender Orientierungswert „quantitativ-relativer Flächenverlust“ (1 %-Kriterium)

Der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme ist nicht größer als 1 % der Gesamtfläche des jeweiligen Lebensraums bzw. Habitats der Art im Gebiet bzw. in einem definierten Teilgebiet

- D) Kumulation „Flächenentzug durch andere Pläne / Projekte“

Auch nach Einbeziehung etwaiger Flächenverluste durch kumulativ zu berücksichtigende Pläne und Projekte werden die Orientierungswerte (B und C) nicht überschritten

- E) Kumulation mit „anderen Wirkfaktoren“

Auch durch andere Wirkfaktoren des Projekts oder Plans (einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen) werden keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht.

---

<sup>83</sup> BVerwG, Beschl. v. 5.9.2012 – 7 B 24.12 –, NuR 2012, 784 (Rn. 7).

Unter Heranziehung des Konventionsansatzes und Beachtung seiner eingeschränkten Funktion als Orientierungshilfe ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die durch die Neubauvarianten verursachten Flächenverluste nicht mehr als Bagatelle eingestuft werden können. Zwar handelt es sich bei der in Anspruch genommenen Fläche nicht um einen essenziellen Bestandteil des Habitats. Auch sind die Kriterien C) und D) erfüllt. Die durch die Neubauvarianten verursachten Flächenverluste überschreiten jedoch den in der Fachkonvention definierten Orientierungswert zum quantitativ-absoluten Flächenverlust, der für den Wachtelkönig mit 1.600 m<sup>2</sup> angegeben wird.

Unter Berücksichtigung des Umstands, dass es sich nur um eine teilweise geringfügige Überschreitung handelt und dem Orientierungswerten kein Verbindlichkeitsanspruch zukommt, sieht die Planfeststellungsbehörde auch unter Würdigung des Einzelfalls keine Gründe, die hier eine abweichende Bewertung rechtfertigen würden. Abweichend von den Ergebnissen des Variantenvergleichs vom 18. September 2014 (Unterlage 21.7) kommt daher letztlich auch der Vorhabenträger in seiner FFH-Verträglichkeitsstudie (Unterlage 19.7) und seinem detaillierteren Variantenvergleich vom 2. September 2015 (Unterlage 19.8) zu dem Ergebnis, dass die Neubauvarianten mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ verbunden sind.

Dies gilt im Ergebnis umso mehr, als sowohl nach Art. 2 Abs. 2 FFH-RL als auch nach Art. 4 Abs. 1 und 2 VS-RL die gebietsbezogenen Erhaltungsziele nicht nur in der Erhaltung des Status quo, sondern auch in der Wiederherstellung von Habitaten bestehen können<sup>84</sup>. Ob das jeweils der Fall ist, ergibt sich aus Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL, wonach geboten ist, was es zur Erreichung eines günstigen Erhaltungszustands der erhaltungszielbestimmenden Lebensraumtypen und/oder Arten auf nationaler, biogeografischer oder europäischer Ebene bedarf<sup>85</sup>. Insoweit regelt auch § 2 Abs. 5 Nr. 1 NSG-VO, dass zu den Erhaltungszielen des Schutzgebiets insbesondere die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands durch die Erhaltung und Förderung eines langfristig überlebensfähigen Bestands der wertbestimmenden Anhang I-Art Wachtelkönig sowie den Schutz und die Entwicklung seiner Lebensräume durch Erhaltung und Entwicklung entsprechender Strukturen gehören. Bei einem ungünstigen Erhaltungszustand ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass Wiederherstellungsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Der Erhaltungszustand des Wachtelkönigs im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ ist aber ungünstig.

Verlangen demnach die gebietsbezogenen Erhaltungsziele eine Wiederherstellung, so muss geprüft werden, inwieweit das in Rede stehende Vorhaben den Erfolg von Wiederherstellungsmaßnahmen erschwert<sup>86</sup>. Fraglich ist, ob sich die Bedingungen im Hinblick auf die Erhaltungsziele durch die betreffende Planung im Vergleich zu den Bedingungen ohne die Planung voraussichtlich verschlechtern<sup>87</sup>. Demnach ist jeder mehr als nur bagatellhafte Verlust potenzieller Habitatflächen im Schutzgebiet unabhängig davon als erheblich anzusehen, ob der Wachtelkönig als wertbestimmende Vogelart hier derzeit tatsächlich vorkommt oder nicht. Eine entsprechende Habitateignung weisen aber auch die Flächen am westlichen Rand

<sup>84</sup> Vgl. EuGH, Urt. v. 13.12.2007 – C-418/04, Slg. 2007, I-10997 (Rn. 154), Kommission/Irland.

<sup>85</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 –, juris, Rn. 423.

<sup>86</sup> *Epiney*, in: *dies./Gammenthaler*, Das Rechtsregime der Natura 2000-Schutzgebiete, Baden-Baden 2009, S. 5 (108).

<sup>87</sup> OVG NRW, Urt. v. 13.12.2007 – 8 A 2810/04 –, NuR 2008, 872 (878).

des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ auf, ansonsten wären sie nicht in das Schutzgebiet einbezogen worden. Außerdem ist hier früher – worauf auch zutreffend in der Unterlage 21.06 abgehoben wird – der Wachtelkönig vorgekommen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher keinen Zweifel daran, dass die Neubauvarianten eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets auslösen würden.

Folglich scheitern die Neubauvarianten grundsätzlich bereits an § 34 Abs. 2 BNatSchG. Ihnen könnte nur unter den strengen Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Realisierbarkeit verholfen werden. Dies dürfte – worauf seitens verschiedener Einwender zutreffend hingewiesen worden ist – hier zwar nicht von vornherein ausgeschlossen sein und zwar auch im Hinblick auf das Erfordernis des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG, wonach keine weniger beeinträchtigende zumutbare Alternative gegeben sein darf. Obgleich sich die Variante V1 insoweit eindeutig als weniger beeinträchtigend erweist, ist nämlich anerkannt, dass gewichtige naturschutzexterne Gründe es rechtfertigen können, zu Lasten des Integritätsinteresses des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 die Möglichkeit einer Alternativlösung auszuschließen, wenn die in Betracht kommende Alternative dem Vorhabenträger unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt<sup>88</sup>. Solche anderen erheblich beeinträchtigten Gemeinwohlbelange können insbesondere Belange der menschlichen Gesundheit sein. Die Variante V1 aber geht mit einer erheblichen Lärmzunahme bis deutlich jenseits der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV für mehrere an der Straße angrenzende Wohngebäude einher. Die Verhinderung des Eintritts derartiger Zustände bzw. deren Behebung hat die Rechtsprechung sogar als ausreichend gewichtig angesehen, um die Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen und -arten gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG zu rechtfertigen<sup>89</sup>. Doch selbst unterstellt, eine Abweichungsentscheidung wäre vor diesem Hintergrund rechtlich möglich, würde dies nichts an der Verletzung der Integrität des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ durch die Neubauvarianten ändern, was diese Alternativen in der Abwägung zunächst als weniger vorzugswürdig erscheinen lässt. Unter Berücksichtigung noch weiterer Aspekte wird dieser Eindruck bestätigt und erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher letztlich die Variante V1 als die insgesamt beste, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Option zur Erreichung der Planungsziele.

So stellen sich die Neubauvarianten auch im Übrigen bereits unter Umweltgesichtspunkten – freilich mit Ausnahme des gewichtigen Schutzguts Mensch – für die Planfeststellungsbehörde als gegenüber der Variante V1 ungünstiger dar. Diese Bewertung beruht maßgeblich auf der vom Vorhabenträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, in der u.a. die Varianten V1, V2.1 und V2.3 auf ihre Verträglichkeit mit den Schutzgütern Mensch, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter untersucht wurden (Unterlage 19.8). Die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die Varianten lassen sich tabellarisch wie folgt zusammenfassen:

	Variante V1	Variante V2.3	Variante V2.3
--	-------------	---------------	---------------

<sup>88</sup> BVerwG, Urt. v. 23.4.2014 – 9 A 25.12 –, BVerwGE 149, 289 (Rn. 78) m.w.N.

<sup>89</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.1.2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 (316).

<b>Mensch*</b>		
Luftschadstoffbelastungen		Keine relevante Belastung
Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen im Wohnumfeld	Störung von Sichtbeziehungen im Nahbereich der Rübker Straße durch Lärmschutzwände	Störung von Sichtbeziehungen am Siedlungsrand von Buxtehude durch Straßenkörper, Lärmschutzwand und bei den Brückenvarianten: Brückenbauwerk
Verlust/Entwertung von Flächen mit Bedeutung für die Naherholung durch Überbauung, Zerschneidung und Verlärmung	Keine relevante Belastung	Überbauung, Zerschneidung und Verlärmung bislang störungsarmer Flächen mit Bedeutung für die Naherholung
Querung erholungsbedeutsamer Wege	Keine relevante Belastung	Querung mehrerer Wege
<b>Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt**</b>		
Verlust wertvoller Biotope	Geringe Verluste wertvoller Biotope, Gehölzverluste im Straßenseitenraum	Verluste wertvoller und besonders geschützter Biotope sowie von Gehölzen in der Feldflur
Verlust/Zerschneidung von Lebensräumen	Keine relevante Belastung	Verlust von Lebensraum gefährdeter Brutvögel, Querung einer Fledermausflugroute und von Gewässern mit Lebensraumbedeutung für Fische
<b>Boden</b>		
Überbauung	Geringe Überbauung im vorhandenen Straßenseitenbereich	Überbauung mit umfangreichem Bodenaustausch entlang der ganzen Strecke
Neuversiegelung	Neuversiegelung im vorhandenen Straßenseitenbereich	Neuversiegelung entlang der ganzen Strecke
<b>Wasser</b>		
Querung von Gewässern	Keine relevante Belastung	Geringe Beeinträchtigungen durch mehrere Gewässerquerungen
<b>Klima und Luft</b>		
Verlust von Gehölzen	Geringe und lokal begrenzte Auswirkungen durch Gehölzverluste	
<b>Landschaft</b>		

Verlust von Gehölzen als Gliedernde Elemente der Landschaft	Gehölzverluste mit auf den städtischen Straßenseitenraum begrenzten Auswirkungen	Verlust gliedernder Gehölze in der freien Landschaft mit großräumigen Auswirkungen
Zerschneidung bislang unzerschnittener verkehrsarmer Räume	Keine relevante Belastung	Zerschneidung der offenen Feldflur westlich von Buxtehude
Unterbrechung bestehender Sichtbeziehungen in die offene Landschaft	In geringem Umfang	Unterbrechung der Sichtbeziehung vom Siedlungsrand in die östlich angrenzende offene Landschaft
<b>Kultur und sonstige Sachgüter</b>		
Keine relevanten Strukturen oder Elemente vorhanden		

Durch die Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen gehen die Neubauvarianten mit negativen Auswirkungen auf den siedlungsnahen Erholungsbereich, die dort vorkommenden Pflanzen und Tiere, den Boden, das Klima und die Luft sowie die Landschaft einher, die die negativen Wirkungen der Ausbauvariante in quantitativer und qualitativer Hinsicht deutlich übersteigen. Sie hinterlassen den spürbar größeren ökologischen Fußabdruck. Zwar liegen für die Variante V2.2 keine Untersuchungen vor; da sie aber im Linienverlauf mit der Variante V2.1 nahezu identisch ist, ließen sich die Ergebnisse für Letztere insofern übertragen und war somit auch hierzu eine Bewertung möglich. Diese Nachteile der Neubauvarianten sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewichtig und werden nach wertender Gegenüberstellung nicht durch die Vorteile der Neubauvarianten aufgewogen. Das gilt jedenfalls in der Zusammenschau mit den noch weiteren Nachteilen, die mit den Neubauvarianten verbunden sind.

### Kosten

So ist hinsichtlich des Bewertungskriteriums „Kosten“ ebenfalls festzustellen, dass die Variante V1 die mit Abstand günstigste Trassenalternative ist. Ausweislich der vom Vorhabenträger vorgelegten Kostenschätzung (Unterlage 21.10.04, dort S. 62 f. i.V.m. Anlage 8, ergänzt durch Schreiben vom 1. September 2017) ist voraussichtlich jeweils mit folgenden Kosten zu rechnen:

Variante	Rübker Str. Mio. €	Ortsumgehung Mio. €	Summe Mio. €
V1	13,6	0	13,6
V2.1.1	9,5	18,4	27,9
V2.1.2	9,5	31,1	40,6
V2.1.3	9,5	18,3	27,9
V2.1.4	9,5	32,0	40,5
V2.2.1	9,5	18,4	27,9
V2.2.2	9,5	31,1	40,6
V2.2.3	9,5	18,3	27,9
V2.2.4	9,5	32,0	40,5
V2.3.1	0	mind. 18,6	mind. 18,6

V2.3.2	0	mind. 18,6	mind. 18,6
V2.3.3	0	18,6	18,6
V2.3.4	0	mind. 18,6	mind. 18,6

Grundlage der Kostenschätzung sind die Ausschreibungsergebnisse für den Neubau der Kreisstraße K 30 (Stade Ost). In diese Kostenermittlung wurden insbesondere folgende Leistungsgruppen einbezogen:

- Grunderwerb,
- Bau Untergrund, Unterbau, Entwässerung,
- Oberbau,
- Brücken,
- Stützwände,
- Tunnel,
- sonstige Bauwerke,
- Ausstattung sowie sonstige besondere Anlagen und Kosten.

Wie sich aus der Tabelle eindeutig ergibt, wären die Neubauvarianten mit Anschluss an die Rübker Straße (V2.1 und V2.2) bestenfalls (in den Brückenvarianten) mit ca. doppelt so hohen Kosten verbunden. Bei der Troglösung ergäbe sich eine Differenz von mindestens rund 26,9 Mio. €. Dieser Unterschied begründet sich aus dem Umstand, dass bei Realisierung der Variante V1 allein die Rübker Straße ausgebaut wird. Bei den Neubauvarianten würden hingegen weitere Kosten für den Bau einer neuen Straße einschließlich Brücken, Stützwänden und/oder Tunneln in nicht geringem Umfang anfallen. Dies wurde in den vom Vorhabenträger eingereichten Unterlagen zwar ausschließlich für die Varianten V2.1.1 bis V2.1.4 ermittelt. Die Varianten V2.2.1 bis V2.2.4 sind in der Linienführung allerdings nahezu identisch und daher mit vergleichbaren Kosten verbunden, sodass die Schätzung für die angestellte Prognose insoweit übernommen werden kann.

Da für die Varianten V2.3.1 bis 2.3.4 kein Ausbau der Rübker Straße erfolgt, ist die Differenz zur Ausbauvariante V1 nicht ganz so hoch. Sie beträgt für die Variante V2.3.3 aber immer noch 5 Mio. €. Die Varianten V2.3.1, V2.3.2 und V2.3.4 sind von der vom Vorhabenträger eingereichten Kostenschätzung nicht umfasst. Da die Brückenlösung allerdings die kostengünstigere ist und die leicht voneinander abweichenden Linienverläufe der Varianten mit unterschiedlichen Radien sich bezüglich der Kosten nur geringfügig unterscheiden, war der Rückschluss möglich, dass die Kosten der übrigen Neubauvarianten ohne Anschluss an die Rübker Straße vergleichbar oder höher anzusetzen sind.

Überdies wies der Vorhabenträger mit Schreiben vom 1. September 2017 daraufhin, dass seit dem Neubau der K 30, welcher Grundlage der von ihm vorgenommenen Kostenschätzung gewesen ist, die Marktpreise für Baugewerke um ca. 15 % gestiegen sind. Damit vergrößert sich auch der Abstand der Kosten der einzelnen Varianten entsprechend.

Bei Zugrundelegung der vom Vorhabenträger vorgelegten Kostenschätzung verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass diese in mehrfacher Hinsicht unvollständig und daher um weitere Überlegungen zu ergänzen ist.

Dies gilt zum einen, soweit die Kosten für die Neubauvarianten in der Unterlage 21.10.04 nicht vollständig aufgeschlüsselt gewesen sind, wie dies auch von Einwender Nr. 62 bemängelt wurde. In der Detailaufstellung fehlt jeweils die Leistungsgruppe 4 (Brücken, einschließlich Honorarkosten), deren Gesamtkosten bei den Varianten mit Troglösung mit 19,7 Mio. € bei den Varianten mit Brückenlösung mit 2,88 Mio. € angesetzt sind. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger seine Kostenschätzung in diesem Punkt ergänzt (die entsprechende Unterlage ist als Unterlage 22 nachrichtlich in den Planfeststellungsbeschluss einbezogen worden). Danach konnten die in Ansatz gebrachten 19,7 Mio. € für die Troglösung bestätigt werden. Für die Brückenlösung war der Kostenansatz auf 1,74 Mio. € zu korrigieren. Somit verringert sich der Abstand der Kosten der planfestgestellten Variante V1 zur kostengünstigsten Alternative V2.3.3 zwar auf nur noch ca. 3,86 Mio. €, doch sind auch dies immer noch beträchtliche Mehrkosten. Gemessen an den Gesamtkosten für die Ausbauvariante V1 in Höhe von 13,6 Mio. € bedeutete dies eine Kostensteigerung von immerhin 28 %.

Zum anderen hat die Planfeststellungsbehörde nicht unberücksichtigt gelassen, dass im Zuge der Realisierung der Ausbauvariante V1 Entschädigungskosten anfallen können, die in der obigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt wurden. Konkret geht es hierbei um Kosten, die im Falle der Übernahme von Grundstücken entstehen würden sowie die bei vorhabenbedingtem Flächenentzug im Entschädigungsverfahren für die Wertminderung des Resteigentums zu leisten sind sowie letztlich Kosten für baubedingt eventuell erforderlich werdende Hotelaufenthalte betroffener Anwohner. Insofern geht die Planfeststellungsbehörde von Folgendem aus:

Bei Flächeneigentümern, die nicht von Flächenentzug betroffen sind, sondern lediglich durch Immissionen und sonstige Wirkungen des Vorhabens betroffen werden, kann ein Übernahmeanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bestehen. Zur Beantwortung der Frage, wann ein solcher Übernahmeanspruch gegeben ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde maßgeblich an der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu Entschädigungsbegehren wegen Straßenlärm im Allgemeinen orientiert. Hiernach ist auf die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle abzustellen. Diese lässt sich nicht in einem für alle Fallgestaltungen zutreffenden bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, erforderlich ist vielmehr eine Bewertung der Umstände des Einzelfalls, wobei Richtwerte aus Verwaltungsvorschriften und dergleichen zur Orientierung dienen können<sup>90</sup>. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt dabei in jeden Fall deutlich über der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle<sup>91</sup> und wurde vom Bundesgerichtshof bei Verkehrslärm zuletzt bei Geräuschpegeln von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts gesehen<sup>92</sup>. Die Überschreitung der Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bedeutet also für sich genommen noch nicht, dass die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist. Zudem ist für eine „echte“ Enteignungsentschädigung maßgeblich, ob und in welchem Umfang die Nachteile des Vorhabens auf das verbleibende Restgrundstück stärker einwirken, als es ohne das Vorhaben der Fall ist; es braucht daneben eine vorhabenbedingte spürbare Steigerung der Lärmbelastung<sup>93</sup>.

<sup>90</sup> BGH, Urt. v. 23.10.1986 – III ZR 112/85 –, NVwZ 1989, 285 (286).

<sup>91</sup> BGH, Urt. v. 10.11.1987 – III ZR 204/86 –, NJW 1988, 900, (901).

<sup>92</sup> BGH, Urt. v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 –, BGHZ 122, 76 = NJW 1993, 1700.

<sup>93</sup> BGH, Urt. v. 20.9.2012 – III ZR 264/11 –, NVwZ-RR 2013, 7.



Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Übernahmeansprüchen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG scheint dies aufzugreifen. So hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Niesky-Urteil einen Übernahmeanspruch wegen Verkehrslärmimmissionen an einer Eisenbahnstrecke bei einem Grundstück angenommen, welches tags mit 73 dB(A) und nachts mit 70 dB(A) belastet war, weil dies über der enteignungsrechtlichen Schwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts liege<sup>94</sup>. Dabei müssten allerdings insbesondere auch die Gesamtumstände berücksichtigt werden, welche das Bundesverwaltungsgericht hier in der besonderen Belastungswirkung der Maximalpegel der Zugvorbeifahrten, dem Schattenwurf, dem Winddruck und den Verwirbelungen durch den Eisenbahnverkehr gesehen hat. Eine Minderung der Schutzansprüche wegen einer plangegebenen Vorbelastung kam nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nicht in Betracht, weil nach dem Ausbau die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wurde<sup>95</sup>. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bedeutet dies aber nicht, dass eine Vorbelastung bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts generell keine Rolle spielt. Auch hier wird es darauf ankommen, dass es vorhabenbedingt zu einer spürbaren Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle kommt<sup>96</sup>. Spürbar ist nur eine Steigerung größer/gleich der menschlichen Hörbarkeitsschwelle, die bei 2 bis 3 dB(A) liegt<sup>97</sup>, was auch die Verortung der enteignungsrechtlichen Schwelle auf 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts durch das Bundesverwaltungsgericht erklärt (= gesundheitsrelevante Schwelle von 70/60 dB(A) + 2 dB(A)). Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Übrigen eine Einzelfallbeurteilung in „tatrichterlicher Würdigung“ vorzunehmen, weil „allgemein verbindliche mathematisch präzise Lärmgrenzwerte“ für Übernahmeansprüche fehlen<sup>98</sup>.

An diesen Grundsätzen orientiert geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass ein Übernahmeanspruch für betroffene Grundstücke im Falle der K 40 unter folgenden Voraussetzungen gegeben sein könnte:

- Die Schwelle von 70/60 dB(A) ist entweder am Tag oder in der Nacht überschritten und das Überschreiten dieser Schwelle ist vorhabenbedingt. Grundstücke, die oberhalb dieser Schwelle liegen, aber im Zuge des Vorhabens keine Erhöhung oder gar eine Reduzierung der Immissionsbelastung erfahren, bleiben daher außer Betracht.
- Grundstücke, bei denen der Schwellenwert von 70/60 dB(A) nur geringfügig überschritten wird, sind im Zusammenhang mit sonstigen Belastungen durch das Vorhaben so betroffen, dass den Eigentümern die Beibehaltung ihres Grundstücks nicht zugemutet werden kann.
- Eine Gesamtbetrachtung der sonstigen tatsächlichen Umstände des konkreten Einzelfalls kommt auch unter Berücksichtigung möglicher Verbesserungseffekte an anderen Teilen des Gebäudes zum Ergebnis, dass das Wohneigentum durch Umfang und Intensität straßenverkehrsbedingter Lärmimmissionen „schwer und unerträglich“ betroffen wird.

<sup>94</sup> BVerwG, Urte. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15 –, NVwZ 2017, 415.

<sup>95</sup> BVerwG, BVerwG, Urte. v. 8.9.2016 – 3 A 5.15 –, NVwZ 2017, 415 (Rn. 41).

<sup>96</sup> In diesem Sinne BVerwG, Urte. v. 6.6.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209.

<sup>97</sup> Vgl. VG Berlin, Urte. v. 22.12.2010 – 1 K 94.10 –, juris, Rn. 81.

<sup>98</sup> BVerwG, Beschl. v. 8.9.2004 – 4 B 42/04 –, juris, Rn. 8.

Unter Anwendung dieser Kriterien kommen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Sinne einer worst-case-Betrachtung Übernahmeansprüche allenfalls für folgende Grundstücke in Betracht:

Grundstück	Übernahmekosten*
<u>Feldmannweg 2 (Doppelhaushälfte)</u> Hier gibt es einen Anstieg der Verkehrslärmbelastung an fast allen Immissionsorten auf tags bis zu 69 dB(A), nachts aber an zwei Immissionsorten auf 63 dB(A) bzw. 61 dB(A). Das Grundstück wird zusätzlich durch Flächenverlust und eine Schallschutzwand, welche nahe am Gebäude steht, beeinträchtigt.	228.390,00 €
<u>Rübker Straße 2 (= Hoyers Eck)</u> Hier gibt es Verkehrslärmbelastungen von bis zu 71 dB(A) tags und bis zu 65 dB(A) nachts, wobei vor allem die nächtliche Belastung schwer ins Gewicht fällt und der Umstand, dass die Belastung vorhabenbedingt deutlich ansteigt. Hinzu kommt, dass fast alle Fassaden des Gebäudes betroffen sind, also kaum durch entsprechende Maßnahmen am Gebäude (vom passiven Schallschutz einmal abgesehen) Abhilfe geschaffen werden kann.	550.852,60 €
<u>Rübker Straße 38 (Einfamilienhaus)</u> Hier gibt es einen massiven Anstieg der Lärmbelastung an fast allen Immissionsorten wegen einer Öffnung in der Lärmschutzwand, an einem Immissionsort wird tags eine Belastung von 72 dB(A) und nachts 66 dB(A) erreicht. Hinzu kommt die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch die direkt vor dem Grundstück stehende Lärmschutzwand.	240.625,00 €
<u>Rübker Straße 40</u> Hier stellt sich die Belastungslage ähnlich wie am Grundstück Rübker Straße 38 mit einer Maximalbelastung von 73 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts dar.	224.835,00 €
<u>Rübker Straße 7B (Mehrfamilienhaus)</u> Hier wird an etlichen Immissionsorten der Wert von 60 dB(A) nachts überschritten auf bis zu 64 dB(A). Für die Tageszeit werden an mehreren Immissionsorten 70 dB(A) erreicht. Diese Steigerungen sind vorhabenbedingt sehr deutlich. Hinzu kommt ein deutlicher Flächenverlust des Grundstücks für den Bau von Rad- und Gehweg sowie die unmittelbare Lage hinter einer Lärmschutzwand.	603.000,00 €
<u>Schilfgraben 141 (Reihenhaus)</u> Hier ergibt sich an einer Fassade eine Belastung von 70 bzw. 64 dB(A). Die vorhabenbedingte Steigerung ist beträchtlich und – im Unterschied zu anderen Gebäuden – gibt es an anderen Teilen der Fassade kaum Verbesserungen.	259.100,00 €
Zwischensumme	2.106.802,50 €
Veranschlagte Preissteigerung seit 2010 i.H.v. 10 %	210.680,25 €
Gesamtkosten	2.317.482,75 €

\* Auf Anfordern der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger hierzu eine aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausible und ausreichend konservative Schätzung vorgelegt (die entsprechende Unterlage ist als Unterlage 23 nachrichtlich in den Planfeststellungsbeschluss einbezogen worden).

Auf dieser Grundlage hat die Planfeststellungsbehörde die zur Erfüllung ggf. entstehender Übernahmeansprüche anfallenden Kosten – ohne jede Präjudizwirkung für das Entschädigungsverfahren, allein für die Zwecke der Abwägung – mit zunächst rund 2,3 Mio. € veranschlagt. Diese durften freilich nicht vollständig als Vorhabenkosten in die Berechnung einfließen. Würde nämlich der Landkreis Stade die Grundstücke übernehmen, wären diese nicht wertlos. Auch unter Berücksichtigung der Nachteile und Abzug eines großzügig geschätzten vorhabenbedingten Wertverlusts in Höhe von einem Drittel, verblieben als in den Variantenvergleich insoweit einzustellende zusätzliche Kosten mithin – aufgerundet – noch insgesamt 0,8 Mio. €

Von Eigentumsentzug betroffene Grundstückseigentümer könnten zudem nach § 14 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 lit. a NEG auch Entschädigung für eine Wertminderung verlangen, die durch die Enteignung eines Teils des Grundstücks oder eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes bei dem Rest des Grundbesitzes entsteht, etwa durch eine zusätzliche Verkehrslärmbelastung. In welchem Umfang für Verkehrslärmbelastungen Ausgleich zu leisten ist, kann hier nur – zur Klarstellung: völlig unverbindlich – grob abgeschätzt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dazu abschätzend angenommen, dass eine Entschädigung in Höhe von 0,5 % des Werts des Grundbesitzes für jeden Dezibel des vorhabenbedingten Lärmanstiegs anzusetzen ist<sup>99</sup>. Dabei bleiben Lärmerhöhungen bis zum Immissionsgrenzwert für Wohngebiete in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts außer Betracht, da solche Immissionsbelastungen in Wohngebieten grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger aufgegeben, ausgehend davon zu untersuchen, an welchen Grundstücken mit welcher Entschädigung gerechnet werden könnte. Dem kam der Vorhabenträger nach und legte entsprechende Unterlagen vor (als Unterlage 24 nachrichtlich in den Planfeststellungsbeschluss einbezogen). Demnach kommen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde insgesamt neun Grundstücke als möglicherweise wie folgt betroffen in Betracht:

Grundstück	max. Pegeldifferenz Planfall-Nullfall	multipliziert mit 0,5 %	geschätzter Grundstückswert	Entschädigungsbetrag
Feldmannsweg 1A	4 dB	2 %	255.550,00 €	5.111,00 €
Feldmannsweg 1B	4 dB	2 %	255.550,00 €	5.111,00 €
Feldmannsweg 3A	6 dB	3 %	255.550,00 €	7.665,00 €
Feldmannsweg 3B	4 dB	2 %	255.550,00 €	5.111,00 €
Rübker Straße 3	4 dB	2 %	812.300,00 €	16.246,00 €
Rübker Straße 18	4 dB	2 %	447.365,00 €	8.947,30 €
Rübker Straße 16	6 dB	3 %	625.000,00 €	9.375,00 €

<sup>99</sup> Siehe hierzu aus sachverständiger Sicht den Vortrag von Dransfeld aus der Lärmschutzkonferenz vom 12.3.2013; im Internet verfügbar unter: [https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/Veranstaltungen/Laermschutzkonferenz-wertbeeinflussender\\_Faktor.pdf](https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/Veranstaltungen/Laermschutzkonferenz-wertbeeinflussender_Faktor.pdf).

Rübker Straße 16a	5 dB	2,5 %	625.000,00 €	7.812,50 €
Schilfgraben 109	4 dB	2 %	194.000,00 €	3.880,00 €
Zwischensumme				69.258,80 €
Veranschlagte Preissteigerung seit 2010 i.H.v. 10 %				6.925,88 €
Gesamtkosten				76.184,68 €

Mithin fallen im schlimmsten Fall weitere rund 80.000,00 € an.

Addiert man diesen Betrag und die oben ermittelten 0,8 Mio. € auf die Kosten für die Ausbauvariante auf, so belaufen sich deren voraussichtliche Gesamtkosten auf rund 14,48 Mio. €. Damit betragen die Mehrkosten zur nächst günstigeren Variante V2.3.3 immer noch ca. 2,98 Mio. € (= Mehrkosten von 20,6 %).

Es könnte zwar bei der Ausbauvariante V1 zusätzlich während der Bauphase wider Erwarten zu unzumutbaren Belastungen für die angrenzende Wohnbevölkerung kommen, die entschädigt werden müssten, was eine weitere Kostensteigerung bewirken würde. Für eine Quantifizierung dieser Entschädigung fehlt es jedoch an ausreichend belastbaren Anhaltspunkten. Dass Betroffenen Hotelaufenthalte angeboten werden müssen, ist nicht zu erwarten, insbesondere da nicht geplant ist, nachts und an Wochenenden zu bauen. Wollte man gleichwohl auch hierzu grob und ausgesprochen konservativ eventuelle Kosten unterstellen, so ist seitens des Vorhabenträgers auf Anfordern der Planfeststellungsbehörde unter Zugrundelegung eines ab 70 dB(A) tags erforderlich werdenden Hotelaufenthalts überschlägig die Gesamtzahl der während der Bauphase im schlimmsten Fall benötigten Ersatzbettentage auf 26.670 ermittelt worden (siehe Unterlage 24, nachrichtlich in den Planfeststellungsbeschluss einbezogen). Setzt man – sehr hoch – 100,00 € je Ersatzbettentag an, so kämen mithin Kosten in Höhe von weiteren rund 2,67 Mio. € hinzu. Ungeachtet des Umstands, dass der Anfall dieser Kosten eine mehr theoretische als praktisch wahrscheinliche Annahme ist, wäre die Variante V1 immer noch gegenüber der nächstgünstigsten Variante um 0,31 Mio. € günstiger.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die nach den vorstehenden Erwägungen detaillierter konservativ abgeschätzten Kosten der planfestgestellten Trassenvariante an sich schon gar nicht mit den Kostenansätzen der Neubauvarianten verglichen werden können. Eine Vergleichbarkeit wäre vielmehr nur dann gegeben, wenn in ähnlicher Weise auch die Kosten für die Vermeidung und Kompensation der negativen Umweltauswirkungen jener Varianten ermittelt würden. So beeinträchtigen die Neubauvarianten zwar das Schutzgut Mensch deutlich weniger, sie ziehen aber wegen des umfangreicheren Eingriffs in Natur und Landschaft aufwendigere Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nach § 15 BNatSchG nach sich. Außerdem wären im Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzmaßnahmen zu ergreifen und die stärkere artenschutzrechtliche Betroffenheit würde die Notwendigkeit von CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG oder gegebenenfalls auch FCS-Maßnahmen zur Stützung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Arten zur Folge haben. Hier ließe sich zwar zumindest teilweise mit multifunktionalen Maßnahmen arbeiten, doch müssten diese Maßnahmen insbesondere den Habitatsprüchen des Wachtelkönigs genügen, was neben der dauerhaften dinglichen Sicherung bzw. dem Erwerb geeigneter Flächen insbesondere eine langfristige extensive

Grünlandbewirtschaftung einschließlich speziellen Mahdregimes verlangt. Damit entstehen nennenswerte Kosten für den Grunderwerb und für die dauerhafte, mindestens aber langjährige Flächenbewirtschaftung. Diese Kosten können auf der Basis der vorliegenden Daten und eher überschlägigen Prüfung der Umweltauswirkungen der Neubauvarianten nicht ausreichend belastbar quantifiziert werden, doch unterstreicht der Umstand dieser zusätzlichen, in der Kostenschätzung des Vorhabenträgers noch nicht einbezogenen Kosten der Neubauvarianten den nach den vorstehenden Ausführungen gegebenen deutlichen Kostenvorteil der Ausbauvariante V1. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist der Ausbau der K 40 damit selbst dann noch die mit Abstand kostengünstigste Variante, wenn sie tatsächlich zahlreiche weitere Entschädigungsansprüche im vorbeschriebenen Sinne auslösen sollte.

Unter Kostengesichtspunkten war im Übrigen nur die Variante V2.3 als annähernd vergleichbare Alternative auszumachen. Für diese verbleibt es allerdings – neben der schlechte(n) Bewertung bzgl. der Verkehrssicherheit, die hier freilich nicht ausschlaggebend ist – bei einer erheblichen Beeinträchtigung der Umweltschutzgüter (mit Ausnahme des Schutzguts Mensch). Weiterhin und die zweitgünstigste Kostenbewertung deutlich relativierend war zudem das vergleichsweise schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis der Varianten V2.3 zu berücksichtigen.

#### Wirtschaftlichkeit

Auf Grundlage einer vom Vorhabenträger vorgelegten und für die Planfeststellungsbehörde plausiblen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Unterlage 21.12) geht Letztere davon aus, dass die Variante V1 auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive in Relation zu den zu erwartenden Kosten am günstigsten zu bewerten ist. Zur Zielstellung, den verwendeten Daten und der Methodik ist in der Studie einleitend ausgeführt (dort S. 4):

„Ziel der vorliegenden Bewertung ist es, den jeweiligen volkswirtschaftlichen Nutzen der verschiedenen Lösungsvarianten (Planfälle) für den Anschluss an die BAB A 26 „Buxtehude Ost“ gegenüber dem Vergleichsfall (Neubau der A 26 ohne Autobahnanschluss) darzustellen. Die zu erwartenden Kosten durch den Bau der Maßnahme werden diesem Nutzen gegenübergestellt.

Hierzu wurde auf der bestehenden modellbasierten verkehrlichen Wirkungsanalyse der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbG (BBW GmbH) aus dem Jahr 2013 aufgesetzt und nach den erforderlichen vorbereiteten Modellarbeiten für die Betrachtungsfälle die Eingangsgrößen für die Bewertung ermittelt.

Das Bewertungsverfahren mit den hinterlegten Kostenansätzen orientiert sich an der gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsmethodik für den Bundesverkehrswegeplan 2003 mit aktualisierten Bewertungsansätzen [...]. Die Nutzenkomponenten werden aus dem Vergleich der Planfälle mit dem Nullfall abgeleitet und monetarisiert. Der daraus resultierende Nutzen wird den (ebenfalls annuisierten) Kosten für das Vorhaben gegenübergestellt und ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) gebildet.“

Auf dieser Basis werden für die Planfeststellungsbehörde plausibel die aus den vorhabenbedingten Verkehrsverlagerungen resultierenden Wirkungen, insbesondere Fahrleistungen, der verschiedenen betrachteten Varianten dargestellt, die sich vermittels der auf der Grundlage der in den Verkehrsgutachten modellierten Verkehrsdaten jeweils im Vergleich zum sog. Nullfall auf Grundlage der jeweiligen

Verkehrsströme im nachgeordneten Netz ergeben (Unterlage 21.12, S. 10 ff., insb. Tab. 4, S. 16 und Tab. 5, S. 18). Nullfall ist hierbei die Variante, bei der auf den Bau der Anschlussstelle der Autobahn (und der entsprechenden Verstärkung des nachgeordneten Straßennetzes) komplett verzichtet wird. Zur Bewertung des von diesen Veränderungen ausgehenden wirtschaftlichen Nutzens wurden die Änderungen der maßgeblichen physikalischen Wirkungskomponenten ermittelt und wurde überprüft, inwieweit die projektbezogenen Verkehrsverlagerungen zu nennenswerten Einsparungen und Verbesserungen im Umfeld der Maßnahme führen. Um sicherzustellen, dass nicht ausschließlich die Wirkungen auf den Maßnahmenstrecken Berücksichtigung finden, wurden alle Strecken des Untersuchungsgebiets und auf diesem Weg alle sekundären Wirkungen durch Verkehrsverlagerungen auf dem bestehenden Straßennetz in die Bewertung einbezogen (s. Unterlage 21.12, S. 18).

Insgesamt sprechen nach der Studie für die hier planfestgestellte Variante V1 die gering gehaltenen Transportkosten und das erhöhte Maß an Verkehrssicherheit einerseits, die optimal geringen Erhaltungskosten für die umgebauten Teile des Straßennetzes andererseits. Dies führt ausweislich Tabelle 5 der Unterlage 21.12 zu einem optimalen Gesamtnutzen von 5.027,6 Tsd €/a. Der sich aus den einzelnen Nutzenindikatoren zusammensetzende Gesamtnutzen ist bei den Neubauvarianten mit 4.830,7 Tsd €/a (V2.1), 3.955,0 Tsd €/a (V2.2) und 1.758,9 Tsd €/a (V2.3) deutlich negativer zu beurteilen. Dies allein lässt zwar noch keine Aussage über die Wirtschaftlichkeit der Varianten zu, da hierfür auch die zu erwartenden Kosten der Varianten zu berücksichtigen sind. Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses liefert indes ein im Ergebnis ähnliches Bild:

Variante	V1	V2.1	V2.2	V2.3
Jährlicher Nutzen (Tsd €/a)	5.027,6	4.830,7	3.955,0	1.758,9
Jährliche Kosten (Tsd €/a)	1.444,9	2.091,6	2.091,6	1.564,0
NKV	3,5	2,3	1,9	1,1

Die hier eingestellten jährlichen Projektkosten wurden primär auf Grundlage der vom Vorhabenträger ermittelten Gesamtkosten der Varianten ermittelt. Diese Zahlen stimmen mit den vorstehend ermittelten nicht 1:1 überein, doch ist nach beiden Kostenüberschlägen die Variante V1 die kostengünstigste, weshalb unabhängig von den konkreten Zahlen die Projektkosten nicht dazu führen können, dass sich an der wirtschaftlichen Vorzugswürdigkeit der Variante V1 etwas ändert. Dass darüber hinaus auch die Kosten für den Bau der Anschlussstelle Buxtehude einbezogen wurden, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für die Aussagekraft der Wirtschaftlichkeitsberechnung ebenfalls unproblematisch. Zwar ließe sich überlegen, ob die Planfeststellungsbehörde diese Kosten überhaupt zu berücksichtigen hat. Letztendlich kommt es auf diese Frage allerdings nicht an, da die Kosten in allen Varianten gleich hoch sind und sich bei ihrer Nichtberücksichtigung lediglich ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis für alle Varianten, jedoch keine Änderung in der Rangfolge ergibt.

Auf dieser Grundlage schließt sich die Planfeststellungsbehörde folgendem Resümee der Studie an (Unterlage 21.12, S. 21):

„Variante 1 schneidet in der volkswirtschaftlichen Bewertung am besten ab – die größten Vorteile entstehen durch die geringen Kosten und eine hohe Nutzenerreichung bei den Transportkosten und Erreichbarkeit, da direkte Wege entstehen.“

Die Varianten 2.1 und 2.2 sind rentabel, allerdings entstehen deutlich höhere Kosten durch den Bau der Ortsumfahrung. Diese reduziert die Fahrzeiten in dem Bereich deutlich. Gleichzeitig fällt aber der Nutzen bei den Transportkosten geringer aus, da sich durch die Ortsumfahrung die Fahrleistung erhöht. Dies ist insbesondere für die Variante 2.1 der einzige größere Nutznachteil im Vergleich zu Variante 1. Mit den restriktiven Maßnahmen in den Varianten 2.2 und 2.3 erhöhen sich zwar die Vorteile für die betroffenen Anwohner insbesondere in der Rübker Straße deutlich, diese werden aber durch die Nachteile der zunehmenden Umwegfahrten für die Verkehrsteilnehmer überkompensiert. Variante 2.3 erreicht daher aufgrund der hohen Zahl an erzeugten Umwegfahrten das geringste Nutzen-Kosten-Verhältnis, obwohl die Kosten denen der Variante 1 ähneln.“

### **Zweckmäßigkeit der Linienführung**

Auch soweit von Einwendern vorgebracht wurde, dass die Variante V2a vorzugswürdig sei, da sie direkt ins Gewerbegebiet führe und von dort weiter über nicht an Wohngebiete grenzende Straßen zur B73, ergibt sich kein anderes – für die Neubauvarianten sprechendes – Bild. Diese Überlegung lässt sich zwar auf die Neubauvarianten V2.1 bis V2.3 übertragen. Nach der soeben betrachteten Wirtschaftlichkeitsstudie besteht bei den Neubauvarianten für den Lkw-Verkehr auch in der Tat der Vorteil, dass die Ortsumfahrung über den Ostmoorweg direkt an das Gewerbegebiet anschließt (Unterlage 21.12, S. 16). Insofern ist allerdings zu beachten, dass die Lkw-Fahrleistung in der Variante V1 mit 109,4 Lkwkm/d dennoch am niedrigsten und die Abnahme der Lkw-Fahrleistung mit -1.250 Lkwkm/d am höchsten oder mindestens ebenso hoch wie in der Variante V2.1 ist. Die Wirtschaftlichkeitsstudie ist insoweit offenkundig fehlerhaft: Auf S. 15 heißt es, dass sich die Fahrleistung für Lkw in der Variante V2.1 um ca. 1.000 Lkwkm/d reduziert, in Tabelle 4 auf S. 16 wird eine Änderung der Lkw-Fahrleistung zum Vergleichsfall V4 mit 1.250 Lkwkm/Tag angegeben. Selbst bei Zugrundelegung des für die Variante V2.1 vorteilhafteren Ergebnisses ist die Abnahmewirkung für den Lkw-Verkehr daher „lediglich“ ebenso gut wie bei der Variante V1, sodass es der Planfeststellungsbehörde auf eine Aufklärung des Fehlers nicht ankam.

Ähnlich stellt es sich im Übrigen mit der Lkw-Gesamtfahrleistung dar: Während die Variante V1 mit 109,4 Lkwkm/d am besten zu bewerten ist, liegt die Neubauvariante V2.1 mit 109,6 Lkwkm/d knapp dahinter. Die Varianten V2.2 und V2.3 kommen dagegen zu einer deutlich negativeren Beurteilung. Es wird zwar ebenso eine Reduktion der Lkw-Fahrleistung erreicht, allerdings – bedingt durch die restriktiven Maßnahmen in der Rübker Straße – nur um ca. 400 Lkwkm/d. Auch die Lkw-Fahrleistung stellt sich mit 110,2 Lkwkm/d im Vergleich zu Variante V1 als weniger günstig dar. Dass bei den Neubauvarianten ein direkter Anschluss an das Gewerbegebiet besteht, kann daher nicht als durchschlagender Vorteil gegenüber der Ausbauvariante gewertet werden.

### **Abschließende Gesamtbewertung**

Zusammenfassend ist mithin festzuhalten, dass die Ausbauvariante V1 gegenüber den Neubauvarianten einen erheblichen Nachteil in Gestalt von Lärmbeeinträchtigungen der angrenzenden Siedlungsbereiche aufweist. Mindestens ebenso schwer wiegt allerdings der mit den Neubauvarianten einhergehende Eingriff in das Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ und die sonstigen negativen Auswirkungen auf die anderen Umweltgüter, die mit der Variante V1 weitestgehend vermieden werden können. Neben dem Lärmschutzargument gibt es keine abwägungserheblichen Belange, die – entscheidend – für die Neubauvarianten

sprechen. Zwar ist Variante V2.2 hinsichtlich des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit im Vergleich zu der Ausbauvariante V1 günstiger zu bewerten. Allerdings weisen alle Varianten einen akzeptablen Verkehrsablauf und ein gutes bis befriedigendes Sicherheitsniveau auf, sodass der Vorsprung zu Variante V1 nicht als gewichtig eingestuft wird. Er ist insbesondere nicht geeignet, die – teils erheblichen – Beeinträchtigungen der sonstigen Umweltgüter aufzuwiegen und andere Vorteile sind für die Neubauvarianten nicht zu verzeichnen. Anders liegt es für die Ausbauvariante V1, die bezüglich der – nicht unwichtigen – Kriterien „Kosten“ sowie „Wirtschaftlichkeit“ am günstigsten zu bewerten ist und so ein positives Gegengewicht zu der Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch aufweist. Dass auch die Variante V2.3 nicht viel teurer sein wird als die Variante V1, kann im Rahmen der hier angestellten bilanzierenden Gesamtbewertung zu keinem anderen Ergebnis zugunsten Ersterer führen, da sich diese zweitgünstigste kostenbezogene Bewertung durch ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis (zu) stark relativiert. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist daher im Ergebnis die Ausbauvariante vorzugswürdig.

### **2.2.3.3 Ausführung des Vorhabens**

Hat sich demnach in eigener Abwägung die Planfeststellungsbehörde – dem orhabenträger insoweit folgend – für die Ausbauvariante V1 entschieden, war anschließend die konkrete Ausführung des Vorhabens zu prüfen. Im Fokus der Prüfung standen neben Gestalt und Dimensionierung der künftigen Rübker Straße (2.2.3.3.1) die Ausführung der Knotenpunkte (2.2.3.3.2) und die Ausführung der Rad-, Fuß- und Anliegerwege (2.2.3.3.3).

#### **2.2.3.3.1 Gestalt und Dimensionierung der Rübker Straße**

Der planfestgestellte Ausbau der Rübker Straße ist zudem hinreichend dimensioniert. In diesem Zusammenhang ist zunächst herauszustellen, dass in Bezug auf die erforderliche Straßenbreite weder bundesrechtliche noch landesrechtliche Vorgaben bestehen. Zur Bewertung wird daher auf die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (im Folgenden: RASSt 06) als sachverständigen Konkretisierung moderner Grundsätze des Straßenbaus, erarbeitet von einem Kreis von Fachleuten, zurückgegriffen. Jene enthalten nach der obergerichtlichen Rechtsprechung<sup>100</sup> Anhaltspunkte dafür, wie im Normalfall Verkehrsanlagen auszuführen und zu gestalten sind, damit die Erreichbarkeit von Grundstücken mit Fahrzeugen, die im öffentlichen Interesse zum Einsatz kommen, sichergestellt ist.

Davon ausgehend ist die Rübker Straße der Kategoriegruppe HS III (Verbindungsstraße) zuzuordnen, da es sich um eine angebaute innerörtliche Hauptverkehrsstraße handelt, die neben der Erschließung von Wohneinheiten und gewerblichen Nutzungen vornehmlich eine regionale Anbindung der Hansestadt Buxtehude an die BAB A 26 dient und damit zugleich im Zusammenhang mit dem innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz steht. Mit ihrer Länge von ca. 1.000 m bis zur BAB A 26 und der prognostizierten Verkehrsstärke von ca. 21.000 Kfz/Tag entspricht sie der Charakterisierung in Ziff. 5.2.11. Die Wahl der Fahrbahnbreite von insgesamt 7,00 m (3,5 m je Fahrstreifen in Richtung Innenstadt bzw. BAB A 26 inklusive 0,32 m Rinne) sowie der Sicherheitsstreifen zur begleitenden Lärmschutzwand von 0,75 m ist insoweit nicht zu beanstanden.

<sup>100</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.1.2008 – 9 B 7.07 -, NVwZ 2008, 675 (677); BayVGh, Urt. v. 31.5.2011 – 8 B 10.1653 -, juris, Rn. 29.



Für die Bemessung des Fahrbahnquerschnittes waren entsprechend Ziff. 6.1.1.1. die Nutzungsansprüche der benachbarten Flächen von entscheidender Bedeutung, welche die verfügbaren Straßenraumbreiten vorgeben. Unter Berücksichtigung der teilweise vorhandenen beidseitigen Bebauung sowie der zu integrierenden Anliegerstraße sowie Geh- und Radwege kam daher nur eine zweistreifige Fahrbahn in Betracht, die im Allgemeinen eine Breite zwischen 5,50 m und 7,50 m aufweist (Ziff. 6.1.1.2 der RASSt 06). Mit ihrer Ausbaubreite von 7,00 m kann die Rübker Straße damit zukünftig auch eine große Begegnungshäufigkeit von Bus- und Lkw-Verkehr bewältigen (Ziff. 6.1.1.2., Tabelle 7 der RASSt 06). Zweistreifige Fahrbahnen decken gemäß Ziff. 6.1.1.2. der RASSt 06 zudem ein breites Spektrum möglicher Kraftfahrzeugverkehrsstärken ab, die zwischen 1.400 Kfz/h und 2.200 Kfz/h liegen.

Allerdings geht die RASSt 06 ersichtlich anhand von Ziff. 5.2.11, Bild 37 grundsätzlich davon aus, dass die Obergrenze für die Belastung von zweispurigen Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich bei 1.800 Kfz/h liegt. Mithin stellt diese Größe einen Orientierungswert für eine noch ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs QSV D dar. Eine Überschreitung des Wertes von 1.800 Kfz/h bzw. 18.000 Kfz/Tag führt demnach im Umkehrschluss – wie hier bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 mit 1.950 Kfz/h bzw. 21.000 Kfz/Tag – in der Regel zu einer nicht mehr ausreichenden Verkehrsqualität von QSV E. Gleichwohl konnte im Rahmen der zuletzt vorgelegten Verkehrssimulation (Unterlage 21.10.05) nachvollziehbar nachgewiesen werden, dass es durch entsprechenden verkehrsregelnden Maßnahmen (Signalvorrang der Verkehrsknotenpunkte, Koordinierung zu einer grünen Welle auf der Rübker Straße) zu einem akzeptablen Verkehrsverlauf der Qualitätsstufen QSV B bis QSV C kommt. Zwar weicht die Verkehrssimulation damit erheblich von den Ergebnissen der RASSt 06 ab. Dies ist jedoch nach der nachvollziehbaren fachgutachterlichen Bewertung darauf zurückzuführen, dass die Empfehlungen der RASSt 06 typische Entwurfsituationen aufzeigen, die sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Aspekte einbeziehen. Die Verkehrssimulation erfolgt demgegenüber ausschließlich mit dem Ziel einer verkehrlichen Optimierung, sodass jene nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine über die typische Betrachtungsweise der RASSt 06 hinausgehende, konkrete Betrachtung des Einzelfalles ermöglicht. Die Dimensionierung des planfestgestellten Ausbaus der Rübker Straße gewährleistet mithin eine gute Verkehrsqualität, sodass es eines Rückgriffs auf einen vierstreifigen Querschnitt nicht bedurfte. Bestätigt werden diese Ergebnisse zudem durch die ebenfalls nachvollziehbare Aktualisierung der verkehrstechnischen Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 vom Januar 2015 (Unterlage 21.10.06). Im Rahmen der verkehrstechnischen Berechnung war dabei zunächst zu berücksichtigen, dass angesichts der durch die Abwicklung des Erschließungsverkehrs auf den Anliegerstraßen zu verzeichnenden geringen Erschließungsintensität die Rübker Straße (siehe 2.2.3.3.3) nach S 3.3.3. a.E. der HBS 2015 ungeachtet der zum Teil angrenzenden Bebauung wie eine anbaufreie Hauptverkehrsstraße zu behandeln ist. Davon ausgehend ergeben sich unter Berücksichtigung der Ergebnisse der ergänzenden Verkehrsuntersuchung Zubringerstraße zur A 26 vom Juni 2013 bei einer Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h folgenden Qualitätsstufen in der Nachmittagsspitzenstunde:

	stadteinwärts			stadtauswärts		
Teilstrecke	1	2	3	1	2	3

Bemessungsverkehrsstärke Kfz/h	1.130	1.148	1.130	863	900	879
Mittlerer Fahrgeschwindigkeit km/h (Abb. S 3-1)	43	43	43	45	44	45
Qualitätsstufe der Teilstrecke (Tab. S 3-1)	D	D	D	C	C	C

Dies zugrunde gelegt ergibt sich für die Angebotsqualität des Netzabschnittes Folgendes:

	stadteinwärts	stadtauswärts
Mittlerer Pkw-Fahrgeschwindigkeit auf dem Netzabschnitt km/h (Tab. S 6-2)	26,7	41
Angestrebte mittlerer Pkw-Fahrgeschwindigkeit km/h (Tab. S 6-5)	21,1	21,1
Fahrtgeschwindigkeitsindex (Tab. S 6-1)	1,27	1,9
Erreichbare SAQ (Tab. S 6-1)	C	B

Daneben sind auch die seitlichen Sicherheitsräume hinreichend bemessen. Jene betragen nach der RAST 06 - auch bei einem zu verzeichnenden Lastkraftwagenverkehr - in der Regel 0,5 m (4.1. der RAST 06 sowie Bild 17 der RAST 06). Mit ihrer Breite von 0,75 m werden die Vorgaben der RAST 06 mithin um 0,25 m überschritten. Eine Erweiterung des Sicherheitsraumes war angesichts der sich sodann unmittelbar anschließenden Lärmschutzwand auch geboten, um den notwendigen Bewegungsspielraum für den fließenden Verkehr sicherzustellen.

Als hinreichend dimensioniert erweisen sich zudem die Einmündungen zu den Anliegerstraßen, welche durch Deckblattänderung vom ### nochmals auf 6,0 m ohne Veränderung der planfestgestellten Lärmschutzwände verbreitert wurden. Ausgehend davon kann die Zufahrt zu den Anliegerstraßen gleichzeitig den ein- und ausfahrenden Pkw-Verkehr aufnehmen. Die Befahrbarkeit von Pkw, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen wurde anhand von Schleppkurvenschaplone nachgewiesen (Unterlage 16.04 mit Blick auf Ziff. 6.3.7.1 a.E. der RAST 06). Soweit die gleichzeitige Einfahrt eines Pkw mit einem Lastkraftwagen oder zweier Lastkraftwagen in Rede steht, war zu berücksichtigen, dass es sich bei dem hier zu betrachtenden Gebiet weitestgehend um allgemeine Wohngebiete handelt, in denen die Einfahrt schwerer Lastkraftwagen eine seltene Ausnahme darstellt. Mithin beschränkt sich die gleichzeitige Inanspruchnahme der Zufahrten auf Einzelfälle, welche die Funktionsfähigkeit der Einmündungen zu den Anliegerstraßen nicht in Abrede stellen. Kommt es durch die Ein- oder Ausfahrt eines Lastkraftwagens zu

einer Blockierung der Zufahrt, ist jene auf wenige Minuten begrenzt, sodass die sich daraus resultierende Wartezeit nicht als unzumutbar erweist.

#### **2.2.3.3.2 Gestalt und Dimensionierung der Knotenpunkte**

Ebenfalls hinreichend dimensioniert sind die einzelnen Knotenpunkte Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee (K 2), Rübker Straße/ Kälberweideweg (K 1.2), Rübker Straße/ Feldmannweg (K 1.1) und Rübker Straße/Zubringer BAB A 26 (K 1).

Die vierarmige Kreuzung des **Knotenpunktes Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee** wird in allen Zufahrtsarmen dreistreifig mit getrennten Links-, Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur aufgeweitet. Für mehrstreifige Knotenpunktzufahrten sieht Ziff. 6.3.1. der RASSt 06 im Fall einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Mindestfahrbahnbreite von 2,75 m, bei Linienbusverkehr von 3,0 m vor. Ausgehend davon ist die Wahl der Fahrbahnbreiten von 3,25 m für die jeweiligen Links- und Geradeausspuren, die 3,75 m für die jeweiligen Rechtsabbiegerspuren, 3,75 m bis 4,65 m für die Gegenfahrbahn nicht zu beanstanden. Die einzelnen Fahrspuren können überdies den PKW-, LKW- und Busverkehr aufnehmen (vgl. Bild 15, 17 der RASSt 06).

Nach der Aktualisierung der verkehrstechnischen Berechnungen nach dem Handbuch für Bemessung von Straßenanlagen HBS 2015 (Unterlage 21.10.06) beträgt die Qualität des Verkehrsablaufs für die Nachmittagsspitzenstunde sowohl für den motorisierten als auch nicht motorisierten Verkehr QSV D. Für die Morgenspitzenstunde konnte für den motorisierten Verkehr hingegen ein QSV C und für den nicht motorisierten Verkehr ein QSV D ermittelt werden. Letzteres wird durch die Simulation für den Knotenpunkt (Unterlage 21.10.05, Anlage 9) bestätigt, in der sogar eine Qualitätsstufe QSV C ermittelt werden konnte. Insgesamt ist damit für den Knotenpunkt ein akzeptabler Verkehrsablauf festzustellen.

Demgegenüber kann die vorhandene lichtsignalgeregelte Kreuzung in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Planfall II (A 26 bis A 7) nicht bewältigen. Der Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee ist zwar bereits mehrspurig - mit getrennten Links-, Geradeaus- und Rechtsabbiegerspuren zu beiden Richtungen der Harburger bzw. Mischfahrstreifen für Rechts- und Geradeausverkehr in der Rübker Straße und Konrad-Adenauer-Allee - ausgebaut. Mit dem derzeit zu verzeichnende Verkehrsaufkommen von ca. 2000 Kfz/h ist der Knotenpunkt jedoch bereits stark belastet. Aufgrund der langen Rückstaulängen und Wartezeiten entspricht die Qualität des Verkehrsablaufs einem QSV E, sodass der Knotenpunkt im bisherigen Ausbauzustand an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist (Unterlage 21.03, Abb. 11). Um den zukünftigen, um ca. 40 % ansteigenden Verkehr aufzunehmen, müsste die Umlaufzeit für die Lichtsignalanlage bei über 200 Sekunden liegen, was einerseits zu erheblichen Koordinierungsschwierigkeiten mit anderen Lichtsignalanlagen in Buxtehude und andererseits zu unzumutbaren Rückstaulängen und Wartezeiten bis hin zur Überlastung (QSV F) führen würde (Unterlage 21.10.03, Anlage 5). Auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit würde sich die Lage des bereits gegenwärtig als Unfallschwerpunkt eingestuften Knotenpunktes erheblich verschlechtern.

Auch kam der Ausbau des Zufahrtsarmes Rübker Straße zu einer fünfspurigen Fahrbahn mit zwei Linksabbiegerspuren nicht vorzugswürdig in Betracht. Geprüft wurde in diesem Zusammenhang eine lichtsignalgeregelte Kreuzung unter Erhalt des

Gebäudebestandes und ein Ausbau mit umlaufenden Fußgänger- und Radwegfurten (Unterlage 21.10.03). Bedingt durch den mit der starken Aufweitung verbundenem hohen Flächenbedarf stünde im Abschnitt Harburger Straße - Am Rugen End zunächst kein ausreichender Platz für Lärmschutzwände zur Verfügung, sodass in diesem Bereich allenfalls passiver Lärmschutz zum Tragen gekommen wäre (Unterlage 21.10.05). Bei einer lichtsignalgeregelte Kreuzung unter Erhalt des Gebäudebestands wäre den Fußgängern und Radfahrern unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zudem eine Überquerung des Knotenpunktes an dieser Stelle verwehrt. Ausgehend davon müssten jene andere, umliegende Querungshilfen (Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee oder Rübker Straße/Kälberweideweg) mit den damit einhergehenden Wegelängen und Zeitverlusten in Anspruch nehmen. Hierdurch könnte zwar der für die Überquerung des nicht motorisierten Verkehrs erforderliche Fahrbahnteiler entfallen und der Gebäudebestand der Rübker Straße 2 und Rübker Straße 7b, letzteres unter Wegfall von Stellflächen, erhalten bleiben. Der Erhalt des Gebäudebestandes Rübker Straße 7b ermöglicht jedoch lediglich den Bau einer 45 m langen Rechtsabbiegerspur, auf der es häufig zu einer – sich fortwährend abbauenden - Überstauung kommt. Die dadurch erreichte Verkehrsqualität QSV C (Unterlage 21.10.05, Anlage 6) ist zwar günstiger als die des planfestgestellten Knotenpunktes. Mit Blick auf die mit der Variante einhergehenden zusätzlichen Nachteile, insbesondere für die Anlieger sowie den Fußgänger und Radfahrverkehr, war jener jedoch nicht der Vorzug zu geben.

Der Ausbau zu einer lichtsignalgeregelte Kreuzung mit umlaufenden Fußgänger- und Radwegfurten wäre aufgrund der erforderlichen großflächigen Dreiecksinsel auf der südöstlichen Seite der Rübker Straße hingegen mit einem Eingriff in den Baubestand der Rübker Straße 2 verbunden. Zusätzlich bedingt der Erhalt des Gebäudebestandes Rübker Straße 7b unter Wegfall von Stellflächen eine Verkürzung der Rechtsabbiegerspur auf 45 m, was wiederum zu einem längeren Rückstau von bis zu 200 m (Einmündung Rübker Straße/Kälberweideweg) führen würde. Zu einem Rückstau in Länge von 200 m käme es zudem auf der Harburger Straße aus Richtung Stadt. Zwar bauen sich auch jene immer wieder ab. Die damit einhergehenden Nachteile, insbesondere der Eingriff in den Gebäudebestand der Rübker Straße 2, wiegen die damit verbundenen Vorteile der besseren Verkehrsqualität von QSV C (Unterlage 21.10.05, Anlage 6) allerdings nicht auf, sodass die Variante nicht vorzugswürdig war.

Alternativ wurde zudem ein nicht signalisierter optimierter Kreisverkehrsplatz (Turbokreisel) untersucht, dessen Zufahrten zweistreifig und Ausfahrten einstreifig ausgebildet werden sollten. Für die Fußgänger- und Radfahrerquerungen waren an allen Knotenpunktarmen Überwege in Form von Zebrastreifen mit Fahrbahnteilern vorgesehen. Zugegeben ergab die Berechnung entsprechend der HBS 2009 eine akzeptable Qualitätsstufe von QSV C (Unterlage 21.04.01). Auch zeigt sich anhand der Simulation des Verkehrsablaufs, dass bei einer Koordinierung der Knotenpunkte zu einer „Grünen Welle“ kürzere Reisezeiten und höhere Reisegeschwindigkeiten zu verzeichnen sind, sodass auch mit Blick auf die größeren Rückstaulängen bei einem schwankenden Verkehrszufluss eine Qualitätsstufe QSV B ermittelt werden konnte (Unterlage 21.04.01). Eine Berechnung der Leistungsfähigkeit anhand der aktualisierten Verkehrsdaten ergab sodann unter Rückgriff auf die Software KREISEL Version 8.1.0, welche jedoch den Fußgänger- und Radfahrerverkehr nicht berücksichtigt, eine QSV D (Unterlage 21.10.05, Anlage 6). Zwar würde es auch unter Einbeziehung des erfassten Fußgänger- und Radfahrverkehrs (Unterlage

21.10.05) aus fachgutachterlicher Sicht bei der Qualitätsstufe QSV D und damit bei derselben Einstufung wie bei der planfestgestellten lichtsignalgeregelten Kreuzung bleiben. Dennoch war der Turbokreisel aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vorzugswürdig. Maßgebend waren in diesem Zusammenhang die Empfehlungen im Arbeitspapier Turbokreisverkehre, wonach bei einer bevorrechtigten Führung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs von einem Einsatz eines Turbokreisels innerhalb bebauter Gebiete abgeraten wird<sup>101</sup>. Dies resultiert vornehmlich daraus, dass die Fahrzeugführer im Gegensatz zu einstreifigen Kreisverkehren eine deutlich komplexere Fahreraufgabe (Vorsortierung/Orientierung, gegebenenfalls zweistreifige Kreiszu- und ausfahrten sowie zweistreifige Kreisfahrbahn und in der Regel hohe Verkehrsstärken) zu bewältigen haben, insbesondere die zusätzliche Berücksichtigung von plangleich ohne Lichtsignalanlage geführten nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern in den zweistreifigen Kreiszu- und ausfahrten ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellt<sup>102</sup>. Der durch den Knotenpunkt zu bewältigenden regelmäßige Fußgänger- und Radverkehr, insbesondere der Schülerverkehr erfordern indessen ein ausreichend hohes Sicherheitsniveau, welchen nur mit einer bevorrechtigten Querung oder mit Hilfe einer Lichtsignalanlage hinreichend Rechnung getragen werden kann.

Mit Ausnahme der Rechtsabbiegerspur des Knotenpunktarmes Rübker Straße werden zudem an sämtlichen Knotenpunktarmen die rechnerisch nach der HBS 2015 ermittelten Aufstellräume geschaffen. Die Begrenzung der eben genannten Rechtsabbiegerspur auf 59 m anstatt der rechnerisch ermittelten 61 m steht hingegen einem akzeptablen Verkehrsablauf nicht entgegen. Zugegeben mag der Fahrstreifen den maximalen Rückstau in der Nachmittagsspitzenstunde mit nicht vollumfänglich aufzunehmen, da der Zufluss größer ist, als die Anzahl der verfügbaren Aufstellflächen (Überstauung). Auch kann es hierdurch zu einer Behinderung des abfließenden Verkehrs auf der benachbarten Geradeausspur kommen, sodass sich der Rückstau auf dieser gegebenenfalls verlängert. Im Rahmen der Einzelfallbetrachtung war jedoch zu berücksichtigen, dass lediglich eine geringfügige Abweichung von 2 m vorliegt, die keiner vollen Pkw-Länge von in der Regel 6 m entspricht. Ausgehend davon kann die Rechtsabbiegerspur jedenfalls 9 Fahrzeuge und den Verkehr zu 90 % aufnehmen. Allenfalls in 10 % der Umläufe in der Nachmittagsspitzenstunde sind größere Staulängen zu erwarten, die sich jedoch schnell wieder abbauen. Im Mittel treffen hingegen 7 Fahrzeuge im Rahmen eines Lichtsignalumlaufs ein, welche die Rechtsabbiegerspur ohne weiteres aufnehmen kann. Mithin beschränkt sich die Beeinträchtigung der Geradeausspur auf Einzelfälle, welche jedoch nicht eine Erheblichkeitsschwelle erreicht, die den akzeptablen Verkehrsverlauf in Abrede stellt. Denn soweit es im Einzelfall zu einem Rückstau der Geradeausspur kommt, beträgt dieser maximal 140 m. Aufgrund des Abstandes zwischen dem Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee und dem Knotenpunkt Rübker Straße/Kälberweideweg von 220 m, reicht der Rückstau nicht bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt. Zudem wird die Koordinierung der Grünen Welle stadteinwärts am Knotenpunkt Rübker Straße/ Kälberweideweg unterbrochen und damit der Stauraum für den Knotenpunkt Rübker Straße/Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee freigehalten. Fahrzeuge aus dem Kälberweideweg können damit ungehindert den Knotenpunkt passieren. Überdies werden die Grünphasen sämtlicher Fahrspuren des Knotenpunktarmes der Rübker Straße nicht

---

<sup>101</sup> Arbeitspapier Turbokreisverkehre der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2015), S. 7, 11.

<sup>102</sup> Wie vor.

versetzt, sondern gleichzeitig freigeschaltet, sodass ein möglicher Rückstau – auch der Gradeausspur – durch die parallele Abfahrt der Fahrzeuge zügig beseitigt wird. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses an einem benachbarten Knotenpunkt ist daher ebenfalls nicht feststellbar.

Des Weiteren sind für den Knotenpunkt auch die seitlichen Sicherheitsräume hinreichend bemessen. Wie unter Ziff. 2.2.3.3.1 dargetan betragen jene nach der RASSt 06 - auch bei einem zu verzeichnenden Lastkraftwagenverkehr - in der Regel 0,5 m (4.1. der RASSt 06 sowie Bild 17 der RASSt 06). Mit ihrer Breiten von 0,75 m im Knotenpunktarm der Rübker Straße und 0,5 m in den übrigen Knotenpunktarmen werden diese Vorgaben erfüllt.

Schließlich sind auch die Trenninseln und Furten hinreichend dimensioniert. Mit ihren Breiten von 3,0 m bis 3,55 m und Wartefläche von 5,0 m bis 5,50 m entsprechen sie den Vorgaben der RASSt 06 (Tabelle 32 der RASSt 06) und sind geeignet den Fahrradverkehr mit Anhänger aufzunehmen (Ziff. 6.1.9.1 der RASSt 06). Gleiches gilt bezogen auf die 3,0 m breiten Fußgängerfurten und die 2,0 m breiten Furten für die Radverkehrsanlagen (Ziff. 6.1.8.6).

Für den **Knotenpunkt Rübker Straße/ Kälberweideweg** wird der Einmündungsbereich des Kälberweideweges zur Integration einer getrennten Links- und Rechtsabbiegerspuren aufgeweitet. Im südlichen Knotenpunktsarm der Rübker Straße ist ebenfalls eine getrennte Links- und Geradeausspur vorgesehen, während im gegenüberliegenden nördlichen Knotenpunktsarm der Rübker Straße ein Fahrbahnteiler angeordnet wird, über den die Fußgänger und Radfahrer geführt werden.

Die Wahl der Fahrbahnbreiten auf der Rübker Straße (3,25 m für die Linksabbiegerspur und jeweils 3,50 m für die Geradeausspur und Gegenfahrbahn) sowie für den Kälberweideweg (3,25 m für die Rechtsabbiegerspur und 3,0 m für die Linksabbiegerspur) mit Blick auf Ziff. 6.3.1. der RASSt 06 ist nicht zu beanstanden, zumal die einzelnen Fahrspuren den PKW-, LKW- und Busverkehr aufnehmen können (vgl. Bild 15, 17 der RASSt 06). Mit Ausnahme des Knotenpunktarmes des Kälberweideweges werden zudem die rechnerisch nach der HBS 2015 ermittelten Aufstellräume geschaffen. Soweit hingegen der Knotenpunktarm Kälberweideweg dahingehend aufgeweitet wird, dass zukünftig ein zweistreifiger Aufstellraum für jeweils zwei Fahrzeuge geschaffen wird, handelt es sich um eine Anpassung der Zufahrt zum nachgeordneten Straßennetz, die sicherstellen soll, dass die Linksabbieger, welche am Fußgängerüberweg warten müssen, den Abfluss der Rechtsabbieger blockieren. Ein weiterer Ausbau des Kälberweideweges würde hingegen in räumlicher und sachlicher Hinsicht über den bloßen Anschluss hinausgehen, welcher aufgrund der damit verbundenen Betroffenheiten ein eigenes Planungskonzept erfordert. Ausgehend davon stellt der weitere Ausbau des Kälberweideweges keine notwendige Folgemaßnahme dar, sodass sich die Kompetenz des Vorhabenträgers nicht hierauf erstreckt (siehe 2.2.1.2). Unbenommen dessen steht es einem akzeptablen Verkehrsablauf nicht entgegen, dass die nach der HBS 2015 errechneten Aufstellflächen nicht im erforderlichen Maße geschaffen werden. Zwar können die Fahrspuren den maximalen Rückstau in der Nachmittagsspitzenstunde nicht vollumfänglich aufnehmen, da auch hier der Zufluss größer ist, als die Anzahl der verfügbaren Aufstellflächen (Überstauung). Die Grünphase ist jedoch so bemessen, dass sämtliche, an dem Kreuzungsarm ankommenden Fahrzeuge abgeführt werden können. Überdies würde ein Rückstau

verhältnismäßig gering ausfallen und nicht bis hin zum nächstgelegenen Knotenpunkt Kälberweideweg/Am Storchennest/ Schilfgraben reichen.

Nach der Aktualisierung der verkehrstechnischen Berechnungen nach dem Handbuch für Bemessung von Straßenanlagen HBS 2015 (Unterlage 21.10.06) entspricht die Qualität des Verkehrsablaufs für den motorisierten Verkehr in der Morgenspitzenstunde wie der Nachmittagsspitzenstunde einer Qualitätsstufe QSV C. Zwar wurde im Rahmen der Simulation des Verkehrsablaufes (Unterlage 21.04.01) noch von einer Qualitätsstufe QSV D ausgegangen. Der Simulation lagen jedoch noch die Werte der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2010 (Unterlage 21.01) zugrunde, deren Verkehrswerte zum Teil höher ausfielen (Unterlage 21.10.03, Anlage 4), sodass die aktualisierte Berechnung hierzu nicht im Widerspruch steht. Für den nicht motorisierten Verkehr konnte daneben jeweils ein QSV D ermittelt werden. Insgesamt ist daher für den Knotenpunkt ein akzeptabler Verkehrsablauf festzustellen.

Auch erweisen sich die Trenninseln und Furten als hinreichend dimensioniert. An der schmalsten Stelle ist die Mittelinsel 2,50 m breit und verfügt über eine Wartefläche von 5,94 m, sodass jene sowohl den überquerenden Fußgänger als auch Radfahrverkehr aufnehmen kann (Tabelle 32 der RASSt 06). Die Planfeststellungsbehörde verkennt jedoch nicht, dass der für die Überquerung der Rübker Straße vorgesehene Sicherheitsraum ein Abstellen von Fahrrädern mit Anhängern nur bedingt zulässt. Jene weisen in der Regel zusammen eine Länge von ca. 3,0 m auf, sodass bei unvermeidbarem Zwischenhalt eine entsprechend breite Mittelinsel ausgebildet werden soll (6.1.9.1 der RASSt 06). Gleichwohl ist die Querung der Rübker Straße vorliegend in einem Zug vorgesehen. Die Benutzung der Mittelinsel wird daher insbesondere für Radfahrer mit Anhängern nur im Einzelfall von Nöten sein. In diesen Fällen ist es den Betroffenen jedoch zumutbar, sich auf der 5 m breiten Warteflächen entsprechend zu positionieren, hier gegebenenfalls den angrenzenden Fußweg zu nutzen, zumal es sich um eine geringfügige Abweichung von 0,5 m handelt. Aufgrund des zu erwartenden geringen Fußgänger- und Radfahreraufkommens ist eine Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer, welche die Trenninseln nutzen, hingegen nicht zu befürchten. Darüber hinaus entsprechen die 3,0 m breiten Fußgängerfurten und die 2,0 m breiten Furten für die Radverkehrsanlagen den Vorgaben der RASSt 06 (Ziff. 6.1.8.6).

Für den **Knotenpunkt Rübker Straße/ Feldmannweg** wird im nördlichen Knotenpunktarm eine Linksabbiegespur und im südlichen Arm ein Fahrbahnteiler angeordnet. Letzterer dient dazu die Fußgänger und Radfahrer im Schutz der Lichtsignalanlage über die Fahrbahnen zu führen.

Im Hinblick auf Ziff. 6.3.1. der RASSt 06 ist die Wahl der Fahrbahnbreiten auf der Rübker Straße (jeweils 3,50 m für die Links- und Gradeausspur sowie Gegenfahrbahn) nicht zu beanstanden. Die einzelnen Fahrspuren können überdies den PKW-, LKW- und Busverkehr aufnehmen (vgl. Bild 15, 17 der RASSt 06). Soweit für die Fahrbahnen des Feldmannwegs jeweils eine Fahrspurbreite von 2,75 m gewählt wurde, erweisen sich diese als hinreichend dimensioniert. Denn beim Feldmannweg handelt es sich nicht um eine mehrspurige Knotenpunktzufahrt, sodass die in Ziff. 6.3.1. der RASSt 06 angeführten Mindestbreite – sofern hier nicht ohnehin die Ausnahme der Herabsetzung auf bis zu 2,75 m greift – keine Anwendung findet. Für eine solche bestand unter Berücksichtigung der Tabelle 4 der RASSt 06 auch kein Bedarf. Der Feldmannweg ist der Kategoriengruppe ES V (Wohnweg/Wohnstraße) zuzuordnen, da jener entsprechend der Charakterisierung

in Ziff. 5.2.1. und Ziff. 5.2.2. fast ausschließlich der Erschließung von Wohneinheiten dient und mit einem begrenzten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist (Unterlage 21.10.01). Unabhängig seiner konkreten Einordnung als Wohnweg/ Wohnstraße entspricht die Gesamtfahrbahnbreite von 5,50 m den Empfehlungen der RASSt 06 (Bild 25, Bild 26), wobei auch ein Begegnungsverkehr von Lkw/Auto möglich ist (Bild 17 der RASSt 06). Die Qualität des Verkehrsablaufs erreicht für den motorisierten Verkehr nach der Aktualisierung der verkehrstechnischen Berechnungen nach dem Handbuch für Bemessung von Straßenanlagen HBS 2015 (Unterlage 21.10.06) in der Morgenspitzenstunde wie der Nachmittagspitzenstunde – entsprechend der Simulation des Verkehrsablaufs (Unterlage 21.04.01) - die Qualitätsstufe QSV C.

Für den nicht motorisierten Verkehr konnte jeweils ein QSV E ermittelt werden. Die Wartezeiten für die Fußgänger und Radfahrer erweisen sich mithin als durchaus lang. Dies stellt jedoch nicht die ausreichende Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunktes in Frage. Zwar ist für die Beurteilung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage die schlechteste Qualitätsstufe maßgebend, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kraftfahrzeugverkehr, im Öffentlichen Personen- und Nahverkehr oder einen Strom des Fußgänger und Radverkehrs bei der Querung einer Zufahrt ergibt (S4.2.2 der HBS). Der Knotenpunkt wird jedoch von einer geringen Anzahl des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs in Anspruch genommen, sodass die Anzahl der Querungen bei der Beurteilung des Verkehrsablaufs des gesamten Knotenpunktes vernachlässigt werden kann (S4.2.2 der HBS). Überdies handelt es sich beim Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen zwar um ein anerkanntes technisches Regelwerk, erarbeitet von einem Kreis von Fachleuten, welches standardisierte Verfahren zur Kapazitätsermittlung und Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt. Verbindliche Vorgaben enthält es hingegen nicht. Mithin steht allein die mangelhafte Verkehrsqualität des Fußgänger- und Radfahrverkehrs dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen. Im Rahmen einer Abwägung war vielmehr zu berücksichtigen, dass die Bewertung der Verkehrsqualität maßgeblich auf die erhöhte Wartezeit an den Querungshilfen gründet, ohne dass es auf die konkrete örtliche Situation ankäme. Anders als beim Kraftfahrzeugverkehr kommt es auch nicht zu einem Rückstau, der die Verkehrsqualität weiter sinken lässt (S4.4.10 a.E.). Gemessen daran ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Fuß- und Radfahrerverkehrs, welcher das öffentliche Interesse am Ausbau der Rübker Straße überwiegt, nicht festzustellen. Zugegeben kommt es zwar aufgrund der zukünftig zu nutzenden Querungshilfen und den damit verbundenen Wartezeiten für den Fuß- und Radfahrerverkehr zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit. Jene erweisen sich jedoch gemessen an der überschaubaren Wartezeit von maximal 82 Sekunden und der dadurch hervorgerufenen Steigerung der Verkehrsqualität wie -sicherheit als hinnehmbar, zumal hiervon eine geringe Anzahl von Verkehrsteilnehmern betroffen ist.

Die Trenninseln und Furten sind überdies hinreichend bemessen. Mit ihrer Breite von 2,60 m an der schmalsten Stelle und 5,01 m für die Wartefläche können sie den überquerenden Fußgänger- und Radfahrverkehr aufnehmen (Tabelle 32 der RASSt 06). Soweit die Mittelinsel Fahrräder mit Anhänger nur bedingt aufnehmen kann (vgl. 6.1.9.1 der RASSt 06), ist zu konstatieren, dass die Querung in einem Zug vorgesehen ist, sich die Benutzung der Mittelinsel mithin auf Einzelfälle beschränkt. Den Betroffenen ist es in diesem Zusammenhang ohne weiteres zumutbar, sich auf der 5 m breiten Warteflächen entsprechend zu positionieren, hier gegebenenfalls den



angrenzenden Fußweg zu nutzen, zumal es sich um eine geringfügige Abweichung von 0,40 m handelt. Eine Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer, welche die Trenninseln nutzen, ist mit Blick den zu erwartenden geringen Fußgänger und Radfahrerverkehr nicht zu befürchten. Darüber hinaus entsprechen die 3,0 m breiten Fußgängerfurten und die 2,0 m breiten Furten für die Radverkehrsanlagen den Vorgaben der RAS 06 (Ziff. 6.1.8.6).

Am **Knotenpunkt Rübker Straße / Zubringer zur A 26** wird die Rübker Straße als durchgehende Verbindung in den Autobahnzubringer geführt. Die Einmündung der Kreisstraße nach Rübke wird abgekröpft und verkehrsrechtlich untergeordnet. Der Knotenpunkt liegt außerhalb des Planfeststellungsbereiches für die Rübker Straße, wird demnach nur in die Leistungsberechnung mit einbezogen, um die Rübker Straße insgesamt beurteilen zu können. Die ermittelte Qualität des Verkehrsablaufs beträgt für die Morgenspitzenstunde und Nachmittagspitzenstunde jeweils QSV C und ist damit nicht zu beanstanden..

#### **2.2.3.3.3 Gestaltung und Ausbildung der Rad-, Fuß- und Anliegerwege**

Die hier erforderlichen und geplanten Anliegerstraßen weisen ebenfalls eine hinreichende Dimensionierung auf. Ausgehend von der RAS 06 sind jene der Kategoriengruppe ES V (Wohnweg/Wohnstraße) zuzuordnen, da sie entsprechend der Charakterisierung in Ziff. 5.2.1. und Ziff. 5.2.2. fast ausschließlich der Erschließung von Wohneinheiten bzw. im deutlich geringem Maß dem vorhandenen Kleingewerbe dienen und hierdurch eine vergleichsweise geringe Fahrbahnlänge aufweisen. Ferner ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die Erschließung von weniger als 20 Wohneinheiten mit einem begrenzten Verkehrsaufkommen von weit weniger als 150 Kfz/Tag zu rechnen. Denn nach der nachvollziehbaren und überzeugenden Darstellung des Vorhabenträgers ist selbst bei einer höheren Erschließung von 30 Wohneinheiten mit ca. 75 Einwohnern mit einer maximalen Fahrzeugbewegung von 146/Tag zu rechnen, sodass der Tagesspitzenwert bei 15 Kfz/h und damit deutlich unterhalb der von der RAS 06 vorgesehenen Verkehrsstärke der Erschließungsstraßen liegt. Bestätigt werden diese Ergebnisse durch die Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen als sachverständigen Konkretisierung moderner Grundsätze des Straßenbaus, erarbeitet von einem Kreis von Fachleuten. Wie von den Einwendern, beispielsweise Einwender Nr. 58, zutreffend erkannt, legen die Hinweise für den Einwohner eine höhere Wegzahl zugrunde, gehen von einer durchschnittlichen Wegehäufigkeit von 3,5 bis 4,0 Einwohner/Tag aus. Hierbei handelt es sich jedoch um einen Ausgangswert, der nicht ohne weiteres für den motorisierten Verkehr zugrunde zu legen ist. Vielmehr werden die Wege auch in Form des nichtmotorisierten Verkehrs oder dem öffentlichen Personennahverkehr bewältigt, sodass die durchschnittliche Wegehäufigkeit um diese Werte zu bereinigen ist (Ziff. 3.2 der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen). Angesichts dessen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die für den motorisierten Verkehr angesetzten 1,6 Fahrten Einwohner/Tag nicht zu beanstanden. Dass – auch als Ausgangswert – für die Schätzung von einem höheren Wert für die Wegzahl auszugehen war, sieht die Planfeststellungsbehörde hier nicht. Zwar mag es sein, dass die Wegzahl für einen Betroffenen im Einzelfall höher ausfällt. Die Eigentumsverhältnisse sind jedoch wandelbar, sodass es einer objektiven, gebietsbezogenen Durchschnittsbetrachtung bedarf. Einer Abweichung hiervon bedarf es hingegen nur in Sonderfällen, in denen ersichtlich an den örtlichen Verhältnissen von einem erhöhten Mehrverkehr auszugehen ist. Dies ist hier jedoch

nicht der Fall, da der im allgemeinen Wohngebiet zu verzeichnende Wirtschaftsverkehr – hier die im allgemeinen Wohngebiet zulässige freiberuflichen Tätigkeiten wie nichtstörenden Gewerbe – im Rahmen der durchschnittlichen Wegehäufigkeit des motorisierten Verkehrs mitberücksichtigt wird (vgl. 3.2.8. der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen).

Gemessen daran sind auch keine besonderen Beeinträchtigungen durch das Verkehrsaufkommen auf den Anliegerstraßen zu erwarten. Die Wahl der Fahrbahnbreite von punktuell 3,50m und 4,0m bzw. vornehmlich 4,10 m ist daher nicht zu beanstanden. Zwar empfiehlt die RASSt 06 in Bild 25 für Wohnwege mit einem Kfz-Aufkommen von unter 400 Kfz/h und einer Straßenraumbreite von unter 4,5 m eine Mindestbreite von 4,5 m. Auch legt die RASSt 06 im Falle eines Begegnungsverkehrs eine Mindestbreite von 4,75 m (Ziff. 4.3, Bild 17) nahe. Bei einer Fahrbahnbreite von 4,10 m ist jedoch nach Ziff. 4.3, Bild 17 ein Begegnungsverkehr nicht ausgeschlossen, sondern zumindest noch eingeschränkt möglich. Gleiches gilt für einen Begegnungsverkehr von LKW/PKW, da sich der Fahrbahnraum bei einem möglichen und zumutbaren Ausweichen auf die Grundstückszufahrten auf die hierfür benötigten 5,0 m erweitert. Darüber hinaus hält die RASSt 06 nicht stringent an den empfohlenen Mindest- und Regelbreiten fest. Vor allem bei gering belasteten Erschließungsstraßen sieht jene in Ziff. 6.1.1.10 Ausnahmen in Form von schmalen Zweirichtungsfahrbahnen vor, dessen Breite in der Regel zwischen 3,5 m und 4,75 m liegen. Eine Fahrbahnbreite von 3,50 m (in Ausnahmefällen bis 3,0 m) wird in diesem Zusammenhang jedenfalls dann als ausreichend erachtet, wenn die Verkehrsstärke weniger als 70 Kfz/h beträgt. Mithin sind die vorgesehenen Abweichungen von der im Regelfall anzunehmenden Mindestbreiten von der RASSt 06 gedeckt und mit Blick auf das sehr geringe Verkehrsniveau hinnehmbar, zumal die zu erwartenden Belastungen deutlich unterhalb der nach RASSt 06 als verträglich definierten Querschnittsbelastungen für Wohnwege bzw. -straßen liegen.

Dies zu Grunde gelegt bestehen ferner keine Bedenken gegen die Ausgestaltung der Anliegerstraßen als Mischflächen, da die RASSt 06 in Ziff. 5.1.2. bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Fahrbahnen mit Mischungsprinzip für zulässig erachtet; dies bei Wohnwegen zur Verdeutlichung der Aufenthaltsfunktion sogar anregt (Ziff. 5.2.1. der RASSt 06).

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit ist auch nicht hinsichtlich der Nutzungsansprüche der oberirdischen Ver- und Entsorgung durch bspw. Fahrzeuge der Feuerwehr, Straßenreinigung, Müllabfuhr und Rettungsdienste ersichtlich. Unter Berücksichtigung der höchstzulässigen Abmessungen von 2,55 m Breite nach § 32 Satz 1 Nr. 1 StVOZ können die geplanten Anliegerstraßen die Lastkraftwagen ohne weiteres aufnehmen. Unter Berücksichtigung von Bild 17 in RASSt 06 ist überdies - wenn auch unbestreitbar mit sehr eingeschränkten Bewegungsspielräumen – ein Begegnungsverkehr bis auf die zwei punktuellen Einengungen in Höhe Rübker Straße 6/6D und 18A unter Inanspruchnahme der Grundstückseinfahrten möglich.

Die planfestgestellten Wendehammer (Rübker Straße 2, Rübker Straße 14 und Rübker Straße 23) sind ebenfalls hinreichend dimensioniert und lassen eine Funktionsfähigkeit nicht erkennen. Zwar ermöglichen die geringen Abmaße eines Wendehammers keine – in einem Zug durchführbare - kreisförmige Abwicklung des Verkehrs, sondern erfordern jedenfalls für Lieferwagen, Lastkraftwagen und Müllfahrzeuge ein Rangiermanöver im Wege eines Vor- und Zurückstoßen der Fahrzeuge. Dies steht der Funktionsfähigkeit einer Wendeanlage jedoch

grundsätzlich nicht entgegen, da nach Ziff. 6.1.2.2. der RASSt 06 die bauliche Gestaltung von Wendeanlagen gleichermaßen in Form von Wendehammer, Wendekreis oder Wendeschleife erfolgen kann. Anhaltspunkte dafür, wie sich der Flächenbedarf bei Wendeanlagen im Normalfall darstellt, sind den Abbildungen 55 bis 61 zu entnehmen. Hierbei handelt es sich jedoch – wie bei der RASSt 06 selbst – nur um Empfehlungen, denen keine verbindliche Wirkung im Sinne einer Norm zukommt<sup>103</sup>. Mit Blick auf die konkreten örtlichen Situation kann mithin im notwendigen Umfang von den dargestellten Abmaßen abgewichen werden (1.1, 1.2 der RASSt 06)<sup>104</sup>. Maßgebend sind in diesem Zusammenhang die Breite und Länge der befahrbaren Stichstraße, die Anzahl der von ihr erschlossenen Grundstücke, das Vorhandensein von Garagenflächen, Gehwegüberfahrten und sonstigen Flächen, die abgesehen vom Straßenraum für Wendemöglichkeiten in Anspruch genommen werden können (6.1.2.1. der RASSt 06), der Charakter des jeweiligen Baugebiets sowie dem von diesem Charakter bestimmten regelmäßigen Kraftwagenverkehr in diesem Gebiet<sup>105</sup>.

Gemessen daran sind die planfestgestellten Wendeanlagen nicht zu beanstanden. Der Wendehammer Rübker Straße 23 (Radius 6,00 m) entspricht dem Flächenbedarf für den Wendekreis eines dreiaxsiges Müllfahrzeugs (Ziff. 6.1.2.2., Bild 59) und kann sowohl von Personenkraftwagen, Lieferwagen und größeren Lastkraftwagen (siehe Tab. 17 der RASSt 06) in Anspruch genommen werden. Ausgehend davon ist dem Einwand der Hansestadt Buxtehude, die Wendeanlage sei aufgrund ihres zu geringen Radius durch Müllfahrzeuge nicht befahrbar, nicht zuzustimmen. Soweit demgegenüber bezogen auf größere Lastkraftwagen gegebenenfalls zusätzlichen Rangiermanövern notwendig werden, führen die Unfallverhütungsvorschriften nach § 9 Abs. 5 StVO, § 15 SGB VII i. V. m. § 46 der DGUV Vorschrift 70-Fahrzeuge<sup>106</sup> zu keiner anderen Bewertung. Zwar kann eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern bzw. Versicherten, insbesondere bei einem Zurücksetzen von Lastkraftwagen und Müllfahrzeugen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Das Zurücksetzen beschränkt sich hierbei jedoch auf einen Verkehrsvorgang innerhalb des Wendehammers, in dem sich üblicherweise nur ein Verkehrsteilnehmer aufhält. Ein Zurücksetzen auf einer längeren Strecke ist hiermit nicht verbunden, sodass verbleibende Restrisiken für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch ein Einweisen des Fahrzeugführers (§ 9 Abs. 5 Hs. 2 StVO, § 15 SGB VII i.V.m. § 46 Abs. 1 Satz 5 DGUV Vorschrift 70) und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr auf ein Minimum beschränkt werden können.

Die Wendehammer Rübker Straße 2 und Rübker Straße 14 ermöglichen demgegenüber allenfalls ein Wendemanöver für Personenkraftwagen (Ziff. 6.1.2.2., Bild 55). Unter Berücksichtigung der oben genannten Unfallverhütungsvorschriften ist daher eine Einfahrt von Müllfahrzeugen in die Anliegerstraße nicht vorgesehen. Vielmehr findet sich vor der Einmündung zu den Anliegerstraßen eine Sammelstelle für die Müllbehälter der Anwohner Rübker Straße 2 bis 144. Für vorwärts einfahrende schwere Lastkraftwagen kann sich allerdings ein faktischer Zwang ergeben, die Anliegerstraße rückwärts wieder zu verlassen. Bei dem hier zu

---

<sup>103</sup> BayVGh, Beschl. v. 23.2.2015 – 6 ZB 13.978 –, juris, Rn. 15.

<sup>104</sup> BayVGh, a.a.O.

<sup>105</sup> BVerwG, Urt. v. 27.4.1990 – 8 C 77.88 –, NVwZ 1991, S. 76 (77).

<sup>106</sup> DGUV Vorschrift 70-Fahrzeuge, Unfallverhütungsvorschrift, Berufsgenossenschaftliche Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BG-Vorschrift) v. 1.10.1990, in der Fassung v. 1.1.1997 mit Durchführungsanweisung vom Januar 1997, in aktualisierter Fassung v. 2007.

betrachtenden Gebiet handelt es sich jedoch um ein allgemeines Wohngebiet, in denen die Einfahrt schwere Lastkraftwagen (zum Beispiel bei einem Umzug oder einem Brand) mit Ausnahme des Anlieferverkehrs der Gaststätte Hoyers Eck eine seltene Ausnahme darstellen. Mit einem regelmäßigen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich gefährdenden Verkehr von Lastkraftwagen ist nicht zu rechnen, sodass es nur im Einzelfall zu einer Gefährdung von Verkehrsteilnehmern kommen kann. Die verbleibenden Restrisiken können in angemessener und zumutbarer Weise durch die oben genannten Maßnahmen auf ein Mindestmaß verringert werden. Dagegen kann der Anlieferverkehr für die Gaststätte Hoyers Eck über den Stemmanns Weg erfolgen, der rückwärtig der Rübker Straße 2 über einen als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Wendekreis mit einem Radius von 9,0 m verfügt. Jener ermöglicht damit ein Wendemanöver für Lastkraftwagen und Müllfahrzeuge (Bild 57 der RA St 06). Soweit hierfür bisher kein ausreichender Zugang für die Anlieferung über den Stemmanns Weg geschaffen wurde, kann dieser ersichtlich anhand des Fußgängerzuges ohne weiteres in zumutbarer Weise geschaffen werden.

Soweit demgegenüber auf eine Wendemöglichkeit in Höhe der Rübker Straße 7b bzw. Rübker Straße 11 und Rübker Straße 28 verzichtet wird, ist dies ebenfalls nicht zu beanstanden. Zwar sollte gemäß Ziff. 6.1.2.1. der RAST 06 das Ende der Stichstraße als Wendeanlage gestaltet werden. Aus Ziff. 6.1.2.2, wonach Wendeanlagen am Ende von Stichstraßen und Stichwegen bzw. an Stichstraßensperren angelegt werden, wenn Gehwegüberfahrten oder Garagenflächen für Wendevorgänge nicht mitbenutzt werden können, ergibt sich jedoch, dass entsprechende straßenbauliche Maßnahmen nicht in jeden Fall notwendig erscheinen. Dies ist hier der Fall:

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde erweist sich der Verzicht auf eine Wendeanlage im Bereich der Rübker Straße 7b bis Rübker Straße 11 mit Blick auf die Anforderungen des Verkehrs als akzeptabel, da sich die Wendeanlage unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse nicht als unerlässlich erweist<sup>107</sup>. Wenn auch das Wohnhaus in der Rübker Straße 7b mehrere Wohneinheiten bereitstellt, dienen die Teilstücke der Anliegerstraße Rübker Straße 7b bis 9 und Rübker Straße 11 bis 13 der Erschließung von jeweils zwei Grundstücken in einem allgemeinen Wohngebiet. Mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Personen- und Lastkraftwagen ist daher – auch unter Berücksichtigung des sich in der Rübker Straße 9 befindlichen Kleingewerbes – nicht zu rechnen. Vielmehr dient die Erschließung vornehmlich dem Anliegerverkehr, der einen erhöhten Kraftfahrzeugverkehr nicht erwarten lässt. Personenkraftwagen und kleine Lieferwagen können für ihre Wendemanöver ohne weiteres die Grundstückszufahrten bzw. den angrenzenden Geh- und Radweg nutzen. Die Einfahrt schwerer Lastkraftwagen ist dagegen nur im geringen Maße zu erwarten.

Jene können jedoch für ihre Wendemanöver die 6 m breite Anliegerstraße in Höhe der Rübker Straße 11 nutzen und Grundstücke der Rübker Straße 7b bis 9 durch ein Zurücksetzen weniger Meter erreichen (Unterlage 16.4). Eine Ausfahrt aus der Anliegerstraße ist sodann durch eine Vorwärtseinfahrt in Rugen End möglich. Gleiches gilt bezogen auf die Rübker Straße 11 bis 13. Hier kann ein Lastkraftwagen vorwärts in die Anliegerstraße einbiegen und nach einem Zurücksetzen von wenigen Metern in den Teilbereich Rübker Straße 7b – 9 vorwärts in Rugen End einbiegen. Angesichts der sich auf Einzelfälle beschränkten Einfahrt derartiger Fahrzeuge, ist

---

<sup>107</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.4.1990 – 8 C 77.88 -, NVwZ 1991, 76 (77).

eine erhöhte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer hierbei nicht zu erblicken. Nicht auszuschließende Restrisiken können durch die oben genannten Maßnahmen auf ein Minimum beschränkt werden. Die Einfahrt von Müllfahrzeugen ist indessen nicht vorgesehen, da sich Sammelstellen von Müllbehältern in Höhe der Rübker Straße 3 und in der Straße „Rugen End“ befinden. Denn die Müllentsorgung der Rübker Straße 3 erfolgt wie bisher über das Rugen End, während für die Rübker Straße 7b bis 11 ein Abstellen der Müllbehälter auf dem Gehweg in Höhe der Rübker Straße 13 vorgesehen ist. Die Funktionsfähigkeit des Gehweges wird hierdurch nicht in Abrede gestellt, da die für den Hausmüll bereitgestellten Abfallbehälter ein maximales Volumen von 120 Litern aufweisen, die eine Fläche von ca. 0,48 m x 0,55 m in Anspruch nehmen wird. Die Inanspruchnahme des 2,0 m breiten Gehweges fällt damit verhältnismäßig gering aus, sodass dem Fußgängerverkehr weiterhin ein ausreichender Bewegungsraum verbleibt. Zwar ist der Bewegungsraum für den Zeitraum der Entleerung der Abfallbehälter samt der vorangegangenen und nachfolgenden Standzeit nicht mehr ausreichend, um den Begegnungsverkehr optimal abzuwickeln (Bild 70 der RAST 06). Freilich ist dieser – wenn auch nur eingeschränkt – weiterhin möglich, da den Fußgängern eine Bewegungsfläche von ca. 1,40 m zur Verfügung steht. Die Müllbehälter nehmen die für die Fußgänger bestimmte Fläche zudem nicht dauerhaft, sondern nur partiell und für wenige Stunden in Anspruch, umfassen des Weiteren allenfalls eine Fläche von wenigen Metern. Ausgehend davon ist eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Gehweges nicht zu erblicken.

Auch den Verzicht auf den Wendehammer Rübker Straße 28 erachtet die Planfeststellungsbehörde – insbesondere unter dem Blickwinkel der größtmöglichen Schonung privater Flächen - als akzeptabel. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse erweist sich die Wendeanlage mit Blick auf die Anforderungen des Verkehrs nicht als unabhömmlich. Die als Stichstraße ausgestaltete Anliegerstraße dient vornehmlich der Erschließung von sechs Wohneinheiten in einem allgemeinen Wohngebiet. Ein regelmäßiger Personen- und Lastkraftwagenverkehr, der eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu begründen vermag, ist nicht ersichtlich. Auch Müllfahrzeuge befahren die Anliegerstraße nicht, da sich die Sammelplätze für den Müllbehälter vor deren Einfahrt befinden. Lediglich schwere Lastkraftwagen können die Wendeanlage nicht in Anspruch nehmen, sondern sind unter Umständen gezwungen, die Anliegerstraße durch ein Rückwärtsfahren wieder zu verlassen. Hierbei handelt es sich jedoch um Ausnahmesituationen. Etwaige, im Einzelfall bestehende Gefahren durch das Zurücksetzen beschränken sich mithin auf den Einzelfall und können durch die oben genannten Maßnahmen auf ein Minimum beschränkt werden.

Ausreichend bemessen sind überdies die Geh- und Radwege: Östlich und zum Teil westlich der Rübker Straße sollen zunächst abschnittsweise Gehwege (Verkehrszeichen Nr. 239) mit der freien Benutzung durch Fahrradfahrer (Zusatzschild 1022-10 „Fahrradfahrer frei“) entstehen. Mithin handelt es sich weiterhin um Gehwege<sup>108</sup>, die als Anlagen für den Fußgängerverkehr nach Ziff. 6.1.6.1, Bild 70 der RAST 06 straßenbegleitend im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m aufweisen sollten. Zeigt sich allerdings – wie hier – eine eingeschränkte Flächenverfügbarkeit an baulichen Zwangspunkten, können im Einzelfall auch geringere Breiten gewählt werden, wobei die RAST 06 auf die Benennung eines konkreten Mindestmaßes verzichtet. Von der Funktionsfähigkeit ist

---

<sup>108</sup> BayVGH, Urt. v. 10.12.2012 – 6 CS 12.2095 – juris, Rn. 5.

gleichwohl dann auszugehen, wenn der künftige Gehweg mindestens den erforderlichen Begegnungsraum für Fußgänger aufweist<sup>109</sup>. Mit den vorgesehenen Verkehrsbreiten von 2,0m (Kreuzungsbereich in Höhe Rübker Straße 2), 3,0m (Zwischen Rübker Straße 16 bis 18) und 2,5m (ab Rübker Straße 28 sowie westlich ab dem Kreuzungsbereich Kälberweideweg) liegen diese Voraussetzungen vor.

Mit Ausnahme des verhältnismäßig kurzen Gehweges im Kreuzungsbereich, Höhe Rübker Straße 2, wird die im Regelfall vorgesehene Straßenraumbreite verwirklicht. Die für den eben genannten Gehweg gewählte Ausbaubreite von 2,0 m ist demgegenüber aus verkehrstechnischer Hinsicht nicht zu beanstanden, da eine Beeinträchtigung der ihr zugedachten Funktionsfähigkeit nicht erkennbar ist. Nach Ziff. 6.1.6.1., Bild 70 der RASSt 06 beträgt der erforderliche Begegnungsraum bei Gehwegen 1,80 m. Daneben sind Sicherheitsräume vorgesehen, die grundsätzlich 0,5 m zur angrenzenden Fahrbahn und 0,2 m zur anschließenden Nutzfläche vorsehen. Vorliegend besteht jedoch die Besonderheit, dass in Anbetracht des Grünstreifens und anschließend der Lärmschutzwand kein Nebeneinanderher zum motorisierten Verkehr besteht; jene die erforderliche Schutzfunktion übernehmen. Insoweit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein verminderter Sicherheitsraum von 0,2 m ausreichend, um den Belangen des Straßenverkehrs ausreichend Rechnung zu tragen. Zu keiner anderen Bewertung führt hierbei Ziff. 6.1.6.4. der RASSt 06, welcher nach Tabelle 27 für gemeinsame Geh- und Radwege bei einer maximal verträglichen Seitenraumbelastung von 70 Fußgänger und Radfahrer/h eine erforderliche Breite von 2,5 m vorsieht. Systematisch spricht vieles dafür, dass die Mindestbreite sich auf eine gemeinsame Führung mit Benutzungspflicht für Fahrräder bezieht. In diesem Fall sieht auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsverordnung (VwV-StVO)<sup>110</sup> zu § 2 Abs.2 Satz 2 Nr.2 a, bb (Rdnr 20) vor, dass die lichte Breite eines gemeinsamen Fuß- und Radweges nach dem Verkehrszeichen 240 innerorts 2,5 m betragen soll. Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht allerdings gemäß § 2 Abs. IV Satz 2 StVO nur, wenn dies durch die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet worden ist. Nichts anderes gilt demnach für die Vorgaben der RASSt 06, sodass die Mindestmaße der Tabelle 27 für Gehwege mit „Fahrradfahrer frei“ nicht ohne Weiteres Anwendung finden. Vielmehr war darüber hinaus zu berücksichtigen, dass der zu erwartende Fußgänger- und Radfahrerverkehr überaus gering ausfällt. Grundlage der Bewertung ist die Erfassung des Fuß- und Radfahrerverkehrs am Knotenpunkt Harburger Str./ Rübker Str. in Buxtehude vom Mai 2013 (Unterlage 21.10.02), wonach auf der Rübker Straße Fußgänger und Radfahrer auf der nördlichen Seite (1R: 168 F+R/6h) erheblich stärker vertreten sind als auf der südlichen Seite (1L: 15 F+R/6h). Unter Berücksichtigung der geringen Nutzungsintensität, der Funktionstauglichkeit und der Vermeidung eines Eingriffs in die Gebäudesubstanz des Hauses Rübker Straße 2 ist die Fahrbahnbreite von 2,0 m für einen begrenzten Teil des Geh- und Radweges daher nicht zu beanstanden.

Überdies entsprechen die getrennten Geh- und Radwege (Verkehrszeichen 241) beidseitig der Harburger Straße sowie in Höhe Rübker Straße 3 und in Höhe der Rübker Straße 13 mit ihren Maßen von 2,0 m für den Gehweg und 1,6 m für den Radweg den Vorgaben sowie der RASSt 06. Wie soeben ausgeführt, ist ein Begegnungsverkehr von Fußgängern bei einem 2,0 m breiten Gehweg möglich und ausreichend. Zur Abwicklung des Radverkehrs genügt dagegen die vorgesehene

<sup>109</sup> Vgl. OVG NRW, Urt. v. 14.6.1994 – 15 A 1011/92 – NVwZ-RR 1995, 52.

<sup>110</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) v. 26.1.2001, in der Fassung v. 22.9.2015 (BAnz AT 25.09.2015 B5).

Fahrbahnbreite von 1,6 m. Denn nach § 2 Abs.2 Satz 2 Nr.2 a, cc VwV StVO muss der Fahrradweg bei einem getrennten Fuß- und Radweg mindestens 1,5 m betragen, was hier der Fall ist. Zudem beträgt der Ziel- und Quellverkehr anhand der Tabelle 3 der Erfassung des Fußgänger- und Radverkehrs im Knotenpunkt Harburger Str./Rübker Straße in Buxtehude vom Mai 2013 (Unterlage 21.10.02) selbst in den Spitzenstundenzeiten maximal 60 Radfahrer, sodass von einer vergleichsweise geringen Radverkehrsbelastung auszugehen ist. Gemessen daran erfüllen die künftigen Radwege die angedachten Fahrbahnbreiten für straßenbegleitende Radwege nach Ziff. 6.1.7.5., Tabelle 28. Unter Berücksichtigung des erforderlichen Begegnungsraums nach Ziff. 4.6, Bild 19 ist daneben – wenn auch eingeschränkt – Begegnungsverkehr möglich. Davon ausgehend ist zugleich der nördlich der Konrad-Adenauer-Allee vorgesehene Gehweg mit einer Breite von 3,0 m und Radweg mit einer Breite 2,0 m nicht zu beanstanden. Dem steht nicht entgegen, dass die planfestgestellten getrennten Geh- und Radwege keinen separaten Trennstreifen aufweisen. Soweit nach Ziff. 6.1.7.5. der RASt 06 straßenbegleitende Radwege mit deutlicher Differenzierung zu Gehbereichen angelegt oder markiert werden und durch einen mindestens 0,30 m breiten taktil und optisch kontrastierenden Begrenzungstreifen getrennt werden sollen bzw. die DIN 18024-1 zur Trennung der Geh- und Radwege einen Begrenzungstreifen von 0,5 m vorsieht, handelt es sich hierbei – wie oben dargetan – um keine verbindlichen Vorgaben. Vor diesem Hintergrund ist die Planung nicht zu beanstanden. Die Parallelführung von Fuß- und Radweg betrifft nur kurze Teilabschnitte, auf denen eine zusätzliche Integration von Begrenzungs- bzw. Trennstreifen mit Blick auf die beengten örtlichen Verhältnisse nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass jener weitere Enteignungen an den anliegenden Privatgrundstücken erfordert hätte. Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wäre dies jedoch nicht gerechtfertigt gewesen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass sich die Kollisionsgefahr durch den fehlenden Trennstreifen durchaus erhöhen kann. In Anbetracht des zu erwartenden verhältnismäßig geringen Fuß- und Radverkehrs beschränkt sich jene jedoch auf Einzelfälle, sodass die Verkehrssicherheit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewahrt bleibt.

Schließlich ist der 2,0 m breite Radweg entlang der Harburger Straße hinreichend dimensioniert. Ein Begegnungsverkehr ist – auch wenn die RASt 06 eine Regelbreite von 2,5 m voraussetzt – unter Berücksichtigung des hier zu verzeichnenden geringen Radverkehrs (Unterlage 21.10.02) möglich (siehe Bild 19, Tabelle 28 der RASt 06). Die Wahl einer darüber hinaus gehenden Ausbaubreite war hingegen weder mit Blick auf § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 lit. a Ziff. aa VwV StVO noch vor dem Hintergrund besonderer Verkehrsverhältnisse (siehe Ziff. 6.1.7.5 der RASt 06) veranlasst.

#### **2.2.3.4 Vorgaben der Raumordnung/kommunale Bauleitplanung**

Dem Vorhaben stehen fernerhin keine raum- oder bauleitplanerischen Vorgaben entgegen. Es ist auch sonst mit den einschlägigen Plänen der Raumordnung und der Bauleitplänen vereinbar.

##### **2.2.3.4.1 Überörtliche Planung**

Gemäß § 4 Abs.1 Nr.1 ROG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen – wie hier – die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder

Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Ausgehend davon stellt sich die Situation hier wie folgt dar:

Das regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade in der Fassung von 2013 vom 8. Januar 2015 entspricht der planfestgestellten Trasse der K 40 und weist an entsprechender Stelle das Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße in Verbindung mit dem Vorranggebiet Anschlussstelle Buxtehude aus (Ziff. 4.1.3., Rn. 01 i. V. m. der zeichnerischen Darstellung). Mit Blick darauf ist nach Ziff. 4.1.3., Rn. 02 des regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade der Anschluss des regionalen Straßennetzes an das Autobahnnetz über jenen Knotenpunkt mit der A 26 anzustreben. Hiervon trifft das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 3. Oktober 2012 keine abweichende Regelung. Folglich steht der Ausbau der K 40 im Einklang mit den Vorgaben der Raumordnung.

#### **2.2.3.4.2 Bauleitplanung der Stadt**

Was die Bauleitplanung der Hansestadt Buxtehude angeht, so besteht weder ein Konflikt zum Flächennutzungsplan (2.2.3.4.2.1) noch existieren unüberwindbare Bebauungspläne (2.2.3.4.2.2) oder sprechen sonst städtebauliche bzw. kommunale Belange der Hansestadt Buxtehude durchgreifend gegen den Ausbau der K 40 (2.2.3.4.2.3).

##### **2.2.3.4.2.1 Flächennutzungspläne**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Vorgaben des § 7 Satz 1 BauGB. Danach haben öffentliche Planungsträger, die nach § 4 oder § 13 beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Die Pflicht zur Anpassung besteht dabei auch für solche Vorhaben, die infolge einer Änderung eines bereits planfestgestellten Vorhabens neue Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete zum Inhalt haben<sup>111</sup>. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass der Entwurf eines Flächennutzungsplans noch keine Anpassungspflicht auslöst<sup>112</sup>. Vorausgesetzt wird vielmehr ein wirksamer Flächennutzungsplan<sup>113</sup>, der erst dann vorliegt, wenn die höhere Verwaltungsbehörde diesen genehmigt und ihre Entscheidung ortsübliche bekannt gemacht hat (§ 6 Abs. 1, Abs. 5 Satz 2 BauGB).

Ausgehend davon war dem erneut bekannt gemachten Flächennutzungsplan der Hansestadt Buxtehude aus dem Jahr 2010 mit den bis zur 12. Änderung in Kraft getretenen Änderungen zugrunde zu legen. Zwar hat der Rat der Hansestadt Buxtehude am 20. September 2011 den Aufstellungsbeschluss zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans mit dem Ziel gefasst, einen alternativen Trassenverlauf für den Autobahnzubringer zur BAB A 26 in Form einer Umgehungsstraße bis zum Knotenpunkt Harburger Straße/Ostmoorweg (Trassenvariante 2a) darzustellen. Mit Schreiben vom 6. November 2014 wurde der Hansestadt Buxtehude jedoch die Genehmigung durch den Landkreis Stade, Planungsamt, verwehrt und die hiergegen gerichtete Klage der Stadt beim Verwaltungsgericht Stade – 2 A 2152/14 – mit Schriftsatz vom 25. Juni 2015 zurückgenommen. Die 13. Änderung des

<sup>111</sup> Vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 31.1.1997 – 8 S 991/96 –, juris, Rn. 42, 44; *Runkel*, in: *Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger*, BauGB, Losebl. (Stand: Feb. 2016), § 7 Rn. 11 f.; *Gierke*, in: *Brügelmann*, BauGB, Losebl. (Stand: 2015), § 7 Rn. 69.

<sup>112</sup> *Gierke*, in: *Brügelmann*, BauGB, Losebl. (Stand: 2015), § 7 Rn. 96.

<sup>113</sup> *Gierke*, in: *Brügelmann*, BauGB, Losebl. (Stand: 2015), § 7 Rn. 96; *Runkel*, in: *Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger*, BauGB, Losebl. (Stand: Feb. 2016), § 7 Rn. 10.



Flächennutzungsplans hat mithin keine Wirksamkeit erlangt und war daher im Rahmen der Anpassungspflicht nicht berücksichtigungsfähig. Mit der demnach maßgeblichen Fassung des Flächennutzungsplans der Hansestadt Buxtehude (derjenigen bis zur 12. Änderung) steht der planfestgestellte Ausbau der K 40 freilich in Einklang:

Die Rübker Straße wird als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge im Sinne des § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB dargestellt, über welchen der Anschluss zur BAB A 26 vorgesehen ist. Mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept ist daneben eine Vorsorge getroffen worden, dass durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen Lärmbelastungen oberhalb der für Wohngebiete normativ festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen unterbleiben, sodass das planfestgestellte Vorhaben zu den im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen beidseitig der Rübker Straße nicht im Widerspruch stehen und die planerische Grundkonzeption unberührt lassen. Dies gilt auch soweit der Flächennutzungsplan nördlich des Schilfgrabens weitere Wohnbauflächen ausweist. Zwar werden jene zukünftig durch das planfestgestellte Vorhaben nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt, da es sich gegenwärtig noch um Grünflächen im Außenbereich handelt, die vom Schutzbereich der 16. BImSchV nicht umfasst werden<sup>114</sup>. Der Hansestadt Buxtehude bleibt es jedoch unbenommen, im Rahmen eines Bebauungsplans ausreichende Schutzmaßnahmen festzusetzen, sodass ein Widerspruch zum Flächennutzungsplan seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen ist. Eine weitergehende Berücksichtigung der eben genannten Planvorstellungen im Rahmen einer sachgerechten Abwägung war schon deshalb nicht geboten, weil diesbezüglich seitens der Hansestadt Buxtehude keine hinreichend konkrete und verfestigte Planung ersichtlich ist.

#### **2.2.3.4.2.2 Bebauungspläne**

Im Hinblick auf die Bebauungspläne Nr. 42, Nr. 42 1. Änderung, Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ findet demgegenüber die Vorschrift des § 38 Satz 1 Hs. 1 BauGB Anwendung. Danach sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird.

Unabhängig von der typisierenden Betrachtungsweise, wonach bereits die durch ein Fachplanungsgesetz begründete nichtgemeindliche, überörtliche Planungszuständigkeit – hier des Landkreises Stade nach § 9 Abs. 1, § 43 Abs. 1 NStrG – die überörtliche Bedeutung des Vorhabens indiziert<sup>115</sup>, ergibt sich auch bei einer einzelfallbezogenen Betrachtung die überörtliche Bedeutung des Vorhabens: Zwar dient die Rübker Straße als K 40 im Wesentlichen der Erschließung der Hansestadt Buxtehude. Jene stellt jedoch im weiteren Sinne auch eine Verbindung zwischen der teilweise noch im Ausbau befindlichen A 26 im Norden und der B 73 im Süden der Hansestadt Buxtehude her, sodass jene zugleich den überregionalen Verkehr aufnimmt. Ausgehend davon ist die Rübker Straße in ein überörtliches Verkehrskonzept eingebettet und dient damit vor allem den regionalen

<sup>114</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 17.3.1992 – 4 B 230.91 -, NVwZ 1992, 885 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 6).

<sup>115</sup> BVerwG, Beschl. v. 31.7.2000 – 11 VR 5.00 –, juris, Rn. 6; VGH Bad.-Württ. Urt. v. 11.5.2016 - 5 S 1443/14 –, juris, Rn. 69; *Runkel*, in: *Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger*, BauGB, Losebl. (Stand: Feb. 2016), § 38 Rn. 33 ff.

Verkehrsbeziehungen (siehe 2.2.1.2). Davon ausgehend ist das Planvorhaben von den Anforderungen der §§ 29 bis 37 BauGB freigestellt.

Soweit daher der Ausbau der Straße Am Rugen End, eine Veränderung der Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) infolge der Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Überplanung von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen in Rede steht, ist das planfestgestellte Vorhaben an die Festsetzungen der ebenen genannten Bebauungspläne nicht gebunden<sup>116</sup>. Entgegenstehende Festsetzungen schließen das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht grundsätzlich aus<sup>117</sup>. Gleichwohl betont § 38 Satz 1 Hs. 2 BauGB die Verpflichtung, die Belange des Städtebaus zu berücksichtigen und jene entsprechend dem ihnen zukommenden Gewicht in die fachplanerische Abwägung einzustellen<sup>118</sup>. Das Gewicht der städtepolitischen Vorstellungen ist jedoch mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele, welche im öffentlichen Interesse liegen, als gering zu bewerten.

Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung war dabei eine an den Grundvorstellungen des Baugesetzbuches ausgerichtete Einbettung des Vorhabens in das Beziehungsgeflecht der vorhandenen Bebauung, kommunalen Planungen und anderen für die räumliche Situation bedeutsamen Faktoren geboten<sup>119</sup>. Einer Einbeziehung bedurfte daher – wenn auch nicht unmittelbar – die in den §§ 30 ff. BauGB vorgezeichneten Lösungen und Maßstäbe für eine geordnete städtebauliche Entwicklung als fachplanerisch zu berücksichtigende Orientierungshilfen<sup>120</sup>, insbesondere der in den Bebauungsplänen zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Grundvorstellungen<sup>121</sup>.

Gemessen daran war dem planfestgestellten Vorhaben gegenüber den städtebaulichen Belangen an der Einhaltung der bauplanerischen Festsetzungen der Vorzug einzuräumen. Denn die Bauleitplanung der Hansestadt Buxtehude, die sich in den Bebauungsplänen Nr. 42, Nr. 42 1. Änderung, Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ konkretisiert hat, wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht nachhaltig gestört.

Soweit nach den Planvorstellungen der Hansestadt Buxtehude mit der Einengung im letzten Teilstück von der festgesetzten Straßenverkehrsfläche Am Rugen End eine begrenzte Zufahrt von Kraftfahrzeugen intendiert war, erscheint eine nachhaltige Störung der kommunalen Planung nicht feststellbar. In diesem Zusammenhang war vor allem zu berücksichtigen, dass es aufgrund der zukünftigen Funktion als Anliegerstraße ausschließlich als Zufahrt für die Anwohner der Rübker Straße 7b, 9, 11 und 13 dient. Mithin ist einer geringen Inanspruchnahme auszugehen, die allenfalls eine geringfügige Abweichung zu Lasten eines verkehrsberuhigten Bereichs darstellt. Die im Bebauungsplan Nr. 42 und Nr. 42, 1. Änderung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Grundvorstellungen werden weder tangiert noch vereitelt.

---

<sup>116</sup> Vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 3.7.1998 – 5 S 1/98 –, BRS 60 Nr. 13, S. 46; *Runkel*, in: *Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger*, BauGB, Losebl. (Stand: Feb. 2016), § 38 Rn. 91.

<sup>117</sup> *Runkel*, in: *Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger*, BauGB, Losebl. (Stand: Feb. 2016), § 38 Rn. 91.

<sup>118</sup> BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, BVerwGE 138, 126 (232).

<sup>119</sup> BVerwG, Urt. v. 4.5.1988 – 4 C 22.87 –, NJW 1989, 242 (243).

<sup>120</sup> BVerwG, Urt. v. 4.5.1988 – 4 C 22.87 –, NJW 1989, 242 (243).

<sup>121</sup> BVerwG, Urt. v. 18.5.1990 – 7 C 3.90 –, NVwZ 1991, 362 (363).

Gleiches gilt in Bezug auf die im Bebauungsplan Nr. 42, 1. Änderung festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und die Geschossflächenzahl von 0,8 (GFZ). Soweit das Gebäude der Rübker Straße 7b nunmehr nach dem Maß seiner baulichen Nutzung von der Eigenart der näheren Umgebung abweicht (0,41 GRZ und 0,965 GFZ), handelt es sich um eine nicht ins Gewicht fallenden singulären Ausreißer. Aufgrund der Legalisierungswirkung der Baugenehmigung werden hierdurch keine baurechtswidrigen Zustände geschaffen. Auch einer möglichen Vorbildwirkung für künftige Bauvorhaben kann ohne weiteres mit dem Umstand der nachträglichen, straßenausbaubedingten Enteignung begegnet werden. Eingedenk dessen ist ein Widerspruch zu den städtebaulichen Grundvorstellungen wie eine nachhaltigen Störung der städtebaulichen Planung nicht erkennbar.

Demgegenüber ist mit Blick auf die drei im Bebauungsplan Nr. 42 festgesetzten öffentlichen Parkflächen nicht ersichtlich, ob jene unter Berücksichtigung der nunmehr 43 Jahre zurückliegenden Planzeichnung eine Umsetzung erfuhren. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich geschaffenen Erschließungsstraße für die Anwohner der Rübker Straße 10B, 10C und 12A in Mitten der Flurgrundstück 295/27 und 296/1, Gemarkung Buxtehude. Gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO wäre damit ein Parken bis zu 5 m vor und hinter der Einmündung vom Schnittpunkt der Fahrbahnkante an unzulässig, sodass der für die öffentlichen Parkflächen vorgesehene Bereich weitestgehend ausgeschöpft wäre. Unbenommen dessen kommt dem Interesse an der Beibehaltung der öffentlichen Parkflächen gegenüber den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein vermindertes Gewicht zu. Denn für das planfestgestellte Vorhaben geht lediglich eine geringe Anzahl von Stellplätzen verloren, dessen Bedarf auf den angrenzenden und nahegelegenen Grundstücksflächen ausgeglichen werden kann.

Schließlich stehen die in den Bebauungsplänen Nr. 42, Nr. 42, 1. Änderung, Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Belange dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen. Zwar können die städtebaulichen Belange bei der gebotenen fachplanerischen Abwägung auch dazu führen, dass einem Vorhaben, welches im Widerspruch zu einem Bebauungsplan steht, wegen Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit die Zulassung versagt wird<sup>122</sup>. Dabei ist auch der Grundsatz der zeitlichen Priorität zu beachten: Konkurrieren Bauleitplanung und Fachplanung miteinander, so hat diejenige Planung grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorrang genießt<sup>123</sup>. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist indes nicht feststellbar. In diesem Zusammenhang verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass die bereits bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in Kraft getretenen Bebauungspläne weit überwiegend reine und allgemeine Wohngebiete mit offener Bauweise festsetzen, in denen gebietsunverträgliche Nutzungen, wie Tankstellen und Gartenbaubetriebe, ausgeschlossen wurden. Davon ausgehend strebte der Plangeber ersichtlich die Schaffung von hochwertigen, ruhigen Wohnquartieren mit besonderem Schutzanspruch an. Dies schließt jedoch für sich nicht aus, dass jene mit Verkehrslärm der das Wohngebiet querenden und umgebenden Verkehrsanlagen belastet werden<sup>124</sup>. Denn Straßenverkehrszüge sind nicht schlechthin mit einem Wohngebiet unvereinbar<sup>125</sup>. Maßgebend ist vielmehr, dass die Fachplanung eine

<sup>122</sup> BVerwG, Beschl. v. 13.7.1989 – 7 B 50/89 –, RdL 1990, 34 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 17).

<sup>123</sup> BVerwG, Urt. v. 27.8.1997 – 11 A 18/97 –, NVwZ-RR 1998, 290 (292).

<sup>124</sup> Vietmeier, in: *Bönker/Bischopink*, BauNVO, Baden-Baden 2014, § 3 Rn. 5.

<sup>125</sup> Vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 14.9.2001 – 5 S 2869/99 –, NVwz-RR 2002, 638 (640).

hinreichend bestimmte gemeindliche Planung nachhaltig - im Sinne unmittelbarer Auswirkungen gewichtiger Art - stört<sup>126</sup>. Eine derart gewichtige Beeinträchtigung wird durch das planfestgestellte Vorhaben jedoch nicht hervorgerufen. Ausschlaggebend war hierbei zunächst, dass für das Vorhaben lediglich auf einen geringen Teil der sich unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Wohnflächen zurückgegriffen wird. Durch die kleinflächige Inanspruchnahme bleiben die Wohnnutzungen und damit der Charakter der Wohngebiete unverändert erhalten, welche die Bebauungspläne weder funktionslos werden lassen noch eine Umplanung erfordern. Unweigerlich führt das planfestgestellte Vorhaben indessen aufgrund der erhöhten Lärmbelastung zu einer Veränderung der Wohnqualität. Die durch den Ausbau der Rübker Straße unvermeidbare Lärmbelastung hält sich jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens (2.2.3.5.2), sodass der durch den Gebietscharakter vermittelte Schutzanspruch zu Gunsten der Anwohner eingehalten wird. Die mit der Planung bezweckte Wohnqualität bleibt mithin – wenn auch unter Veränderung der Bestandsituation – erhalten.

#### **2.2.3.4.3 Sonstige Belange der kommunalen Selbstverwaltungshoheit**

In die Abwägung einzustellen waren darüber hinaus die sonstigen Belange der kommunalen Selbstverwaltungshoheit. Hierzu gehört nach ständiger Rechtsprechung<sup>127</sup> zunächst das in den Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG fallende Selbstgestaltungsrecht, welches vor Maßnahmen schützt, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Zu berücksichtigen war deshalb vor allem die unverkennbare Einwirkung der der 3 m hohen und insgesamt 1.300 m langen Lärmschutzwände entlang der Rübker Straße, die bereits aufgrund ihrer Ausmaße in erheblicher Weise zumindest einen Teil des Ortsbildes formen und ihn entscheidend prägen. Mit Blick auf § 41 Abs. 1 BImSchG sind die Lärmschutzwände zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung in Art und Umfang allerdings unvermeidbar und dringend geboten, sodass dem öffentlichen wie privaten Belang, vor übermäßigen und gesundheitsgefährdenden Lärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben, seitens der Planfeststellungsbehörde ein höheres Gewicht beizumessen war. Dabei fällt vor allem die Zusage 1.1.5.1.1 des Vorhabenträgers an die Hansestadt Buxtehude ins Gewicht. Mit dem einvernehmlichen Verzicht auf eine ausdrückliche Festlegung einer bestimmten Gestaltung der Lärmschutzwände und der Verpflichtung, jene im Einvernehmen mit der Hansestadt Buxtehude abzustimmen, wurde dem Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender und zulässiger Weise Rechnung getragen.

Dieses Vorgehen steht auch mit dem Gebot der planerischen Problembewältigung im Einklang<sup>128</sup>. Denn weder die planerische Abwägung noch der notwendige Regelungsgehalt der Planfeststellung verlangt eine bis in Detail gehende Planung<sup>129</sup>. Jedenfalls dann, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden, ist ein Ausklammern der Bauausführung aus der Planfeststellung und Überlassung der nachfolgenden Ausführungsplanung rechtlich nicht zu

<sup>126</sup> BVerwG, Urt. v. 11.5.1984 – 4 C 83.80 -, NVwZ 1984, 584.

<sup>127</sup> Zuletzt BVerwG, Urt. v. 6.11.2013 – 9 A 9.12 -, juris, Rn. 25.

<sup>128</sup> Vgl. OVG Rh.-Pf., Beschl. v. 11.6.200 – 8 B 10618/10 -, juris, Rn. 12.

<sup>129</sup> BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 5.96 -, juris, Rn. 21.

beanstanden<sup>130</sup>. Gemessen daran unterliegt der Verzicht der konkreten Ausgestaltung der Lärmschutzwände unter Zusage einer nachfolgenden einvernehmlichen Gestaltung im Rahmen der Ausführungsplanung keinen rechtlichen Bedenken. Neben der Verpflichtung die Lärmschutzwände hochabsorbierend auszuführen, sind jene im Planfeststellungsbeschluss bereits hinsichtlich ihres Standortes, ihres Verlaufs sowie ihrer Ausmaße festgesetzt. Aufgrund der Vorgaben in der 16. BImSchV und der ZTV-Lsw 06, welche die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Lärmschutzwerte in der Umgebung sicherstellen und des eingeschränkt verbleibenden Gestaltungsrahmens, konnte nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf eine detaillierte Gestaltungsplanung zu Gunsten des Selbstgestaltungsrechtes der Hansestadt Buxtehude verzichtet werden.

Verbleibende Beeinträchtigungen, vor allem mit Blick auf die optische Trennwirkung zwischen dem östlichen und westlichen Wohnbereichen der Rübker Straße sowie den damit einhergehenden Verlust der Sichtbeziehungen der Anlieger zueinander sind im Vergleich zu den öffentlichen Interessen an dem Ausbau der Rübker Straße zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Verkehrsverhältnisse von nachrangigen Gewicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Lärmschutzwände einen vergleichsweise geringen Teil in Randlage von Buxtehude betreffen und damit nur einen begrenzten Teil des Stadtgebietes erfassen. Die funktionale Verbindung bleibt – wenn auch in eingeschränkter Form durch Inanspruchnahme von Lichtsignalanlagen – sowohl zwischen den eben genannten Wohnbereichen als auch zum Stadtkern von Buxtehude erhalten. Eingedenk dessen wiegt die durch die Anlage von Lärmschutzwänden hervorgerufene optische Zerschneidung bei dieser Sachlage nicht schwer, zumal schließlich daneben ein gewisser Grad an Vorbelastung einzustellen war, da die Hansestadt Buxtehude zugleich in anderen Teilbereichen ihres Stadtgebietes, vor allen an verkehrsbedeutsamen, außerhalb des Stadtkerns gelegenen Straßenzügen über aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden verfügt.

Zudem war auf die im Flächennutzungsplan, aber noch nicht in einem Bebauungsplan, nördlich des Schilfgrabens ausgewiesene Wohnbaufläche abwägend in der Gestalt Rücksicht zu nehmen, dass durch das planfestgestellte Vorhaben die von der Hansestadt Buxtehude konkret in Betracht gezogenen städtebaulichen Planungsmöglichkeiten nicht vereitelt werden<sup>131</sup>. Obwohl die hier in Rede stehende Wohnbaufläche jedoch – wie oben bereits dargelegt (2.2.3.4.2.1) – durch das planfestgestellte Vorhaben zukünftig nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt wird, da jene als gegenwärtig im Außenbereich gelegene Grünflächen vom Schutzbereich der 16. BImSchV nicht umfasst werden<sup>132</sup>, ist eine Vereitelung der städtebaulichen Planungsmöglichkeiten nicht zu erblicken. Die Planfeststellungsbehörde verkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass es mit der Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens für diese zwar zu einer Verkehrslärmbeeinträchtigung kommen kann, welche die gesetzlichen Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschreiten. Der Hansestadt Buxtehude bleibt es jedoch unbenommen, im Rahmen der Bauleitplanung ausreichende Schutzmaßnahmen festzusetzen, sodass das planfestgestellte Vorhaben einer

<sup>130</sup> BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 5.96 –, juris, Rn. 22.

<sup>131</sup> BVerwG, Beschl. v. 26.9.2013 – 4 VR 1.13 –, NuR 2013 800 (806).

<sup>132</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 17.3.1992 – 4 B 230.91 –, NVwZ 1992, 885 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 6).

zukünftigen Ausweisung und Realisierung weiterer reiner oder allgemeiner Wohnbaugebiete schlechterdings nicht verhindert wird.

Zu berücksichtigen war daneben das ebenfalls der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 GG unterfallende Gestaltungsrecht in Bezug auf die eigene Infrastruktur. Soweit der Vorhabenträger bei den Anliegerstraßen jedoch auf eine Straßenplanung zurück greift, die unterhalb der ansonsten von der Hansestadt Buxtehude angestrebten Querschnittsbreite von 5 m liegt, wird damit in erster Linie den privaten Belangen der Eigentümer, von einer übermäßigen Inanspruchnahme ihrer Grundstücke verschont zu bleiben, Rechnung getragen. Jenen kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Gestaltungsrecht der Hansestadt Buxtehude ein höheres Gewicht zu. An dieser Stelle war zunächst zu berücksichtigen, dass die Bebauungspläne Nr. 42, 1. Änderung, Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ keine entgegenstehenden Festsetzungen enthalten und letztere besonders bei Stichstraßen, welche der Erschließung nur weniger Grundstücke dienen, eine Straßenbreite von 4 m vorsehen<sup>133</sup>. Die Hansestadt Buxtehude hält mithin nicht uneingeschränkt an einer Mindestbreite von 5 m fest, sondern lässt in begründeten Einzelfällen selbst – jedenfalls im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Vorhabens – abweichende Straßenbreiten von 4 m zu. Zwar handelt es sich hierbei ausschließlich um private Erschließungsstraßen<sup>134</sup>, welche nicht der Unterhaltungslast der Hansestadt Buxtehude unterliegen. Unabhängig davon prägen jedoch jene die Infrastruktur und das Ortsbild der Hansestadt Buxtehude mit.

Ausgehend davon stellt die für die neu zu errichtenden Anliegerstraßen vorgesehene Straßenbreite von 4,10 m zumindest keinen unzumutbaren Widerspruch und Fremdkörper zu den übrigen Straßenzügen dar, sondern (noch) eine hinnehmbare Beeinträchtigung des Selbstgestaltungsrechtes. Denn einzustellen war ebenfalls, dass die Ausmaße der Anliegerstraßen aufgrund ihrer Lage – unmittelbar angrenzend an den rückwärtigen Bereich der Lärmschutzwand – für einen außen stehenden Betrachter kaum wahrnehmbar erscheinen.

Dass im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Anliegerstraßen ein breiterer Querschnitt bzw. eine andere Dimensionierung der planfestgestellten Wendeanlagen erforderlich wäre, ist demgegenüber nicht erkennbar (siehe hierzu 2.2.3.3.3).

Vergleichbares gilt mit Blick auf die künftigen Geh- und Radwegbeziehungen, für welche die Hansestadt Buxtehude gemäß § 49 Satz 1 NStrG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5 NStrG zum Teil ebenfalls die Straßenbaulast trägt (2.2.1.2). Soweit der Vorhabenträger eine Gestaltung der Geh- und Radwege wählt, die im rückwärtigen Bereich der Lärmschutzwände zwischen Mischverkehrsflächen und separaten Geh- und Radwegen wechselt, gründet dies auf der Überlegung, die notwendige Anbindung an das Geh- und Radwegenetz der Hansestadt Buxtehude sowie die erforderlichen Erschließungswege zu den Wohnbereichen unter größtmöglicher Schonung von privaten Grundstücksflächen zu verwirklichen. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Gestaltungsrechtes der Hansestadt Buxtehude, insbesondere eine Beeinträchtigung des Ortsbildes der Hansestadt Buxtehude im Kernbereich bzw. in der städtebaulichen Identität ist hierin nicht zu erblicken, da auch diese aufgrund ihres Standortes im rückwärtigen Bereich der Lärmschutzwand für

---

<sup>133</sup> Begründung des Bebauungsplans 105 A „Wohngebiet Feldmannweg Süd“, S. 8; Begründung des Bebauungsplans 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“, S. 15.

<sup>134</sup> Begründung des Bebauungsplans 105 A „Wohngebiet Feldmannweg Süd“, S. 17; Begründung des Bebauungsplans 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“, S. 15.

einen außenstehenden Betrachter kaum sichtbar sind und nur einen geringen Teil des Stadtgebietes in Randlage von Buxtehude betreffen. Unbenommen dessen hat der Vorhabenträger ihr die farbliche Kennzeichnung durch 1.1.5.1.2 zugesagt und damit das Selbstgestaltungsrecht der Hansestadt Buxtehude hinreichend berücksichtigt. Etwaigen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Blick auf die Übergänge der Verkehrsflächen kann durch eine geeignete Beschilderung begegnet werden, dessen Gestaltung abermals mit der Hansestadt Buxtehude abzustimmen ist (1.1.5.1.3).

In diesem Zusammenhang wird dem Interesse der Hansestadt Buxtehude, von der künftigen Straßenbaulast der Anliegerstraßen und Gehwegen – zum Teil mit freigegebenem Radverkehr verschont zu bleiben – ein vermindertes Gewicht zugesprochen. Zugegeben erweitert der Planfeststellungsbeschluss infolge der zusätzlich integrierten Anliegerstraßen die Straßenausbaulast der Hansestadt Buxtehude, welche sie auch in ihren Rechten als Träger der Straßenbaulast beeinträchtigen kann<sup>135</sup>. Denn gemäß § 48 NStrG sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für solche Straßen und Wege, die nach § 3 Abs.1 Nr. 3 NStrG – wie hier – überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde dienen oder zu dienen bestimmt sind. Auch obliegt ihr gemäß 49 Satz 1 NStrG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5 NStrG die Straßenbaulast für Gehwege an Ortsdurchfahrten. Nicht außer Acht zu lassen war indessen, dass jene vornehmlich der Erschließung der angrenzenden Wohnbereiche und dem lokalen Ziel- und Quellverkehr dienen. Sie tragen mithin vornehmlich – wenn nicht sogar ausschließlich – zur Verbindung der innerstädtischen Bereiche bei und kommen damit in erster Linie der Hansestadt Buxtehude selbst zu Gute. Darüber hinaus sind mit den Anliegerstraßen vergleichsweise geringe Kosten verbunden, die sich – aufgrund der dem Vorhabenträger anheimfallenden Ausbaukosten – auf die Unterhaltungslast beschränkt. Ausgehend davon waren den für die Errichtung des Vorhabens sprechenden Gemeinwohlbelangen gegenüber den Interessen an einem angepassten Ausbauzustand zur Wahrung des einheitlichen Erscheinungsbildes der Hansestadt Buxtehude der Vorrang einzuräumen.

Soweit indessen der geforderte durchgehenden Radweg zwischen Buxtehude und Rübke entlang der K 40 überhaupt einen abwägungserheblichen kommunalen Belang darstellt, kommt dem Interesse der Hansestadt Buxtehude hieran ein geringes Gewicht zu. Denn Anlass der vorliegenden Planung ist nicht die Schaffung eines durchgehenden Radweges zwischen Buxtehude und Rübke entlang der K 40, sondern die Anpassung der K 40 an die künftig steigende Menge des Autoverkehrs, wenn die Anschlussstelle Buxtehude Ost der BAB A 26 fertiggestellt wird. Dies hat zur Folge, dass die Baustrecke für das hier planfestzustellende Vorhaben dort endet, wo der Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses für die BAB A 26 nebst Zubringer beginnt. Bis zum Ende der Baustrecke des planfestgestellten Vorhabens und damit bis zur Einmündung des Autobahnzubringers können Radfahrer die auf der nordwestlichen Seite der K 40 vorgesehene Anliegerstraße nutzen. Nach der Einmündung des Autobahnzubringers kann im weiteren Verlauf der K 40 in Richtung Rübke wieder die Kreisstraße in Anspruch genommen werden. Die in diesem Streckenbereich prognostizierte Verkehrsbelastung von 350 Fahrzeugen täglich ist vergleichsweise gering, sodass Radfahrern die Mitbenutzung der Straße ohne weiteres zumutbar ist und für einen separaten Radweg der Bedarf fehlt. Eine weitere Fortführung mag zwar vor dem Hintergrund eines gegebenenfalls veranlassten

---

<sup>135</sup> BVerwG, Urt. v. 11.5.1984 – 4 C 83.80 -, juris, Rn. 16.

zweifachen Überquerens der Rübker Straße mit den damit einhergehenden Einschränkung der Bewegungsfreiheit für den einzelnen Nutzer sinnvoll sein. Die Einschränkungen sind jedoch zumutbar und lassen eine nachhaltige Beeinträchtigung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur nicht erkennen; würden vielmehr über den eigentlichen Anlass des Vorhabens hinausgehen und wäre im Übrigen auch nicht notwendig.

Darüber hinaus gehende Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar. Denn soweit die Hansestadt Buxtehude die Geh- und Radwegführung nördlich und südlich der Konrad-Adenauer-Allee und die Errichtung von Schilderbrücken beanstandet, wurde dem mit der zweiten Planänderung hinreichend Rechnung getragen.

Demgegenüber fehlt es für den beanstandeten Wegfalls notwendiger Einstellplätze an der Geltendmachung eigener Rechte. Die in § 47 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 NBauO enthaltener Pflicht zur Schaffung notwendiger Einstellplätze gehört als Teil des Bauordnungsrechts gemäß § 57 Abs. 3 NBauO zum übertragenen Wirkungskreis. Als dem Staat zugewiesene Rechtsmaterie unterfällt das Stellplatzrecht mithin nicht der Selbstverwaltungsgarantie der Gemeinde, sodass sie sich im Rahmen des hiesigen Planfeststellungsverfahrens nicht auf deren Einhaltung berufen kann. Zwar ermächtigt § 84 Abs. 1 Nr. 2 NBauO zum Erlass örtlicher Bauvorschriften über die Anzahl der notwendigen Einstellplätze. Von ihrem Satzungsrecht als Ausprägung des durch Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützten Rechts auf Selbstverwaltung<sup>136</sup> hat die Hansestadt Buxtehude jedoch keinen Gebrauch gemacht. Vielmehr empfiehlt jene lediglich - ohne konkrete Satzungsbestimmung - die Einhaltung der ortsüblichen 1,5 Stellplätze/Wohneinheit. Vergleichbares gilt mit Blick auf den Bebauungsplan Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“. Unbenommen des eingeschränkten Geltungsbereichs, der vom planfestgestellten Vorhaben lediglich in dessen Randbereichen<sup>137</sup> betroffen ist, enthält der Bebauungsplan im Rahmen seiner Begründung ebenfalls nur einen Hinweis auf den Stellplatzschlüssel der niedersächsischen Bauordnung ohne eine entsprechende Festsetzung zu treffen<sup>138</sup>.

Soweit hingegen die im Baugenehmigungsverfahren zugrunde gelegten ortsüblichen 1,5 Einstellplätze/ Wohneinheit noch als Ausdruck des städtebaulichen Gestaltungsrechts oder der eigenen Verkehrspolitik angesehen werden, ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht erkennbar. Hierbei war zunächst zu berücksichtigen, dass mit Ausnahme des Flurgrundstücks 25/9, Gemarkung Buxtehude der faktisch als Abstellfläche durch die Anlieger oder den Besucherverkehr genutzte Seitenstreifen im Eigentum des Vorhabenträgers steht. Gehört der zu betrachtenden Grünstreifen mithin nicht bereits zum angrenzenden Straßenraum, sodass sich das Parken in Ermangelung angelegter Parkstreifen und einer ausreichenden Befestigung gemäß § 12 Abs. 4 Satz 1 StVO als unzulässig erweist, hat der Vorhabenträger einer Nutzung seines Grund und Bodens durch den öffentlichen Verkehr jedenfalls nicht zugestimmt. Dass sich der Vorhabenträger seiner uneingeschränkten privaten Verfügungsmacht begeben wollte, lässt sich auch nicht aus dem gewahren lassen entnehmen<sup>139</sup>. Eingedenk dessen geht auch die Hansestadt Buxtehude davon aus, dass entlang der Rübker Straße öffentliche Parkflächen weder ausgewiesen noch vorgesehen waren. Private Stellflächen sollten

<sup>136</sup> HessVGH, Urt. v. 10. 4. 2000 – 9 UE 2459/96 -, NVwZ-RR 2001, 924.

<sup>137</sup> Öffentliche Grünfläche mit Gehrecht für die Allgemeinheit, Fahr- und Leitungsrecht für die Anlieger in Höhe der Rübker Straße 20 sowie der Einmündung Feldmannweg.

<sup>138</sup> Begründung Bebauungsplan Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“, S. 16.

<sup>139</sup> Vgl. OVG NRW, Urt. v. 19.6.2000 – 11 A 1045/97, juris, Rn. 65.



hingegen mit Blick auf die Bebauungspläne Nr. 42, Nr. 42 1. Änderung, Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ auf den Grundstücken selbst bzw. nur an festgesetzten Verkehrsflächen (Stellplätze, Garagen, Gemeinschaftsgaragen und Gemeinschaftsstellplätzen) abgesichert werden<sup>140</sup>. Mithin bestehen bereits erhebliche Zweifel daran, ob die seitens der Anlieger und Besucher zusätzlich in Anspruch genommenen, außerhalb ihrer Grundstücke und der festgesetzten Verkehrsflächen überhaupt als Einstellflächen im Sinne des § 47 Abs. 1 Satz 1 NBauO anzusehen sind.

Gleichwohl führen der Entzug dieser Flächen und die zusätzlich Inanspruchnahme von Privateigentum zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Denn nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gehen hierdurch lediglich eine unbedeutende Anzahl von Stellflächen verloren, die nicht auf den angrenzenden Grundstücken selbst oder im nahegelegenen Bereich ausgeglichen werden können. In diesem Zusammenhang war zunächst zu berücksichtigen, dass der weit überwiegende Teil der Anlieger den ortsüblich Stellplatzbedarf bereits in Form von Einstellplätze, Carports oder Garagen absichert haben, die ihnen entweder auf ihre Grundstück selbst oder durch die oben genannte bauplanungsrechtlich festgesetzten und verwirklichten Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargetan, dass auf den Grundstücken – auch unter Berücksichtigung zu entziehender, privater Flächen – ausreichend Platz zur Integration notwendigen Einstellplätze verbleibt. Obgleich eine vollständige Kompensation der vormals genutzten Flächen nicht zu erreichen ist, führen die einzelnen und in der Anzahl überschaubaren Verluste zu keinen unzumutbaren Verkehrsverhältnissen, welche die Hansestadt Buxtehude zu einer planerischen Nachsteuerung zwingt. Erhebliche Verkehrsbehinderungen durch einen Parkplatzsuchverkehr sind ebenso wenig zu befürchten, wie eine nachhaltige Störung der verkehrsgerechten und sichereren Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Hierfür spricht vor allem das geringe Verkehrsaufkommen auf den Anliegerstraßen, welches – soweit erforderlich – entsprechende Wendemanöver ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zulässt. Die vorgesehene Verkehrserschließung der Hansestadt Buxtehude wird demnach weder nachhaltig beeinträchtigt noch wesentlich erschwert oder vereitelt.

Schließlich ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Feuerwehr als kommunale Einrichtung nicht festzustellen. Zwar kann die Feuerwehr aufgrund der planfestgestellten Lärmschutzwände die an der Rübker Straße gelegenen Grundstücke zukünftig nicht mehr direkt anfahren. Vielmehr ist sie gehalten, hierfür die planfestgestellten Zufahrten zu nutzen. Eine Gefährdung der ordnungsgemäßen Rettung im Brandschutzfall ist jedoch anhand der vom Vorhabenträger vorgelegten und nicht zu beanstandenen Nachweise für die Befahrbarkeit (Unterlage 16.04.) nicht zu verzeichnen. Hierbei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass sich die einzelnen Wegebeziehungen verlängern, die unter Umständen eine zeitliche Verzögerung mit sich bringen können. Die zeitliche Verzögerung wiegt jedoch nicht so schwer, dass der örtliche Brandschutz wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht wird. Eine hinreichend schnelle und effiziente Reaktion auf gefahrbringende Ereignisse ist weiterhin möglich und im Rahmen der empfohlenen Hilfsfrist gewährleistet. Dies gilt im gleichen Maße für die Grundstücke der Rübker Straße 2

---

<sup>140</sup> Begründung Bebauungsplan Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“, S. 16; Begründung Bebauungsplan Nr. 105; „Wohngebiet Feldmannweg Süd“; Begründung Bebauungsplan Nr. 42, 1. Änderung, S. 2.

bis 8. Zugegeben ist der Feuerwehr infolge der beengten Situation eine direkte Einfahrt in die Anliegerstraße der Rübker Straße 2 bis 8 durch ein rechts einbiegen nach der Zufahrt verwehrt. Sie muss, um zukünftig die Anliegergrundstücke zu erreichen, die Öffnung der Lärmschutzwand in Höhe der Rübker Straße 16 nutzen, hierzu mit entsprechend großem Wendekreis auf der Kreuzung Rübker Straße/Kälberweideweg über den dort befindlichen Geh- und Radweg in die Anliegerstraße einfahren (Unterlage 16.04, Blatt 5a). Das Passieren des Geh- und Radweges erfordert zwar mit Blick auf die dort planfestgestellte Lärmschutzwand ein zweimaliges kurzes Zurücksetzen. Nach der nachvollziehbaren Auskunft des zuständigen Stadtbrandmeisters der Hansestadt Buxtehude stellt dies jedoch für den Feuerwehreinsatz kein Problem dar. Bedenken aus brandschutzrechtlicher Sicht, vor allem bezogen auf die Sicherstellung eines hinreichend schnellen Feuerwehreinsatzes, wurden nicht dargetan. Gleiches gilt bezogen auf die Rübker Straße 3, 7b, 9, 11, da die planfestgestellten Lärmschutzwände eine Vorwärtseinfahrt über den Geh- und Radweg an dem Kreuzungsarm der Rübker Straße ermöglichen (Unterlagen 16.04, Blatt 4a) und den Feuerwehreinsatz – auch nach Aussagen des zuständigen Stadtbrandmeisters – nicht behindern. Die Erreichbarkeit des Mehrfamilienhauses in der Rübker Straße 3 ist bereits gegenwärtig über die Straße „Am Rugen End“ sichergestellt. Durch das beim Feuerwehreinsatz zum Tragen kommende blaue Blinklicht und dem Einsatzhorn werden die sich auf den Geh- und Radwegen befindlichen Fußgänger und Radfahrer hinreichend rechtzeitig gewarnt, sodass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer durch ein Befahren der Feuerwehr auf ein zumutbares Mindestmaß, welche dem allgemeinen Lebensrisiko entspricht, begrenzt ist.

Soweit § 4 Abs. 1 und 3 NBauO darüber hinaus fordert, dass das Baugrundstück so an einer mit Kraftfahrzeugen befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche liege oder einen solchen Zugang zu ihr haben muss, dass der für den Brandschutz erforderliche Einsatz von Feuerlösch- und Rettungsgeräten jederzeit ordnungsgemäß und ungehindert möglich sind bzw. die für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte erforderliche Bewegungsfreiheit und Sicherheit gewährleistet ist, liegen diese Voraussetzungen hier ebenfalls vor. Denn zu Gebäuden der Rübker Straße, die zukünftig durch die Rübker Straße selbst oder die parallel verlaufenden Anliegerstraßen erschlossen werden, ist jeweils ein 1,25 m breiter Zu- und Durchgang vorhanden. Zusätzlicher Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr bedarf es mit Ausnahme der Rübker Straße 7b und der Rübker Straße 6a bis 6c hingegen nicht. Nach § 4 Abs. 1 und 3 NBauO, § 1 Abs. 2, § 2 Satz 1 und 2 DVONBauO i.V.m. der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr<sup>141</sup> müssen Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr auf dem jeweiligen Grundstück nur dann bereitgestellt werden, wenn für ein Gebäude, dessen Wandöffnungen oder sonstige Stellen, die zum Anleitern bestimmt sind, mehr als 8 m über der Geländeoberfläche liegen oder derartige Flächen bei einem Feuereinsatz eines Gebäudes, das mehr als 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt liegt, erforderlich ist.

Bis auf das Gebäude der Rübker Straße 7b verfügen jedoch die von den neuen Wegebeziehungen betroffenen Gebäude lediglich über ein bis zwei Geschosse, die auch unter Berücksichtigung der vereinzelt vorhandenen höhergelegenen Erdgeschosse keine Gebäudehöhe von 8 m aufweisen. Die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges nach § 33 Abs. 2 Satz 2 NBauO erfolgt mithin - wenn nicht

---

<sup>141</sup> Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr vom 28.9.2012 ((Nds. MBl. Nr. 37q S. 159).

durch eine weitere notwendige Treppe – durch den Einsatz von Rettungsgeräten der Feuerwehr in Form von tragbaren Leitern, welcher (nur) einen - hier gegebenen - (fußläufigen) Zu- und Durchgang von der öffentlichen Straße her erfordert.

Demgegenüber kann die Rübker Straße 7b nach der für den Brandschutz zuständigen Hansestadt Buxtehude aufgrund der Anzahl der Geschosse im Brandfall nicht mit tragbaren Leitern erreicht werden, sondern erfordert einen Einsatz eines Rettungsfahrzeuges mit Drehleiter, was nach § 4 Abs. 1 und 3 NBauO, § 1 Abs. 2, § 2 Satz 1 DVONBauO i.V.m. der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr grundsätzlich ein Vorhalten von entsprechenden Aufstell- und Bewegungsflächen erforderlich macht. Zu berücksichtigen war hier jedoch, dass zwar § 3 der Allgemeinen Durchführungsverordnung zur Niedersächsischen Bauordnung (DVNBauO) vom 11. März 1987<sup>142</sup> ebenfalls Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr vorsah. Diese entsprechen jedoch nicht denjenigen der zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses maßgeblichen Rechtslage, sondern legten eine Mindestbreite von 6 m fest, die ausreichend befestigt und ständig freigehalten werden muss (§ 3 Abs. 2 Satz 1 DVNBauO). Bauliche Anlagen, die – wie hier - vor dem 1. November 2012 rechtmäßig errichtet oder begonnen wurden oder am 1. November 2012 aufgrund einer Baugenehmigung oder Bauanzeige errichtet werden dürfen, brauchen nach § 85 Abs. 1 NBauO an Vorschriften dieses Gesetzes, die vom bisherigen Recht abweichen, nur in den Fällen der Absätze 2 bis 4 angepasst zu werden. Letzteres ist insbesondere dann der Fall, wenn eine Anpassung zur Erfüllung der Anforderungen des § 3 Abs. 1 NBauO erforderlich ist, mithin eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit, vor allem eine Bedrohung für Leben und Gesundheit in Rede steht. Zu einer solchen Anpassung sah die Hansestadt Buxtehude als untere Bauaufsichtsbehörde und Träger der öffentlichen Feuerwehr bisher jedoch keine Veranlassung, sodass das Grundstück der Rübker Straße 7b über keine entsprechenden Aufstell- und Bewegungsflächen an den zum Anleitern bestimmten Stellen auf dem eigenen Grundstück verfügt; im Übrigen die Einhaltung dessen im Rahmen der Einwendungen und Abstimmungen mit ihr wie dem Stadtbrandmeister nicht beanstandet wurde. Denn jene können sich nach den örtlichen Verhältnissen allenfalls südlich des Grundstücks befinden, welche gegenwärtig durch die Parkflächen überdeckt und damit nicht ständig freigehalten werden. Eingedenk dessen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Feuerwehr – bis bisher – ihre Rettungsgeräte unverändert zum Einsatz bringen kann und ausreichend Bewegungsfläche zur Verfügung steht. Andernfalls bleibt es der der Hansestadt Buxtehude unbenommen vom § 85 Abs. 1, 2, 5 NBauO Gebrauch zu machen und entsprechende Aufstell- und Bewegungsflächen nachträglich anzuordnen. Dieser Anordnung stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen, da auch unter Berücksichtigung der vom planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommenen Fläche ausreichend Platz auf dem Grundstück verbleibt; unter Umständen hierfür zusätzlich auf die öffentliche Verkehrsfläche zurückgegriffen werden kann.

Soweit die Rübker Straße 6a bis 6c mehr als 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegen, geht die Planfeststellungsbehörde hingegen davon aus, dass ein ausreichender Brandschutz besteht. Anders als bisher werden die Grundstücke zwar nicht mehr durch die Rübker Straße, sondern durch die Anliegerstraße erschlossen. Die Entfernung der Gebäude der Rübker Straße 6a-6c bis zur öffentlichen Verkehrsfläche beträgt jedoch gegenwärtig ebenfalls mehr als

---

<sup>142</sup> Allgemeine Durchführungsverordnung zur Niedersächsischen Bauordnung (DVNBauO) vom 11.3.1987 (GVBl. 1987 S. 29).

50 m und wird durch die Anliegerstraße sogar verringert. Eine Veränderung der örtliche Verhältnisse, welche die Einhaltung der brandschutzrechtlichen Vorgaben in Abrede stellen, ist ausgehend davon nicht zu erblicken. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Grundstücke durch das planfestgestellte Vorhaben nicht in Anspruch genommen werden und die Feuerwehr auch zukünftig die Gebäude von der Anliegerstraße aus in unveränderter Form erreicht.

Demgegenüber richtet sich die Einräumung von Rechten zur Nutzung des Straßenverkehrsraums gemäß § 23 Abs. 1 NStrG nach dem bürgerlichen Recht. Die durch die Planfeststellung geregelten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen lässt demnach die Folgen, die sich aus Rahmen- oder Gestattungsverträgen für die Tragung der Kosten der Verlegung der Leistungsnetzes ergeben, unberührt<sup>143</sup>. Insoweit handelt es sich bei den in Ziff. 4.10 und Ziff. 7 des Erläuterungsberichts enthaltenen Ausführungen lediglich um zulässige Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen und gesetzliche Kostenregelungen, ohne dass hiervon rechtliche, die Hansestadt Buxtehude in ihrem Selbstverwaltungsrecht beeinträchtigende Wirkungen ausgehen. Andere, die Funktionsfähigkeit der Stadtentwässerung in Abrede stellende, Beeinträchtigungen hat die Hansestadt Buxtehude weder dargetan, noch sind solche ersichtlich.

Soweit die Hansestadt Buxtehude im Übrigen eine erhöhte Lärmbelastung für die Anwohner, die Rechtmäßigkeit der Variantenprüfung, die Leistungsfähigkeit des planfestgestellten Ausbaus bzw. des Knotenpunktes Rübker Straße/Harburger Straße, den Verlust von straßenbegleitenden Bäumen und die Verkehrssicherheit, auch bezogen auf die ausreichende Dimensionierung der Sammelstellen für den Abfall sowie die Kostenberechnung zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens beanstandet, ist eine Beeinträchtigung des Selbstverwaltungsrechtes nicht zu erblicken, sodass auf die Ausführungen unter Ziff. 2.4 verwiesen wird.

### **2.2.3.5 Immissionen**

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Immissionen in diesem Sinne sind gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen. Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die es nach §§ 41, 42 BImSchG primär durch aktive und sekundär durch passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu

---

<sup>143</sup> Vgl. OLG Braunschweig, Urt. v. 25.4.1984 – 3 U 178/83 -, juris, 1. Leitsatz; *Stüer*, Bau- und Fachplanungsrecht, 5. Auflage (2015), E. Fachplanung, Rn. 3755; vgl. auch Ziff. 33 Abs. 1 Satz 2 und 3 der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2015 – Plafer 15) vom Juni 2015 (VkB1, Dok.-Nr.B 5001).

vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen gilt. Außerdem ist die vorhabenbedingte Zunahme von Luftschadstoffen von Relevanz.

#### **2.2.3.5.1 Trennungsgebot**

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Entsprechenden Konflikten soll also bereits durch Wahrung bestimmter Abstände vorgebeugt werden.

Es ist schon zweifelhaft, ob der Ausbau der Rübker Straße eine raumbedeutsame Maßnahme im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG darstellt. Hierfür wird zumeist auf die Legaldefinition in § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG zurückgegriffen. Raumbedeutsame Maßnahmen sind danach solche, durch die Raum in Anspruch genommen wird oder welche die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflussen. Im vorliegenden Fall ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall. Es wird weder (zusätzlicher) Raum in erheblichem Umfang beansprucht, noch wird die räumliche Entwicklung oder Funktion eines ganzen Gebiets beeinflusst. Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich auf den Nahbereich der anliegenden Grundstücke und im Übrigen auf die lokalen Verkehrsströme.

Selbst wenn aber das Trennungsgebot hier zur Anwendung käme, wäre dem Rechnung getragen. Es handelt sich nämlich nicht um eine strikte Vorgabe; vielmehr unterliegt das Trennungsgebot der fachplanerischen Abwägung; es ist also eine hinreichend zu berücksichtigende Abwägungsdirektive<sup>144</sup>. Folglich können die Belange des Immissionsschutzes im Wege der Abwägung auch zurückgestellt werden, wenn andere Belange von hohem Gewicht zu berücksichtigen sind<sup>145</sup>. So ist es auch hier. Die zusätzliche Belastung der Anwohner der Rübker Straße, die unter Berücksichtigung der Lärminderungsmaßnahmen noch verbleibt, ließe sich nur durch eine raumgreifende Ortsumgehung vermeiden. Eine solche Ortsumgehung ist jedoch mit vielen Nachteilen verbunden. Zu nennen sind hier nicht nur die deutlich höheren Kosten und die weitere Zerschneidung der Landschaft, sondern auch die Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets V 59 „Moore bei Buxtehude“. Auf die Ausführungen zur Variantenprüfung wird insoweit verwiesen (siehe unter 2.2.3.2).

#### **2.2.3.5.2 Verkehrslärm**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist § 41 BImSchG i.V.m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. Danach ist bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen infolge von Verkehrsgeräuschen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deshalb bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Eine wesentliche Änderung einer vorhandenen Straße liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV hier auch vor, weil

<sup>144</sup> BVerwG, Urt. v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 ff.; BVerwG, Beschl. v. 5.12.2008 – 9 B 28.08 –, NVwZ 2009, 320 (324).

<sup>145</sup> BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116 (Rn. 164).

die Baumaßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, der den von der Straße ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) bei einer gedachten Ausführung ohne Lärmschutzmaßnahmen erhöht.

Die Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche ist allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind<sup>146</sup>.

Die durch Ausbau der Rübker Straße unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzmaßnahmen prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung überschreitet zum Teil die gesetzlichen Grenzwerte, was zur Folge hat, dass den Eigentümern der betroffenen Grundstücke ein Anspruch auf passiven Schallschutz einzuräumen ist. Im Einzelnen:

#### 2.2.3.5.2.1 Immissionsgrenzwerte

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung für Verkehrslärmimmissionen, soweit hier von Interesse, die folgenden Immissionsgrenzwerte fest:

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22 – 6 Uhr)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV kommt es für die Zuordnung der von Verkehrslärm betroffenen Grundstücke zu den jeweiligen Gebieten auf die Festsetzungen in Bebauungsplänen an. Sind Bebauungspläne nicht vorhanden oder befindet sich ein Grundstück im Außenbereich, ist die Zuordnung zu einem Immissionsgrenzwert anhand der Schutzbedürftigkeit vorzunehmen. Für faktische Baugebiete im Sinne von § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. den Gebietstypen der Baunutzungsverordnung wird der gleiche Wert angesetzt, wie für ein festgesetztes Baugebiet. Für Außenbereichsgrundstücke wird entsprechend der Schutzbedürftigkeit von der Rechtsprechung regelmäßig ein Wert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts angesetzt, was der Schutzbedürftigkeit von Dorf- und Mischgebieten entspricht<sup>147</sup>.

Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche (Erholungsgärten, Terrassen etc.) ist nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind<sup>148</sup>.

<sup>146</sup> BVerwG, Urt. v. 15.3.2000 – 11 A 33.97 –, NVwZ 2001, 78 (79).

<sup>147</sup> BVerwG, Urt. v. 26.5.1994 – 7 A 21.93 –, NVwZ 1994, 1002 ff; Urt. v. 9.4.2003 – 9 A 37.02 –, NVwZ 2003, 1393.

<sup>148</sup> BVerwG, Urt. v. 15.3.2000 – 11 A 33.97 –, NVwZ 2001, 78 (79).

### 2.2.3.5.2.2 Gebietsnutzungen

Im vorliegenden Fall wurden die von Verkehrslärm der ausgebauten Rübker Straße betroffenen Grundstücke gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen zugeordnet, soweit die Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen. Dies gilt zunächst für den vorderen Bereich der Rübker Straße, für den der Bebauungsplan Nr. 42 der Hansestadt Buxtehude entlang der Rübker Straße reine bzw. allgemeine Wohngebiete festsetzt. Für Bereiche entlang der Harburger Straße sind zum Teil auch Gewerbegebiets- und Mischgebietsflächen festgesetzt. Die Bebauungspläne Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ wurden ebenfalls berücksichtigt.

Für die Bebauung nördlich des Feldmannweges gibt es zwar keinen Bebauungsplan. Sie ist aber dem vorhandenen Baugebiet noch zuzuordnen und genießt nach seiner tatsächlichen Nutzung den Schutzanspruch eines Wohngebietes.

Ob die Bebauung auf der nordwestlichen Seite der Rübker Straße, zwischen den Hausnummern Rübker Straße 49 und 71 einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB darstellt bzw. dem vorangehenden Bebauungszusammenhang noch zugerechnet werden kann, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu bezweifeln. Es handelt sich lediglich um eine einseitige, straßenbegleitende Bebauung, die nur aus 10 vornehmlich dem Wohnen dienenden Gebäuden und einer in zweiter Reihe stehenden großen Reithalle besteht. Zwar dürfte es sich dabei um einen Bebauungszusammenhang handeln. Eine Zugehörigkeit zu der sich stadteinwärts entlang der Rübker Straße anschließenden Bebauung dürfte jedoch an der vorhandenen größeren Baulücke zwischen den Grundstücken Rübker Straße 49 und 25 scheitern. Der Bebauungszusammenhang zwischen den Grundstücken Rübker Straße 49 und 71 müsste deshalb selbst ein Ortsteil im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB sein. Nicht jeder Bebauungszusammenhang bildet jedoch zugleich einen Ortsteil. Dazu muss die vorhandene Bebauung ein gewisses Gewicht haben und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur sein. Bei einer einseitigen bandartigen Bebauung hat das Bundesverwaltungsgericht diese Anforderung als erfüllt angesehen, wenn die Anordnung der Bebauung auf ihren Nutzungszweck zurückgeht und darin ihre Rechtfertigung findet, wie es bspw. bei der Bebauung entlang eines Seeufers der Fall ist<sup>149</sup>. Bei einer bandartigen straßenbegleitenden Bebauung mit 13 Gebäuden wurde dies im Einzelfall aber auch schon verneint<sup>150</sup>. Das Fehlen von faktischen Baulinien kann ebenfalls ein Indiz für eine Regellosigkeit der Bebauung und damit für die fehlende organische Siedlungsstruktur sein<sup>151</sup>. Letztlich kann diese Frage jedoch dahinstehen. Selbst wenn es sich bei der zu beurteilenden Bebauung um einen Innenbereich handelt, hat dieser lediglich den für Dorf- und Mischgebiet geltenden Schutzanspruch von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV. Der Bebauungszusammenhang wird nämlich wesentlich mit geprägt durch den auf Höhe Rübker Str. 61a/63 bestehenden Pferdehaltungsbetrieb mit Reithalle und Reitplatz, der auch über eine Baugenehmigung aus dem Jahr 1991 verfügt. Ein solcher Betrieb wäre in einem faktischen Wohngebiet nach § 34 Abs. 2 BauGB, §§ 3 und 4 BauNVO nicht zulässig, auch nicht nach § 14 Abs. 1 BauNVO,

<sup>149</sup> BVerwG, Urt. v. 6.11.1968 – IV C 31.66 –, BVerwGE 31, 22 (hier zitiert nach juris, Rn. 23, 24).

<sup>150</sup> VG Gelsenkirchen, Urt. v. 1.7.2013 – 6 K 3124/11 –, juris, Rn. 23.

<sup>151</sup> BayVGh, Beschl. v. 19.3.2009 – 15 ZB 08.3105 –, juris, Rn. 9.

da es sich hier nicht um eine untergeordnete Nebeneinrichtung handelt<sup>152</sup>. Somit kann auch offen bleiben, ob es sich nun um ein faktisches Mischgebiet (§ 6 BauNVO), Dorfgebiet (§ 5 BauNVO) oder gar eine Gemengelage im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB handelt. Da jedenfalls kein Wohngebiet vorliegt, ist der Ansatz des höheren Immissionsgrenzwertes nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV entsprechend der nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Schutzbedürftigkeit sachgerecht.

### 2.2.3.5.2.3 Schallberechnung

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

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV, welche das Berechnungsverfahren für lange, gerade Fahrstreifen vorgibt, die auf ihrer gesamten Länge konstante Emissionen und unveränderte Ausbreitungsbedingungen aufweisen. Für Fälle, in denen die zu betrachtende Verkehrsanlage keine langen, geraden Fahrstreifen mit konstanten Emissionen und unveränderten Ausbreitungsbedingungen aufweist, enthält die Anlage 1 zur 16. BImSchV eine Verweisung auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Da im vorliegenden Fall die Fahrstreifen nicht gerade sind und auch die sonstigen Voraussetzungen für die Berechnung des Beurteilungspegels nach der Vorgabe in Anlage 1 der 16. BImSchV nicht gegeben sind, musste die Berechnung nach RSL-90 erfolgen. Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z.B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen des Vorhabenträgers für 2025 zugrunde. Grundlage der Prognose ist die Verkehrsuntersuchung der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH aus dem Jahr 2010 in der fortgeschriebenen Fassung vom Juni 2013. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2010 hat dabei auch Verkehrsuntersuchungen berücksichtigt, die für das Planfeststellungsverfahren des dritten Bauabschnittes der A 26 angefertigt wurden. Danach ist auf der Rübker Straße von folgenden Verkehrsbelastungen im Jahr 2025 auszugehen:

Tabelle 2.2.3.5.2.3

	Ist-Zustand (Stand 2013) Kfz/SV (24 h)	Planfall 2 (Durchbau A 26 bis A 7) Kfz/SV (24 h)
Rübker Straße östlich Harburger Straße	8.050/100	21.000/1400

<sup>152</sup> Zur Unzulässigkeit von Pferdehaltung im Wohngebiet siehe nur VGH Bad.-Württ., Urt. v. 17.4.2013 – 5 S 3140/11 –, NuR 2013, 819; NdsOVG, Beschl. v. 19.11.2008 – 1 ME 233/08 –, NdsVBI 2009, 119.



Rübker Straße östlich Kälberweideweg	5.550/50	20.800/1350
Rübker Straße östlich Feldmannweg	4.800/50	20.200/1350
Autobahnzubringer (Anschlussarm)	--	19.900/1300

Das in der Verkehrsuntersuchung als „Planfall 2“ berechnete Szenario geht von einem Durchbau der A 26 bis zur A 7 aus. In diesem Fall wird die Verkehrsbelastung auf der A 26 am größten sein und damit auch die Belastung der Rübker Straße. Erst mit der Fertigstellung der A 26 erreicht diese ihre volle Funktionsfähigkeit für den Verkehr von und in Richtung Hamburg. Der betrachtete Planfall stellt deshalb hinsichtlich der Lärmimmissionen auch den ungünstigsten Fall dar.

Der gewählte Prognosehorizont auf das Jahr 2025 ist ebenfalls sachgerecht. In der Straßenplanung sind grundsätzlich Prognosezeiträume von zehn bis 15 Jahren angemessen, weil sichere Vorhersagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren hinweg meistens nur sehr schwer möglich sind<sup>153</sup>. Daraus folgt aber nicht, dass die Prognose im vorliegenden Fall auf einen Horizont in 10 bis 15 Jahren erstreckt werden musste. Es fehlt für die Festlegung des Prognosehorizontes an normativen Vorgaben. Die Wahl des Prognosehorizontes ist daher nur zu beanstanden, wenn sie Ausdruck unsachlicher Erwägungen wäre<sup>154</sup>. Das ist hier nicht der Fall. Das Jahr 2025 ist als Anknüpfungspunkt für die Prognose geeignet, weil die A 26 bis zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich an die A 7 angeschlossen sein wird, sodass sich dann die volle Verkehrswirksamkeit der Autobahn auch auf der Rübker Straße zeigen wird. Der dritte Bauabschnitt der A 26 wurde schon am 29. Juni 2012 planfestgestellt und der Planfeststellungsbeschluss ist auch bestandskräftig geworden. Für den vierten Bauabschnitt wurde im Planfeststellungsverfahren auf niedersächsischer Seite am 19. Mai 2015 der Erörterungstermin durchgeführt, auf Hamburger Seite Anfang Juni 2015. Mit den Planfeststellungsbeschlüssen für den vierten Bauabschnitt ist daher in Kürze zu rechnen. Dementsprechend kann erwartet werden, dass die A 26 bis 2025 fertiggestellt sein wird.

Im Erörterungstermin vom 26./27. Mai 2016 wurde in diesem Planfeststellungsverfahren die Aktualität der Verkehrsprognose bezweifelt. Hintergrund sind die Verkehrsprognosen für das Planfeststellungsverfahren zum vierten Bauabschnitt der A 26. Die Planfeststellungsbehörde hat diesbezüglich Auskünfte beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) eingeholt. Im Ergebnis wurde der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass für den vierten Bauabschnitt der A 26 nunmehr im Planfeststellungsverfahren eine geringere Verkehrsbelastung gerechnet auf das Jahr 2030 angenommen wird als bisher. Das wirkt sich auch auf das nachgeordnete Straßennetz aus. Für den Anschlussarm des Autobahnzubringers der K 40 wird von der NLStBV im Jahr 2030 eine Belastung (DTVw) von 16.700 Fahrzeugen bei einem Schwerverkehrsanteil von 1240 gerechnet, zwischen Kälberweidenweg und Feldmannsweg würde die Belastung auf der Rübker Straße bei 16.600 Fahrzeugen (Schwerverkehr: 1230 Fahrzeuge) liegen. Diese Werte liegen erkennbar unter den Werten, die im vorliegenden Fall für 20125 errechnet wurden. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte Verkehrsprognose liegt damit auf jeden Fall auf der sicheren Seite.

<sup>153</sup> BVerwG, Urt. v. 7.3.2007 – 9 C 2.06 –, BVerwGE 128, 177 (Rn. 21); OVG S-H, Beschl. v. 28.6.2010 – 1 LA 24/10 –, NordÖR 2010, 450 (451).

<sup>154</sup> BVerwG, Urt. v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 74).

Umgekehrt boten die neuen Zahlen für die A 26 aber auch keinen Anlass, die vorliegende Verkehrsprognose nochmals fortzuschreiben mit dem Ziel, bezogen auf das Jahr 2030 eine niedrigere Verkehrsbelastung als bisher zu erhalten. Insofern ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Verkehrsuntersuchungen für die A 26 grobmaschiger erfolgen und den Verkehr im nachgeordneten Straßennetz daher nicht im Detail abbilden können. Die Zahlen der hier für die lokale Planung verwandten Prognose können deshalb schon aus methodischen Gründen bei ansonsten gleichen Eingangsdaten voneinander abweichen. Im Übrigen ist die Planfeststellungsbehörde auch nicht verpflichtet, Verkehrsprognosen ständig zu aktualisieren<sup>155</sup>.

Vielfach wurde von Einwendern vorgebracht, dass die lärmtechnische Untersuchung die besondere Störwirkung an- und abfahrender Fahrzeuge an Kreuzungen und Einmündungen nicht berücksichtige. Dieser Einwand ist unberechtigt. In Übereinstimmung mit der RSL-90 wurde für die besondere Störwirkung lichtzeichengeregelter Kreuzungen und Einmündungen in der schalltechnischen Berechnung ein Zuschlag von bis zu 3 dB(A) berücksichtigt. Der Zuschlag war hier nicht nach Tabelle D der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zu vergeben, da im vorliegenden Fall die Berechnung nach RSL-90 vorrangig ist. Inhaltlich ergeben sich dadurch keine Unterschiede, den die Vorgaben für den Zuschlag sind in der Tabelle D der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV mit den Vorgaben der RSL-90 identisch.

Eine gesonderte Berücksichtigung von tieffrequenten Geräuschen durch Fahrzeuge, insbesondere LKW; wie sie vielfach von Einwendern gefordert wurde, war nicht erforderlich bzw. möglich. Nach der 16. BImSchV ist die Maßeinheit dB(A) die maßgebliche Bezugsgröße. Im Unterschied zu dB berücksichtigt dB(A) einen gewichteten Frequenzfilter (A-Filter). Dieser bewertete Schalldruckpegel, der weder eine physiologische noch eine physikalische Messgröße ist, zieht die Frequenzabhängigkeit der menschlichen Lautstärkewahrnehmung in Betracht und damit auch den Umstand, dass niederfrequente Geräusche als weniger störend empfunden werden als solche höherer Frequenz. Für eine von dieser normativ vorgegebenen Berechnung abweichende Betrachtung gibt es somit keine sachliche und auch keine rechtliche Grundlage<sup>156</sup>.

Ebenso wenig war es schließlich erforderlich, Fluglärm in die Berechnungen einzubeziehen. Grundsätzlich ist eine Berücksichtigung von Lärm aus anderen Quellen jenseits des Straßenverkehrs nach der 16. BImSchV nicht vorgesehen (keine summative Betrachtung). Gleichwohl ist hiervon nach der Rechtsprechung eine Ausnahmen anerkannt, wenn die gesamte Belastung ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß erreicht und deshalb eine Beeinträchtigung des Grundrechts der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zu befürchten ist<sup>157</sup>. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor. Der hier in Betracht kommende Verkehrsflughafen der Freien und Hansestadt Hamburg befindet sich in einer Entfernung von etwa 23 km Luftlinie nördlich der Elbe. Anflüge dieses Verkehrsflughafens verlaufen zwar auch über Buxtehude, die eigentliche Einflugschneise befindet sich aber nördlich des Flughafens im Bereich Quickborn-Norderstedt. Der Werksflughafen des Airbuswerks in Hamburg Finkenwerder liegt

---

<sup>155</sup> OVG NRW, UrT. v. 13.5.2015 – 11 D 7/12.AK –, juris Rn. 144.

<sup>156</sup> NdsOVG, UrT. v. 18.2.2009 – 7 KS 75/06 –, ZUR 2009, 329 (hier zitiert nach juris, Rn. 160).

<sup>157</sup> BVerwG, UrT. v. 21.3.1996 – 4 C 9.95 –, BVerwGE 101, 1 (11), UrT. v. 28.10.1998 - 11 A 3.98 –, BVerwGE 107, 350 (356).

zwar deutlich näher an Buxtehude, er darf jedoch nur von 6.00 bis 22.00 Uhr für An- und Abflüge genutzt werden. Die Nutzung ist zudem auf maximal 35 Flugbewegungen täglich und 27 Flugbewegungen täglich im Jahresdurchschnitt reglementiert. Die Einflugschneise dieses Flughafens befindet sich im Norden über den Hamburger Elbvororten und über der Elbe sowie im Süden über Neuenfelde. Eine besondere Fluglärmbelastung in Buxtehude, welche eine summative Betrachtung erfordern könnte, ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar.

#### **2.2.3.5.2.4 Aktiver Schallschutz**

Im vorliegenden Fall werden die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geltenden Immissionsrichtwerte an den anliegenden Wohnhäusern ohne Lärmschutzmaßnahmen überschritten. Deshalb sind beidseitig der Rübker Straße entlang der vorhandenen Bebauung 3 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen. Diese reichen jedoch nicht aus, um an jedem betroffenen Grundstück die geltenden Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Gleichwohl sind weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht erforderlich, weil die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In einem solchen Fall kann der Betroffene auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes verwiesen werden (siehe dazu noch unter 2.2.3.5.2.5). Dabei ist die Planfeststellungsbehörde von folgenden grundsätzlichen Erwägungen ausgegangen:

Die Unverhältnismäßigkeit von weiteren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG kann jedoch nicht schematisch allein aus dem Verhältnis der Kosten des aktiven zum -regelmäßig billigerem– passivem Schallschutz hergeleitet werden<sup>158</sup>. Für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit ist vielmehr zunächst zu untersuchen, welche Kosten ein Vollschutz erfordert. Sind diese unverhältnismäßig, müssen schrittweise Abschlüsse gemacht werden, um die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand leistbare maximale Verbesserung durch aktiven Schallschutz zu ermitteln. Das erfordert eine Gegenüberstellung des im jeweiligen Baugebiet erreichbaren Schutzes und der dafür erforderlichen Kosten. Wo die Unverhältnismäßigkeit beginnt, ist demnach stets eine Frage des Einzelfalls und lässt sich nicht mit bestimmten Verhältnisangaben festlegen.

Innerhalb von Gebieten mit unterschiedlicher Bebauung sind Differenzierungen an Hand einer Betrachtung der Kosten pro Schutzfall geboten, weil bei einer dichteren Bebauung die Kosten zur Erreichung eines bestimmten Schallschutzniveaus pro Schutzfall niedriger liegen als bei einer aufgelockerten Bebauung. Somit ist auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen dem Vorhabenträger bei einer dichteren Bebauung ein höheres Maß an Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zumutbar als bei einer aufgelockerten Bebauung. Darüber hinaus können Gesichtspunkte wie die Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes durch die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes berücksichtigt werden<sup>159</sup>. Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG hat somit einen Abwägungscharakter, der die Berücksichtigung der Belange anderer Betroffener (z.B. durch Lärmverlagerungen oder Lärmreflexionen) und die Berücksichtigung öffentlicher Belange (z.B. des Stadtbildes) gestattet<sup>160</sup>.

Zu den neben den Kosten ebenfalls zu berücksichtigenden Kriterien zählen die Vorbelastung mit Verkehrslärm, aber auch mit Lärm aus anderen Quellen, die

<sup>158</sup> BVerwG, Urt. v. 13.5.2009 – 9 A 72.07 –, NVwZ 2009, 1498, 1503

<sup>159</sup> BVerwG, Urt. v. 13.5.2009 – 9 A 74.07 –, juris, Rn. 54

<sup>160</sup> BVerwG, Urt. v. 14.4.2010 – 9 A 43.08 –, juris, Rn. 43.

Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen, das Ausmaß der prognostizierten Richtwertüberschreitungen und der zu erwartende Wertverlust der Grundstücke. Für die grundsätzlich zulässige Berücksichtigung einer Vorbelastung<sup>161</sup> durch den vorhandenen Verkehrslärm gelten jedoch im Falle einer wesentlichen Änderung einer Straße Einschränkungen. Die Vorbelastung ist nämlich im Fall der wesentlichen Änderung einer Straße schon beim Begriff der „wesentlichen Änderung“ zu berücksichtigen. Eine solche liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV nur bei einer Steigerung des Verkehrslärms um 3 dB(A) vor. Lärmzunahmen unterhalb dieser Schwelle lösen keine Lärmschutzansprüche aus. Weil somit bei baulichen Eingriffen vorhandener bzw. nur gering gesteigerter Verkehrslärm ohne Lärmschutzansprüche hingenommen werden muss, kann die Vorbelastung nicht allein als Argument herangezogen werden, die bei einer Lärmzunahme um mindestens 3 dB(A) an sich bestehenden Lärmschutzansprüche wieder auszuschließen. Somit ist die Vorbelastung zwar als *ein* Kriterium bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG berücksichtigungsfähig, sie rechtfertigt aber nicht den Verzicht auf eine weitere planerische Abwägung für die Annahme, dass weitergehende Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind<sup>162</sup>.

Die Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall ergibt Folgendes:

Ein Vollschutz lässt sich noch nicht einmal mit einer 6 m hohen Lärmschutzwand erreichen. Es verblieben dann immer noch 37 Gebäude nachts und 16 Gebäude am Tage, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Lärmschutzwände dieser Höhe würden einen massiven städtebaulichen Eingriff darstellen und für die dahinter liegenden Gebäude auch kaum erträgliche Einbußen bei Belichtung und Besonnung mit sich bringen. Hinzu kommen die hohen Kosten von knapp 3 Mio. € für eine solche Wand, die bei einem Vollschutz noch höher wären. Vor diesem Hintergrund scheidet ein Vollschutz offensichtlich aus, ohne dass der Frage nachgegangen werden müsste, welche Kosten dafür genau anfallen.

Weiterhin geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass hinsichtlich der Höhe der Lärmschutzwände eine Differenzierung innerhalb der anliegenden Baugebiete nicht erforderlich ist. Diese vor allem zu Eisenbahnstrecken von der Rechtsprechung entwickelte Anforderung betrifft regelmäßig deutlich längere Verkehrsanlagen, die durch unterschiedliche Siedlungsstrukturen führen. Solche liegen hier aber nicht vor. Die Ausbaustrecke ist verhältnismäßig kurz und die beidseitig der Rübker Straße anliegende Bebauung ist auch hinsichtlich der Dichte und Bewohnerzahl noch einigermaßen homogen. Unterschiedliche Wandhöhen auf den sich gegenüberliegenden Straßenseiten würden zudem unerwünschte Schallreflexionen nach sich ziehen.

Für den demnach anzustellenden Kostenvergleich hat die Planfeststellungsbehörde sodann maßgeblich nicht auf die Zahl der Gebäude (ein Gebäude = ein Schutzfall) abgestellt, sondern auf die Zahl der Immissionspunkte. Teilweise handelt es sich bei den betroffenen Gebäuden um Mehrfamilienhäuser, bei denen die Betrachtung nach Immissionspunkten auch die Berücksichtigung der Stockwerke, Himmelsrichtungen und Außenwohnbereiche im Detail ermöglicht. Die daraus ermittelte Zahl der Schutzfälle dürfte auch die Zahl der betroffenen Personen besser abbilden als ein allein gebäudebezogener Kostenvergleich der gelösten Schutzfälle. In Abstufung der

---

<sup>161</sup> BVerwG, Urt. v. 15.3.2000 – 11 A 46.97 –, NVwZ 2001, 81 (hier zitiert nach juris Rn. 60), BayVGh, Urt. v. 23.2.2007 – 22 A 01.40089 –, ZUR 2007, 540 (Rn. 70).

<sup>162</sup> BVerwG, Urt. v. 18.7.2013 – 7 A 9.12 –, juris, Rn. 43; Urt. v. 20.1.2010 – 9 A 22.08 –, NVwZ 2010, 1151 (Rn. 48, 49).

Höhe einer Lärmschutzwand ergeben sich danach folgende Kosten und (gelöste) Schutzfälle:

Höhe LSW (m)	Kosten in €	Schutzfälle		Gelöste Schutzfälle		Kosten je Gelöster Schutzfall in €	Kosten in €	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		Passiv Lärmschutz	Gesamt
ohne	-	390	479	-	-	-	550.816	550.816
2	959.000	390	479	137	115	3800	308.716	1.267.716
3	1.438.000	390	479	237	201	3300	192.664	1.630.664
4	1.917.000	390	479	300	270	3400	125.960	2.042.960
5	2.396.000	390	479	330	329	3700	79.324	2.475.324
6	2.875.000	390	479	341	355	4200	65.468	2.940.468

Hinsichtlich der Kosten je gelöstem Schutzfall erweist sich die Variante einer 3 m hohen Lärmschutzwand als am günstigsten, was für diese Variante spricht. Freilich hat diese Variante auch Nachteile. Die Zahl der verbleibenden Schutzfälle ist noch relativ hoch. Die für die Nachtzeit ungelösten 278 Schutzfälle betreffen 58 Gebäude, 16 davon sind mit mindestens 60 dB(A) nachts und teilweise auch mindestens 70 dB(A) tags betroffen. Im Vergleich zum Nullfall tritt eine Pegelerhöhung in Einzelfällen von bis zu 9 dB(A) auf. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ist an den Gebäuden mit ungelösten Schutzfällen teilweise recht erheblich.

Gleichwohl hält die Planfeststellungsbehörde eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände für unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG. Zunächst ist darauf zu verweisen, dass die Gesamtkosten für den Lärmschutz insgesamt mit jeder weiteren Erhöhung der Wände Lärmschutzwände weiter ansteigen. Demgegenüber nimmt jedoch die Zahl der zusätzlich gelösten Schutzfälle je Meter Wandhöhe kontinuierlich ab. Während der Unterschied zwischen einer 2 m und einer 3 m hohen Wand bei den gelösten Schutzfällen Tag/Nacht noch 100/86 beträgt, sind es beim Übergang von einer 3 m auf eine 4 m hohe Wand nur noch 63/67. Die Höhe der Kosten je Schutzfall steigt zudem jedenfalls bei einer mehr als 4 m hohen Wand deutlich an. Auch die von einer Überschreitung der kritischen Schwelle von 70/60 dB(A) betroffenen Gebäude sind nicht geeignet, eine Erhöhung der Lärmschutzwände über 3 m hinaus zwingend erforderlich zu machen. Deren Belastung ist bei einigen Objekten (Rübker Str. 1, 2, 3, 16; Feldmannweg 2) der Lage an Kreuzungen und Einmündungen geschuldet. Andere betroffene Objekte (Rübker Str. 6, 7b, 38 und 40) verdanken die hohe Belastung ihrer unmittelbaren Nähe zur Straße, während die meisten Häuser in der Rübker Straße doch etwas zurückgesetzt sind. Ein weitergehender Schutz dieser Gebäude wäre nur bei deutlich höheren Lärmschutzwänden möglich, was wiederum zu erheblichen städtebaulichen Beeinträchtigungen und zu Einschränkungen bei Belichtung und Besonnung gerade

dieser betroffenen Grundstücke führen würde, da diese nur mit sehr geringen Abständen hinter den Lärmschutzwänden stehen.

Zu beachten ist auch, dass in den Erdgeschossen generell ein weitgehender Schutz durch die Lärmschutzwände erfolgt, in vielen Fällen die Lärmbelastung sogar deutlich unter das jetzige Niveau absinkt, insofern also eine Lärmsanierung stattfindet. An den Gebäuden, bei denen die Immissionsgrenzwerte an einzelnen Immissionsorten nicht eingehalten werden, macht sich zudem die hohe Vorbelastung bemerkbar. Die diesbezügliche Veränderung der Lärmbelastungssituation an der Rübker Straße lässt sich auch quantitativ fassen. Bei den in der schalltechnischen Untersuchung berechneten Immissionsorten steigt die Immissionsbelastung zwar tags an 374 Immissionsorten und nachts an 369 Immissionsorten im Vergleich zum Nullfall an, wobei dieser Anstieg nicht in allen Fällen auch zu einer Überschreitung des nach der 16. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwertes führt. An 94 Immissionsorten tags und 83 Immissionsorten nachts bleibt die Belastung im Vergleich zum Nullfall hingegen konstant und an 321 Immissionsorten tags und 278 Immissionsorten nachts sinkt die Belastung im Vergleich zum Nullfall sogar, wird es also trotz Realisierung des Vorhabens künftig leiser als bisher sein. Das zeigt sich auch, wenn man ausschließlich die Immissionsorte betrachtet, die von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes betroffen sind. Nach Realisierung des Vorhabens unter Einschluss des aktiven Schallschutzes werden für die Tages- und Nachtzeit 37 Immissionsorte mit einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes hinzukommen. Umgekehrt werden aber Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag an 52 und in der Nacht an 64 Immissionsorten entfallen. Den Verschlechterungen an einem Teil der Gebäude stehen überwiegende Verbesserungen an anderer Stelle gegenüber. Es zeigt sich also, dass auch die hier planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anlieger einen hohen Schutzwirkung haben, die über die Kompensation des vorhabenbedingten Lärmzuwachses teilweise deutlich hinausgeht. Daraus folgt aber auch, dass für verbleibende Grenzwertüberschreitungen die vorhandene Vorbelastung maßgeblich mitverantwortlich ist.

Für die Planfeststellungsbehörde wiegen zudem zwei weitere Aspekte schwer. So hat die Hansestadt Buxtehude gegenüber den ursprünglich geplanten höheren Schallschutzwänden eingewandt, dass diese städtebaulich nicht vertretbar seien. Die nachteiligen städtebaulichen Wirkungen von Lärmschutzwänden sind bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich berücksichtigungsfähig<sup>163</sup>. Solche nachteiligen Wirkungen würden hier auch eintreten, da die Bebauung entlang der Rübker Straße eher kleinstädtisch geprägt ist und hohe Lärmschutzwände daher den Charakter der vorhandenen Bebauung empfindlich stören würden. Der zweite zu berücksichtigende Aspekt sind die Verschattungswirkungen der Lärmschutzwände, die sich vor allem auf der nordwestlichen Seite der Rübker Straße einstellen würden<sup>164</sup>. Hierzu liegt der Planfeststellungsbehörde eine gutachterliche Bewertung für 3 m hohe Lärmschutzwände vor. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer nur 3 m hohen Lärmschutzwand nur einzelne Gebäude an der Nordseite der Rübker Straße in der Nähe der Kreuzung mit der Harburger Straße von einer mäßigen Abnahme der

<sup>163</sup> BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 25.95 –, NVwZ 1998, 513 (517); BayVGH, Urt. v. 23.2.2007 – 22 A 01.40089 –, ZUR 2007, 540 (hier zitiert nach juris, Rn. 68 ff.); NdsOVG, Urt. v. 20.3.2003 – 7 KS 4179/01 –, VkB1. 2003, 456 (Leitsatz 3).

<sup>164</sup> Zur Berücksichtigung von Verschattungen siehe ebenfalls BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 – 11 A 25/95 –, NVwZ 1998, 513 (517).

Sonneneinstrahlung in den Wintermonaten betroffen sind. Es handelt sich dabei vor allem um die Gebäude Rübker Straße 1, 3 und 7B, bei denen eine Abnahme der Globalstrahlung in den Wintermonaten um bis zu 20 % auf Höhe des Erdgeschosses zu erwarten ist. Für eine 4 m hohe Lärmschutzwand liegt eine ergänzende Stellungnahme des Gutachters vor. Danach nimmt bei einer 4 m hohen Lärmschutzwand nicht nur die Betroffenheit einzelner Gebäude zu, es sind auch deutlich mehr Gebäude betroffen. So listet der Gutachter 12 weitere Gebäude auf, bei denen auf einzelnen Fassadenabschnitten eine Abnahme der Globalstrahlung um mehr als 1/3 oder mehr möglich ist, ohne dass der Gutachter dies abschließend untersucht hat. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies ein gewichtiger Aspekt, der gegen eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände über 3 m hinaus spricht, auch wenn es keine rechtsverbindlichen Maßstäbe zur Bewertung von Verschattungswirkungen gibt.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass eine 3 m hohe Lärmschutzwand im Ergebnis den besten Ausgleich zwischen den hier zu berücksichtigenden Belangen (Schutzbedürftigkeit der Anwohner, Kosten, Ortsbildbeeinträchtigung durch Lärmschutzwände, Verschattungswirkung) gewährleistet. Ergänzend sei auf die Ausführungen im Einwendungsteil des Planfeststellungsbeschlusses zu einzelnen betroffenen Objekten verwiesen.

Zusätzlich zu den Lärmschutzwänden ist im vorliegenden Fall noch die Verwendung eines lärmindernden Asphaltbelages vorgesehen. Ein solcher Straßenbelag kann grundsätzlich als Maßnahme des aktiven Schallschutzes im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG angesehen werden<sup>165</sup>. In der schalltechnischen Untersuchung ist für den lärmindernden Belag jedoch kein Korrekturwert auf den Emissionspegel nach der Anmerkung zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV berücksichtigt worden. Das hat seinen Grund in dem Umstand, dass die lärmindernde Wirkung bestimmter Straßenbeläge auch für den innerörtlichen Bereich zwar mittlerweile nachgewiesen ist. Allerdings hat das hierfür zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bisher noch keinem der für den innerörtlichen Bereich erprobten Fahrbahnbeläge einen Korrekturwert  $D_{StrO}$  zugewiesen, da die bau- und lärmtechnische Dauerhaftigkeit solcher Beläge noch nicht abschließend erprobt ist. Um im Interesse der lärmbeeinträchtigten Anlieger mit der lärmtechnischen Untersuchung auf der sicheren Seite zu liegen, ist der Verzicht auf die Berücksichtigung der lärmindernden Wirkung des Fahrbahnbelages sachgerecht. Damit ist aber zugleich sichergestellt, dass die prognostizierten Immissionsbelastungen in jedem Fall die äußere Grenze der real zu erwartenden Belastung markieren.

Demgegenüber sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, zur Verringerung der Immissionsbelastung eine weitergehende Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der K 40 anzuordnen. Dabei würde es sich auch nicht um eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes handeln, weil nach § 41 Abs. 1 BImSchG durch den aktiven Schallschutz die vom Verkehrsweg selbst ausgehenden Umwelteinwirkungen minimiert werden sollen, nicht aber der Verkehr selbst. Eine Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung – etwa auf 30 km/h – als Betriebsregelung kann sich daher allenfalls aus dem allgemeinen Abwägungsgebot für die Planfeststellung ergeben. Dies setzt aber voraus, dass aktiver Schallschutz wegen Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zu gewähren ist und für eine Vielzahl von Betroffenen zumutbare

---

<sup>165</sup> BVerwG, Urt. v. 10.10.2012 – 9 A 19.11 – NVwZ 2013, 649 (Rn. 90 f.).

Wohnverhältnisse auch anderweitig nicht hergestellt werden können, sodass Übernahmeansprüche für betroffene Grundstücke entstehen. Für die Herstellung der Zumutbarkeit genügt jedoch im Regelfall passiver baulicher Schallschutz und auch einzelne Übernahmelagen zwingen kaum dazu, Betriebsregelungen in Form von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erwägen. Zudem dürfen solche Regelungen die Zielerreichung nicht wesentlich beeinträchtigen und müssen auch im Lichte gegenläufiger Interessen angemessen sein<sup>166</sup>. Im vorliegenden Fall kommt zwar für wenige Grundstücke eine Übernahmeanspruch in Betracht und an mehreren Grundstücken wird auch ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten. Zum einen ist aber die Zahl dieser Grundstücke im Verhältnis zur Gesamtzahl lärm betroffener Grundstück noch überschaubar. Zum anderen lassen sich auf diesen Grundstücken mit Maßnahmen des passiven baulichen Schallschutzes durchaus zumutbare Wohnverhältnisse herstellen, zumal in aller Regel bei den jeweiligen Gebäude nur die straßenzugewandte Gebäudeseite schwer betroffen ist. In Anbetracht dessen rechtfertigt die Lärmreduktion, die sich aus einer Geschwindigkeitsbegrenzung ergeben würde auch nicht die damit zwingend einhergehende Verminderung der Verkehrsleistungsfähigkeit der K 40. Diese Minderung der Leistungsfähigkeit würde insbesondere während der Nachmittagsspitze der Verkehrsbelastung auftreten und dazu führen, dass die Verkehrsqualität sinkt.

#### **2.2.3.5.2.5 Passiver Schallschutz**

Soweit der aktive Schallschutz nicht ausreicht, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm sicherzustellen, haben die Eigentümer der betroffenen Grundstücke Anspruch auf passiven Schallschutz durch Einsatz von Schallschutzfenstern und ggf. auch Dachsanierungen. Für betroffene Außenwohnbereiche besteht ein Anspruch auf einmalige Entschädigung. Nach Maßgabe der in der Planunterlage 17.1.2.5. genau bezeichneten Immissionsorte betrifft dies die Grundstücke mit folgenden Gebäuden:

- Feldmannweg 1 A, 1 B, 2, 3A, 3B, 4,
- Kälberweideweg 50,
- Rübker Straße 1, 2, 3, 4, 4A, 4B, 5, 6, 7B, 8, 9, 9A, 10A, 11, 12, 12 A, 13, 14, 16, 16A, 18, 18A, 20, 23, 24, 25, 25A, 28, 32A, 34A, 34B, 36A, 36B, 38, 40, 49,
- Schilfgraben 103, 105, 107, 109, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141
- Stemmanns weg 1, 1A, 1B.

Die zu entschädigenden Außenwohnbereiche betreffen die Grundstücke Rübker Straße 1, 3, 4, 4A, 4B, 12, Schilfgraben 141 und Stemmanns weg 1B.

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

---

<sup>166</sup> Ausführlich zur Frage der Zulässigkeit von Betriebsregelungen bei der Verkehrswegeplanfeststellung und den Voraussetzungen BVerwG, Urt. v. 17.11.2016 – 3 C 5.15 – NVwZ 2017, 1136 (Rn. 25, 28, 30).



### 2.2.3.5.3 Luftschadstoffe

Das Vorhaben des Ausbaus der K 40 ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren.

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

Tab. 2.2.3.5.3

Luftschadstoff	Grenzwert	Mittelwert-Bezugszeitraum	Regelung in der 39. BImSchV
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	350 µg/m <sup>3</sup>	1 Stunde (24 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 1
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	125 µg/m <sup>3</sup>	24 Stunden (3 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 2 Abs. 2
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	200 µg/m <sup>3</sup>	1 Stunde (18 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 3 Abs. 1
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	§ 3 Abs. 2 bzw. Abs. 4
Feinstaub PM <sub>10</sub>	50 µg/m <sup>3</sup>	24 Stunden (35 zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr)	§ 4 Abs. 1
Feinstaub PM <sub>10</sub>	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	§ 4 Abs. 2
Feinstaub PM <sub>2,5</sub>	25 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	§ 5 Abs. 2
Blei	0,5 µg/m <sup>3</sup> (= 500 ng/m <sup>3</sup> )	Kalenderjahr	§ 6
Benzol	5 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	§ 7
Kohlenmonoxid	10 mg/m <sup>3</sup>	8 Stunden	§ 8

Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings schon zu der Vorgängerverordnung, der 22. BImSchV, entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung dieser Grenzwerte nicht vorhabenbezogen sicherstellen muss. Die Verwirklichung von Straßenbauvorhaben ist deshalb selbst dann nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn prognostisch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde muss allerdings die auf das Straßenbauvorhaben und den auf ihm stattfindenden Verkehr zurückzuführenden Luftschadstoffe im Rahmen der Abwägung berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde wird dem Abwägungsgebot deshalb dann nicht mehr gerecht, wenn sie ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine

Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern<sup>167</sup>. Ist hingegen die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte auch bei Realisierung des Vorhabens ohne zusätzliche Maßnahmen der Luftreinhalteplanung prognostisch nachgewiesen, so ergibt sich für die Planfeststellung kein Hindernis. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind dann nicht veranlasst. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügt es in einem solchen Fall, die tatsächlich eintretende Veränderung der Luftschadstoffbelastung abwägend zu berücksichtigen.

Hier konnte die Planfeststellungsbehörde aufgrund der vorliegenden Prognose zur Luftschadstoffbelastung (Unterlage 17.2.1) davon ausgehen, dass auch nach Realisierung des Vorhabens alle maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhalteplanung eingehalten werden können.

Das gilt zunächst für **Stickstoffdioxid**. Der maßgebliche Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> Luft als Jahresmittelwert wird nirgends überschritten, selbst die höchste Belastung auf der Verkehrsfläche der K 40 selbst nördlich des Feldmannsweges liegt mit 35 µg/m<sup>3</sup> Luft noch unter dem Grenzwert. Diese Flächen sind aber für die immissionsschutzrechtliche Betrachtung nicht relevant: Nach Abschnitt B Nr. 1 Buchst. a) erster Spiegelstrich der Anlage 3 zur 39. BImSchV ist die Belastung derjenigen Bereiche zu beurteilen, „in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich ... über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist“. Maßgebliches Kriterium für die Festlegung des Untersuchungsbereichs ist also das Verhältnis der Aufenthaltsdauer von Menschen zum Mittelungszeitraum des jeweils zu beurteilenden Grenzwerts; diese Aufenthaltsdauer muss einen „signifikanten“ Anteil am Mittelungszeitraum ausmachen. Da die Grenzwerte dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, kommt es auf die Belastung des einzelnen Menschen und damit auf dessen typische Aufenthaltsdauer an, und nicht auf den Zeitraum, in dem wechselndes Publikum vorhanden ist. Die Belastung auf Verkehrsflächen und auch auf Gehwegen ist daher regelmäßig für die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV unerheblich, da der Aufenthalt auf diesen Verkehrsflächen im Verhältnis zum Mittelungszeitraum für die gängigen Grenzwerte (Kalenderjahr) nur einen geringen Bruchteil ausmacht<sup>168</sup>. Betrachtungsrelevant sind demnach in erster Linie die anliegenden Grundstücke und Wohnhäuser. Dort jedoch werden die Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> deutlich unterschritten und liegen allenfalls knapp über der sonstigen Hintergrundbelastung.

Auch für **Feinstaub** werden die Grenzwerte eingehalten. Die Belastung mit PM<sub>10</sub> kommt zwar auf den Verkehrsflächen in die Nähe des maximal zulässigen Jahresmittelwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> Luft. Diese sind jedoch für die Betrachtung nicht relevant. An den zu betrachtenden am nächsten gelegenen Hausfassaden wird nur vereinzelt ein Wert von maximal 24 µg/m<sup>3</sup> Luft erreicht. Bei PM<sub>2,5</sub> ist an den maßgeblichen Hausfassaden bzw. auf den Grundstücken mit maximal 14 µg/m<sup>3</sup> Luft zu rechnen, was ebenfalls weit unter dem zulässigen Jahresmittelwert von 25 µg/m<sup>3</sup> Luft liegt.

Die Grenzwerte für Kurzzeitbelastungen werden ebenfalls eingehalten. Das betrifft den Stundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> Luft für Stickstoffdioxid, der nur 18-mal im Jahr überschritten werden darf und den Tagesmittelwert der PM<sub>10</sub>-Konzentration von

---

<sup>167</sup> BVerwG, Urt. v. 26.5.2004 – 9 A 6.03 –, BVerwGE 121, 57 (60 ff.); Beschl. v. 1.4.2005 – 9 VR 7.05 –, NuR 2005, 709.

<sup>168</sup> Zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 10.10.2012 – 9 A 19.11 –, NVwZ 2013, 649 (Rn. 42).

50 µg/m<sup>3</sup> Luft, der 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Die Häufigkeit dieser Überschreitungen lässt sich nicht unmittelbar prognostizieren, weil sie von vielen, im Einzelnen nicht vorhersagbaren Faktoren abhängig ist, insbesondere den jeweiligen Witterungslagen innerhalb eines Kalenderjahres. Allerdings wurde in der luftschadstofftechnischen Untersuchung nachvollziehbar dargelegt, dass basierend auf der Auswertung von Messdaten eine Korrelation zwischen dem Jahresmittelwert eines Schadstoffs und der Überschreitung von Tagesmittelwerten oder Stundenmittelwerten besteht. Danach wird der Kurzzeitgrenzwert für Stickstoffdioxid als Stundenmittelwert nicht mehr als 18-mal im Jahr überschritten, wenn der Jahresmittelwert unter 60 µg/m<sup>3</sup> Luft liegt. Die hier anzunehmenden Jahresmittelwerte liegen weit darunter, sodass auch die Einhaltung des Stundenmittelwertes unproblematisch ist. Hinsichtlich der PM<sub>10</sub>-Konzentration liegt der kritische Jahresmittelwert, ab dem mit mehr als 35 Tagen gerechnet werden muss, an denen ein Tagesmittelwert von mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> Luft auftritt, nach Angabe der Prognose bei 30 µg/m<sup>3</sup> Luft. Das entspricht auch der Erfahrung der Planfeststellungsbehörde aus anderen Verfahren. Dieser Jahresmittelwert wird nach Realisierung des Vorhabens – von den für die Betrachtung irrelevanten Verkehrsflächen abgesehen – nirgendwo erreicht werden. Deshalb kann auch die zulässige Zahl von Tagen mit Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> eingehalten werden.

Die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung entspricht schließlich auch hinsichtlich ihrer Methodik den rechtlichen Vorgaben. Die 39. BImSchV legt kein bestimmtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen fest. Die Verwendung des praxiserprobten Verfahrens MISKAM durch den Gutachter ist daher nicht zu beanstanden. Des Weiteren ist es nach der Rechtsprechung ausreichend, für die Ermittlung der Hintergrundbelastung auf die Daten der behördlichen Luftüberwachung zurückzugreifen. Besondere Messungen aus Anlass des Vorhabens sind nicht erforderlich, sofern die zugrunde gelegten Messstationen den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen und ggf. auftretende Unterschiede bei der Prognose berücksichtigt werden<sup>169</sup>. Schließlich genügt nach der Rechtsprechung auch die Ermittlung derjenigen Schadstoffe, welche durch das Vorhaben bzw. bei Verkehrswegen durch den Verkehr in einem mit Blick auf die schon vorhandene Belastung relevanten Umfang hervorgerufen werden<sup>170</sup>.

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

Für **Schwefeldioxid** gilt zunächst ein auf das Ökosystem bezogener „kritischer Wert“ von 20 µg/m<sup>3</sup> Luft. Ein kritischer Wert ist nach § 1 Nr. 17 der 39. BImSchV ein aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse festgelegter Wert, dessen Überschreitung unmittelbare schädliche Auswirkungen für manche Rezeptoren wie Bäume, sonstige Pflanzen oder natürliche Ökosysteme, aber nicht für den Menschen haben kann. Es handelt sich aber nicht um einen Grenzwert im Rechtssinne, der nicht überschritten werden darf. Die landesweite Hintergrundbelastung lag 2014 aber nur an zwei

<sup>169</sup> BVerwG, Urt. v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 –, NVwZ 2011, 177 (Rn. 129); Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, BVerwGE 134, 308 (Rn. 111).

<sup>170</sup> BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, BVerwGE 134, 308 (Rn. 109); zum Ganzen auch Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.97 –, BVerwGE 133, 239 (Rn. 120 ff.).

Messstellen überhaupt auf Höhe der Nachweisgrenze von  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft. Eine Überschreitung des zugunsten der menschlichen Gesundheit geltenden 24-Stunden-Mittelwertes von  $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft ist daher vollkommen ausgeschlossen. Der **Benzolgrenzwert** von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft ist in der Vergangenheit in Niedersachsen flächendeckend eingehalten und selbst an stark belasteten Verkehrsstationen (höchster Wert 2014:  $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft) noch sehr deutlich unterschritten worden. Gleiches gilt für den Grenzwert für **Kohlenmonoxid** von  $10 \text{mg}/\text{m}^3$  Luft als 8-Stundenmittelwert. Die höchste in Niedersachsen 2014 überhaupt gemessene Belastung lag bei  $2,2 \text{mg}/\text{m}^3$  und betraf eine verkehrsnahen Messstation in Osnabrück. Ebenso verhält es sich mit Schwermetallen als Bestandteil der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion. Hier gelten folgende Grenzwerte: Arsen  $6 \text{ng}/\text{m}^3$ , Kadmium  $5 \text{ng}/\text{m}^3$  und Nickel  $20 \text{ng}/\text{m}^3$  Luft. Aus den Daten des Landesmessnetzes für 2014 ist bekannt, dass für die drei genannten **Schwermetalle** in ganz Niedersachsen die Grenzwerte sehr deutlich unterschritten wurden. Die Belastungen lagen bei Arsen zwischen  $0,59$  und  $1,28 \text{ng}/\text{m}^3$ , bei Kadmium zwischen  $0,14$  und  $1,77 \text{ng}/\text{m}^3$  und bei Nickel bei maximal  $1,9 \text{ng}/\text{m}^3$  Luft. In Anbetracht des Umstands, dass diese niedrigen Belastungen auch an Verkehrsstationen im innerstädtischen Bereich zu verzeichnen waren, war eine weitergehende Prognose der Immissionen von Schwermetallen als Bestandteil der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion weder fachlich noch rechtlich geboten.

Für **Ozon** gilt gemäß § 9 der 39. BImSchV ein Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft als höchster 8-Stundenmittelwert während eines Tages bei zugelassenen 25 Überschreitungen im Kalenderjahr. An der Station Altes Land wurde dieser Wert 2014 lediglich an vier Tagen überschritten. Deshalb kann auch hier von einer Einhaltung des Zielwertes ausgegangen werden.

Im Zuge des so genannten Abgasskandals wurde von vielen Einwendern die Frage aufgeworfen, ob die für die Luftschadstoffprognose angesetzten Eingangswerte und Emissionsfaktoren noch hinreichend belastbar sind. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass dem so ist. Der Luftschadstoffprognose liegen als Eingangsdaten die Angaben aus dem Handbuch der Emissionsfaktoren (HBEFA) 3.2 zugrunde. Diese Emissionsfaktoren berücksichtigen noch nicht die Auswirkungen des Abgasskandals. Nach einer ersten Experteneinschätzung der European Research for Mobile Emission Sources (ERMES) war man zunächst davon ausgegangen, dass die Auswirkungen des Abgasskandals allenfalls geringfügig sein können, weil der Anteil der betroffenen Dieselfahrzeuge am Gesamtfahrzeugaufkommen gering ist. Im April 2017 wurde unter dem Eindruck des Abgasskandals eine Überarbeitung der Emissionsfaktoren speziell für Stickoxide als HBEFA 3.3 veröffentlicht. Die dort angesetzten Emissionsfaktoren führen tendenziell zu einer höheren Luftschadstoffbelastung. Die Planfeststellungsbehörde sieht gleichwohl keinen Anlass dafür, die Ergebnisse der vorliegenden Prognose der Luftschadstoffe in Frage zu stellen. Die erhöhten und bislang nur unzureichend berücksichtigten Emissionen betreffen nur einen Teil der Dieselfahrzeugflotte und dort wiederum vor allem Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 6. Das HBEFA berücksichtigt bei seinen Emissionsfaktoren die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte nach Durchschnittswerten und schreibt diese Zusammensetzung für die Zukunft prognostisch fort. Es werden also für jedes in der Zukunft liegende Jahr neue Ansätze ermittelt, die der für dieses Jahr prognostizierten Zusammensetzung der Fahrzeugflotte Rechnung tragen. Auf diese Weise berücksichtigen die Emissionsfaktoren insbesondere das Ausscheiden älterer Fahrzeuge aus dem Bestand, die nicht den neuesten Abgasnormen entsprechen. Im vorliegenden Fall beziehen sich die für die Luftschadstoffprognose verwandten Emissionsfaktoren auf

das Jahr 2025. Im Jahr 2025 wird aber der Anteil der Fahrzeuge, die aufgrund entsprechender Steuerungssoftware im realen Betrieb bislang nicht berücksichtigte Emissionen freisetzen, schon wieder zurückgegangen sein. Daraus folgt, dass sich die Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 mittelfristig wieder denen des HBEFA 3.2 annähern werden, welches vorliegend zum Einsatz kam. Konkret betrachtet ging das HBEFA 3.2 für 2025 von einem Emissionsansatz für die Gesamtflotte aller Fahrzeuge von 0,14 g NO<sub>x</sub>/km im städtischen Bereich aus, während der Wert nach dem HBEFA 3.3 für 2025 bei 0,19 g NO<sub>x</sub>/km und damit durchaus höher liegt. Für 2030 jedoch ging das HBEFA 3.2 von einem Wert von 0,10 g NO<sub>x</sub>/km aus und das HBEFA 3.3 legt nun 0,11 g NO<sub>x</sub>/km zugrunde. Auch unter Berücksichtigung der neuesten Emissionsfaktoren würden also im Jahr 2025 die Emissionen zwar höher liegen, im Jahr 2030 aber deutlich niedriger als bislang mit HBEFA 3.2 prognostiziert. Mit Blick auf den Umstand, dass im vorliegenden Fall die maßgeblichen Grenzwerte insbesondere für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) an den für die Beurteilung maßgeblichen Flächen noch deutlich unterschritten werden, bestehen keine Anhaltspunkte für eine mögliche Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.

Schließlich folgt die Planfeststellungsbehörde auch nicht dem von Einwendern vorgebrachten Argument, die in Deutschland nach der 39. BImSchV einzuhaltenen Werte würde den Gesundheitsschutz nicht hinreichend sicher stellen. Hierzu wurde auf niedrigere Empfehlungen zu Grenzwerten seitens der Weltgesundheitsorganisation (WHO) verwiesen. Dem Gesetz- und Verordnungsgeber steht jedoch bei der Einschätzung des Gefahrenpotenzials von Immissionen ein gewisser Spielraum zu. Deshalb gebietet die staatliche Schutzpflicht nicht, alle nur denkbaren Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Eine Verletzung der staatlichen Schutzpflicht tritt erst ein, wenn Schutzmaßnahmen überhaupt nicht ergriffen werden oder getroffene Maßnahmen völlig unzureichend sind<sup>171</sup>. Es ist aber nicht ersichtlich, dass die in Deutschland geltenden Grenzwerte keinen hinreichenden Schutz vor Gesundheitsgefahren sicherstellen würden.

Soweit die veränderte Luftschadstoffbelastung darüber hinaus überhaupt noch abwägungserheblich ist, muss einer Zunahme der Schadstoffbelastung im unmittelbaren Nahbereich der K 40 zum einen die Verringerung der Immissionen an anderer Stelle im Umfeld der B 73 gegenübergestellt werden. Zum anderen sind etwaige Mehrbelastungen auf einzelnen Grundstücken im Vergleich zur ohnehin vorhandenen Hintergrundbelastung in der Regel allenfalls geringfügig. Gesundheitsrisiken resultieren daraus nicht, auch weil die einzuhaltenen Grenzwerte (die hier nicht annähernd erreicht werden) regelmäßig noch deutlich unter Schwelle zur Gesundheitsgefahr angesetzt werden.

Auch sonstige Beeinträchtigungen sind nicht ersichtlich, da die hier zu beurteilenden Luftschadstoffe vom Menschen in der Regel sensorisch nicht wahrgenommen werden können. In Einzelfällen können Fahrzeugabgase freilich geruchlich wahrgenommen werden, etwa bei älteren Dieselfahrzeugen (kerosinähnliche Gerüche wie bei Flugzeugen oder Gerüche ähnlich denen der Petrochemie) oder bei Benzinmotoren (bittermandelähnlicher Geruch). Dies resultiert bei Dieselfahrzeugen aus älteren Modellen ohne Abgasreinigungstechnik, die in der Praxis aber nur selten vorkommen und tendenziell weniger werden. Gerüche von Benzinmotoren sind oftmals auf nicht ordnungsgemäß funktionierende Katalysatoranlagen zurückzuführen

---

<sup>171</sup> Siehe zu Freileitungsemissionen BVerwG, Beschl. v. 21.9.2010 – 7 A 7.10 –, juris, Rn. 17 ff.; sowie aus verfassungsgerichtlicher Sicht BVerfG, Beschl. v. 24.1.2007 – 1 BvR 382/05 –, NVwZ 2007, 805 ff.

und stellen ebenfalls Einzelfälle eines nicht regelkonformen Fahrzeugbetriebs dar. Da es sich aber regelmäßig um Einzelfälle handelt, lässt sich daraus kein Rückschluss auf die Luftschadstoffbelastung oder mögliche Gesundheitsgefahren ziehen.

Im Ergebnis sind Nebenbestimmungen oder Schutzauflagen zur Luftreinhaltung nicht erforderlich gewesen. Dies gilt auch mit Blick auf Veränderungen der Luftbelastung im weiterführenden Straßennetz jenseits der Ausbaustrecke, etwa nach der Kreuzung mit der K 51/Harburger Straße. Da in diesem Bereich die Bebauung nicht sehr dicht ist und es auch keine Lärmschutzwände gibt, findet eine weitläufige Verteilung der Schadstoffe statt, sodass die Belastung im Vergleich zum jetzigen Zustand allenfalls geringfügig ansteigt.

#### **2.2.3.5.4 Erschütterungen**

Zu den im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigenden Immissionen gehören schließlich noch Erschütterungen, die vom Straßenverkehr auf der Rübker Straße ausgehen (vgl. § 3 Abs. 2 BImSchG). Fahrzeuge, die sich auf der Straße bewegen, verursachen Schwingungen, die sich im Boden ausbreiten. Dadurch können auch Bauteile von Gebäuden in Schwingungen versetzt werden, was vom Menschen wiederum als Erschütterung wahrgenommen wird. Solche Erschütterungen sind schädliche Umwelteinwirkungen, wenn sie die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Es existiert indes keine gesetzlich verbindliche Festlegung von Grenzwerten für solche Immissionen. Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich daher an der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, und Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Die Tauglichkeit dieses technischen Regelwerkes ist zur Beurteilung von Erschütterungen in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden<sup>172</sup>.

Die DIN 4150 beurteilt Erschütterungen nach einem gebietsabhängigen oberen und einem unteren Anhaltswert ( $A_u$  und  $A_o$ ) sowie einem Anhaltswert für die Beurteilungsschwingstärke ( $A_r$ ). Liegt die maximale Beurteilungsschwingstärke  $KB_{Fmax}$ , die eine Art Spitzenpegel darstellt, unter dem unteren Anhaltswert, so sind die Anforderungen der DIN 4150 auf jeden Fall eingehalten. Wird der obere Anhaltswert überschritten, sind die Anforderungen der Norm nicht eingehalten. Liegt die Beurteilungsschwingstärke zwischen oberem und unterem Anhaltswert, kommt es bei häufig wiederkehrenden Einwirkungen (wie dem Straßenverkehr) darauf an, ob die Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FT_r}$  den Anhaltswert  $A_r$  überschreitet. Für die Ermittlung der Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FT_r}$  erfolgt eine Mittelung der Schwingungen über die Einwirkzeit, die sich in den Tages- und Nachtzeitraum unterteilt (6 -22 Uhr und 22 bis 6 Uhr).

Die korrelierenden Anhaltswerte  $A_o$  und  $A_r$  bezeichnen dabei jedoch nicht die Schwelle des enteignungsrechtlich nicht Zumutbaren, sondern liegen, da sie auf das billigerweise nicht Zumutbare bezogen sind, deutlich darunter. Auf Ausbaumaßnahmen sind diese Anhaltswerte aber nicht unmittelbar anwendbar. Denn hier ist die immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den

---

<sup>172</sup> BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5.15 –, juris, Rn. 80.

vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen – jedenfalls in aller Regel – zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt<sup>173</sup>.

In Anbetracht dessen sind im vorliegenden Fall keine Erschütterungen zu erwarten, die das Maß des Zumutbaren übersteigen. Hierzu liegt der Planfeststellungsbehörde eine Erschütterungstechnische Untersuchung vor. Für diese Untersuchung wurden zunächst messtechnisch die vom Verkehr auf der Rübker Straße ausgehenden Erschütterungen an vier ausgewählten Immissionsorten untersucht um das Übertragungsverhalten über den Boden in die jeweiligen Gebäude zu ermitteln. Die so ermittelten Ergebnisse wurden dann als Eingangsdaten für eine Prognose der künftigen Belastung nach dem Umbau der Rübker Straße verwendet. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die ausgewählten Messorte (Rübker Straße 18, 38, 49, 69) auch für hinreichend repräsentativ, da die Gebäude direkt an der Straße liegen und zum Teil über Holzbalkendecken verfügen. Diese zeigen ein stärkeres Schwingungsverhalten als Betondecken, stellen also einen relativ ungünstigen Fall dar.

Die Berechnungsergebnisse zeigen sodann, dass der untere Anhaltswert für Wohngebiete  $A_u$  von 0,15 tags und 0,1 nachts am Gebäude Rübker Straße 49 unterschritten wird, die Anforderungen an die DIN 4150 Teil 2 also in jedem Fall eingehalten sind. An der Rübker Straße 38 ist der untere Anhaltswert zur Tages- und Nachtzeit im Erdgeschoss unterschritten und im 1. Obergeschoss zur Nachtzeit mit einem Wert von 0,11 leicht überschritten. Jedoch erreicht die Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FT_r}$  hier nachts nur einen Wert von 0,02 und liegt somit unter dem Anhaltswert  $A_r$  von 0,05 weshalb hier keine unzumutbaren Immissionen durch Erschütterungen zu erwarten sind. Am Gebäude Rübker Straße 69 wird der untere Anhaltswert für Mischgebiete für die Tageszeit und Nachtzeit unterschritten. Unzumutbare Immissionen durch Erschütterungen können also auch hier ausgeschlossen werden. Lediglich am Gebäude Rübker Straße 18 wird im Obergeschoss zur Nachtzeit mit einer Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FM_{max}}$  von 0,30 auch der obere Anhaltswert von 0,2 leicht überschritten. Die Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FT_r}$  übersteigt mit 0,02 jedoch nicht den Anhaltswert  $A_r$  von 0,05. Obwohl damit am Gebäude Rübker Straße 18 die Anforderungen der DIN 4150 nicht ganz eingehalten werden können, schließt die Planfeststellungsbehörde gleichwohl unzumutbare Erschütterungsimmissionen aus. Zu beachten ist nämlich zum einen, dass an allen Immissionsorten der untere Anhaltswert, der für Mischgebiete gelten würde, unterschritten wäre. Da aber Mischgebiete nach § 6 Abs. 1 BauNVO ebenfalls dem Wohnen dienen, kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungsimmissionen, welche im Mischgebiet noch unter dem unteren Anhaltswert liegen, bei einer Wohnnutzung generell zumutbar sind. Zum anderen herrscht an den Grundstücken auch eine gewisse Vorbelastung. Zwar ist der Verkehr von Fahrzeugen über 5t derzeit auf der Rübker Straße nicht möglich und hauptverantwortlich für Erschütterungsimmissionen sind bei einem schadlosen

<sup>173</sup> BVerwG, Urt. v. 21.12.2010 – 7 A 14.09 –, NVwZ 2011, 676 (Rn. 28); Urt. v. 3.3.2004 – 9 A 15.03 –, NVwZ 2004, 986 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 46).

Oberbau nur Fahrzeuge mit mehr als 18t. Gleichwohl herrscht an der Rübker Straße auch durch die leichteren Fahrzeuge eine Vorbelastung, weil diese wegen des schlechten Straßenzustandes (Unebenheiten, Schadstellen) Erschütterungen verursachen. Diese Vorbelastung müssen sich die Anlieger schutzmindernd entgegenhalten lassen.

Die Berechnung der Erschütterungsimmissionen liegt im Übrigen auch in jeder Hinsicht auf der sicheren Seite und kann damit als repräsentativ für alle entlang der Rübker Straße gelegenen Häuser angesehen werden. Die Berechnung stützt sich nämlich verschiedentlich auf überschätzende Eingangsdaten. Das betrifft zunächst den Anteil des für Erschütterungen maßgeblichen Schwerverkehrs über 18t, der mit 20 % des gesamten Schwerverkehrs angesetzt wurde und damit bewusst hoch angesetzt wurde. Als Geschwindigkeit wurde für die Vorbeifahrt 60 km/h angesetzt statt der vorgesehenen 50 km/h. In der Prognoseberechnung an den Gebäuden Rübker Straße 69 und 18 wurde der Referenzabstand für die Ermittlung der Werte auf 6,4m angesetzt, obwohl der Messort an diesen Gebäuden 1,6 m größeren Abstand zum zukünftigen Straßenrand hatte. Auch dadurch wurden die Immissionen tendenziell überschätzt.

Schließlich ist noch auf zwei weitere Punkte hinzuweisen: Die Einhaltung der Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen bedeutet nicht, dass solche Schwingungen gar nicht wahrgenommen werden können. Sie markieren nur eine Orientierung für die Zumutbarkeit wahrnehmbarer Schwingungen. Unabhängig von der Einwirkung auf den Menschen können jedenfalls Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden, weil die dafür nach Teil 3 der DIN 4150 geltenden Werte auf jeden Fall eingehalten werden.

#### **2.2.3.5.5 Baubedingte Immissionen**

Einer näheren Betrachtung bedurften daneben die mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundenen baubedingten Lärmimmissionen. Denn eine Baustelle stellt als funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen eine Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG dar.

Zwar war in diesem Zusammenhang seitens der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen, dass sich weder aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz noch aus sonstigen aufgrund dessen erlassener Vorschriften oder Verordnungen eine generelle Pflicht zur detaillierten oder auch nur prognostischen Untersuchung von Baulärmimmissionen ergibt. Denn aufgrund der Unregelmäßigkeiten des Baustellenbetriebes lässt sich der von der Baustelle ausgehende Lärm gemeinhin nur schwer prognostizieren<sup>174</sup>. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 NVwVfG dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 NVwVfG erfasst dabei auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm aufgrund von Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen<sup>175</sup>. Ist mithin zu erwarten, dass die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baustellenlärm (AVV Baulärm) maßgeblichen Immissionsrichtwerte voraussichtlich überschritten werden und sich diese Überschreitungen nicht vermeiden lassen,

<sup>174</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11 -, BVerwGE 143, 249 (hier zitiert nach juris, dort. Rn.. 68 m.w.N.).

<sup>175</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11 -, BVerwGE 143, 249 (254).



indem die dem Stand der Technik entsprechenden Lärminderungsmaßnahmen wie beispielsweise die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren zum Einsatz kommen, ist dies im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. In diesem Fall ist darüber zu befinden, ob die Überschreitungen durch mit dem Vorhaben an sich verträgliche Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes auf ein Mindestmaß beschränkt werden können. Unter Berücksichtigung des Abstandes der meisten Grundstücke zur Rübker Straße konnten jedoch unzumutbare bzw. gesundheitsschädliche Lärmpegel infolge der Bauarbeiten nicht von vornherein ausgeschlossen werden, sodass es einer näheren Betrachtung bedurfte.

Als nicht genehmigungsfähige Anlage (vgl. 4. BImSchV i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 3 HS. 1 BImSchG) ist die Baustelle an den Vorgaben des § 22 Abs. 1 BImSchG zu messen. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen unter anderem so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) bzw. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG). Hierbei wird der unbestimmte Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baustellenlärm (AVV Baulärm)<sup>176</sup> konkretisiert. Hingegen kann auf die TA Lärm selbst bei mehrjähriger Dauer einer Baustelle nicht zurückgegriffen werden, da diese gemäß Ziff. 1 lit. f der TA Lärm für Baustellen keine Anwendung findet<sup>177</sup>.

In Abhängigkeit der Gebietsnutzung setzt Ziff. 3.1.1. der AVV Baulärm, soweit hier von Interesse, die folgenden Immissionsrichtwerte fest:

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag (7-22 Uhr)	Nacht (22 – 7 Uhr)
Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind	65	50
Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	60	45
Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind	55	40

Die Zuordnung der Gebiete mit ihrer Nutzung zu den jeweiligen Immissionsrichtwerten ist gemäß Ziff. 3.2 AVV Baulärm nach den Festsetzungen vorhandener Bebauungspläne oder, in Ermangelung solcher, nach den tatsächlichen Nutzungsverhältnissen vorzunehmen.

Von einer Überschreitung des Immissionsrichtwertes ist gemäß Ziff. 3.1.3. AVV Baulärm dann auszugehen, wenn der ermittelte Beurteilungspegel

<sup>176</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – v. 19.8.1970 (Beilage zum BAnz Nr. 160 v. 1.9.1970).

<sup>177</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11 -, BVerwGE 143, 249 (254 f.).

die maßstabsbildenden Werte des jeweiligen Gebietes übersteigt oder einzelne Messwerte den Immissionsrichtwert für die Nacht um mehr als 20 dB(A) überschreiten. Wird der Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschritten, sollen nach Ziff. 4.1 AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung des Baulärms angeordnet werden. Der maßgebliche Beurteilungspegel für das auf den Immissionsort einwirkende Geräusch wird nach Ziff. 6.3.1 AVV Baulärm an Gebäuden, die zum Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, in einer Entfernung von 0,5 m vor dem geöffneten Fenster ermittelt. Dabei ist die tatsächliche Einwirkungsdauer der einzelnen Geräusche zu berücksichtigen.

Ausgehend davon hat der Vorhabenträger eine Schalltechnische Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorgelegt, welche das Baugeschehen und dessen Auswirkungen an den nächstgelegenen Immissionsorten im Sinne einer worst-case-Betrachtung untersucht (Unterlage 26). Die Untersuchung beruht – die derzeitigen Ungewissheiten hinsichtlich der Bauausführung aufgrund der noch ausstehenden Ausführungsplanung berücksichtigend – auf plausiblen methodischen Ansätzen und stellt die zu erwartenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte, soweit diese abschätzbar sind, nachvollziehbar dar. Denn aufgrund der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen sowie relevanter Aktivitäten und den unterschiedlichen täglichen Einsatzzeiten bzw. Einsatzorten innerhalb des zu beurteilenden Bereichs, ist eine genaue Erfassung der einzelnen Emissionsquellen und damit eine detaillierte Lärmprognose weder möglich noch sinnvoll. Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung zeigt jedoch sensible Bereiche auf, die während der Bauzeit schalltechnisch im Blick zu halten sind und hinsichtlich derer gegebenenfalls Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind.

Der rechnerischen Prognose wurden dabei die Angaben aus dem Erläuterungsbericht über die Bauabschnitte und die einzelnen Bauphasen (Unterlage 1) sowie die Informationen aus dem Bauablaufplan (Unterlage 16.5) zugrunde gelegt. Da detaillierte Angaben bezüglich der exakten Bauabläufe sowie der einzusetzenden Maschinen, deren Einsatzdauer sowie deren Einsatzorte erst mit der endgültigen Auftragsvergabe an die bauausführenden Unternehmen vorliegen werden, wurde diesbezüglich auf Erfahrungswerte sowie die in der fachspezifischen Literatur als Geräuschkennwerte für Baugeräte verbreiteten Geräuschemissionsdaten zurückgegriffen und aufgrund dessen eine konservative Abschätzung der zu erwartenden Lärmbelastungen vorgenommen.

Betrachtet wurden hierbei zwei exemplarische Baustellentage (Szenario 1: Straßenbauarbeiten und Szenario 2: Herstellung der Lärmschutzwände) im Tageszeitraum, die an den schutzwürdigsten Nutzungen die lautesten Beurteilungspegel erwarten lassen. Ausgehend davon wurden für das Szenario 1 die Schallimmissionen der übrigen Bauabschnitte im vereinfachten Verfahren und unter Berücksichtigung der Hinderniswirkung der vorhandenen Gebäudekörper berechnet und abschließend in ihrer Schallausbreitung zusammengefasst. Für das Szenario 2 wurde hingegen eine Betrachtung vorgenommen, welche das Vorrücken der Baumaschine, insbesondere der Ramme über die Zeit und sämtliche von der Erstellung der Lärmschutzwand betroffenen Bereiche berücksichtigt. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Auch die für das Baugeschehen betrachteten Schallquellen und die zugrunde gelegten Einsatzzeiten werden in der schalltechnischen Prognose nachvollziehbar dargelegt.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es bei einer konservativen Annahme im Rahmen der Bauausführung zu erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen kann. So ist für das Szenario 1 jedenfalls für die nächstgelegenen, straßenzugewandten Gebäudefassaden mit einer Lärmbeeinträchtigung von 70 dB(A), vereinzelt bis zu 80 dB (A) zu rechnen. Eine Überschreitung des maßgebenden Immissionswertes ist zudem in weiteren Entfernungen zum planfestgestellten Vorhaben zu verzeichnen (Unterlage 26, Anlage 3b). Bezogen auf das Szenario 2 ist hingegen – jedenfalls bei der Beispielsituation in Bauabschnitt 4 – ein Lärmpegel von bis zu 85 dB(A) an den nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen möglich. Erhebliche Belastungen von mehr als 70 dB(A) können darüber hinaus in einem Radius von bis zu 35 m auftreten. Aber auch in einem Radius von bis zu 80 m ist für fast alle der Baufläche zugewandten Fassaden der nächstgelegenen Wohngebäude von Richtwertüberschreitungen auszugehen (Unterlage 26, Anlage 4a). Vergleichbares zeigt sich anhand der Abschätzung der Betroffenen im vereinfachten Ansatz aller Bauabschnitte, wobei Belastungen von mehr als 70 dB(A) bis 75 dB(A) maximal ein bis zwei Wochen auftreten.

Eingedenk dessen hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger dazu verpflichtet, ausreichende Schutzvorkehrungen zum Schutz der vom Baulärm Betroffenen vorzusehen (Nebenbestimmungen 1.1.4.2). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird hierdurch ein Schutzkonzept bereitgestellt sowie im ausreichenden Maße Instrumente bestimmt, mit denen die Rechte der Betroffenen zu wahren sind. Weitergehende Festsetzungen waren hingegen nicht veranlasst. Denn jene würden zunächst eine detaillierte Ausführungsplanung voraussetzen, welchen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorliegt und nicht vorliegen musste<sup>178</sup>. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass die im Rahmen der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung auf eine erhebliche Beeinträchtigung hindeutet. Zu berücksichtigen war jedoch, dass der es sich bei der schalltechnischen Untersuchung aufgrund der noch ausstehenden Ausführungsplanung um überschlägige und konservative Annahmen handelt, die durch die Nebenbestimmungen und die noch zu prüfenden weiteren – in der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls benannten und grundsätzlich möglichen – Schutzmaßnahmen, durch entsprechende Planung des konkreten Bauablaufs und der einzusetzenden Baumaschinen reduziert werden können. Insbesondere kann durch die Integration einer mobilen Lärmschutz eine Lärminderung von bis zu 10 dB (A) erreicht werden, die darauf schließen lässt, dass es nur noch vereinzelt zu einer Überschreitung von 70 dB (A) kommen wird. Die Prüfung, ob und inwieweit weitere Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen, bleibt dagegen der Ausführungsplanung vorbehalten, welche der Vorhabenträger samt eines umfassenden Schutzkonzepten vor Beginn der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde vorzulegen hat. Denn jene hängen maßgeblich von der Lage und der zeitlichen Aufstellung der Baumaschinen ab, die erst im Rahmen der Ausführungsplanung feststehen (Unterlage #).

Bei den baubedingten Lärmbelastungen handelt es sich überdies nicht um Dauererscheinungen, die über die gesamte Bauzeit hinweg auf dieselbe Art und Weise auf die nächstgelegene Wohnbebauung einwirken werden, da die Bauausführung in unterschiedliche Bauabschnitte eingeteilt ist und sich der Schwerpunkt der Bauarbeiten innerhalb eines Bauabschnittes mit der Zeit verlagern

---

<sup>178</sup> BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15 -, juris, Rn. 6.

wird. Dies gilt insbesondere für das Vorbohren der Löcher für die Lärmschutzwände und die Verdichtung des Untergrunds für den Straßenbau mittels Plattenrüttler, welche in der schalltechnischen Prognose als lärmintensivste Arbeiten untersucht wurden, da diese Arbeiten kontinuierlich voranschreiten werden und je Bauabschnitt nur einen überschaubaren Zeitraum in Anspruch nehmen werden. Im Regelbetrieb wird sich das Baustellengeschehen deshalb vermutlich auch innerhalb eines Bauabschnitts als weniger geräuschintensiv darstellen, als in der orientierenden Prognose unterstellt.

Davon ausgehend lassen die durch die Beeinträchtigungen in der Bauphase hervorgerufenen Konflikte die Zulassung des Vorhabens nicht unausgewogen erscheinen. Zwar kann die Planfeststellungsbehörde nicht gänzlich ausschließen, dass weitere Schutzmaßnahmen zur Reduzierung des baubedingten Lärms nicht in Betracht kommen, weil jene untunlich oder mit dem planfestgestellten Vorhaben unvereinbar sind, weil sie gegebenenfalls weder technisch realisierbar noch mit verhältnismäßigem Aufwand umzusetzen sind. Für den Fall hat die Planfeststellungsbehörde jedoch gemäß § 74 II 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 NVwVfG den Vorhabenträger dazu verpflichtet, eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Soweit die Nebenbestimmung in ihren Werten für die zu leistende Entschädigung von den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm abweicht, wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die im Einwirkungsbereich der Baustelle durch den Straßenverkehr eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über den maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt<sup>179</sup>. Dabei ist der Begriff der Vorbelastung im natürlichen Wortsinn zu verstehen, umfasst auch solche Vorbelastungen, die nicht aus der gleichen Lärmquelle herrühren<sup>180</sup>.

Kommt es demgegenüber zu einer Überschreitung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, kann derjenige, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt auf dem betroffenen Grundstück hat, auf Kosten des Vorhabenträgers ersatzweise einen Hotelaufenthalt in Anspruch nehmen, wobei sichergestellt ist, dass die Betroffenen vorab in Kenntnis gesetzt werden. In Anbetracht dessen wurden den Belangen der Betroffenen, von lärmintensiven Baumaßnahmen verschont zu bleiben, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im ausreichenden Maß Rechnung getragen. Die Umsetzung des bisher zur Sicherstellung des gebotenen Schutzes tauglichen Konzeptes kann dagegen der Bauausführung überlassen bleiben, zumal Verstößen mit Aufsichtsmitteln hinreichend begegnet werden kann<sup>181</sup>. Zudem ist durch die Nebenbestimmungen sichergestellt, dass die Planfeststellungsbehörde ohne weiteres auf unvorhersehbare Störungen reagieren kann. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Bauausführung und dabei die besonders lärmintensive Errichtung der permanenten Lärmschutzwände in einen umfassenden Lärmschutz zugunsten der Anwohner mündet, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde davon auszugehen, dass sich die Belastung der umliegenden Wohn- und Geschäftsgebäude mit Baustellenlärm unter der Maßgabe der Nebenbestimmungen als zumutbar erweisen wird.

### **2.2.3.6 Auswirkungen im Straßennetz**

Das Abwägungsgebot fordert, die mit der Genehmigung und Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verbundenen Wirkungen im Raum umfassend in

<sup>179</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11 -, BVerwGE 143, 249 (258 f.).

<sup>180</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11/11 -, BVerwGE 143, 249 (263 f.).

<sup>181</sup> BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15 -, juris, Rn. 102.

den Blick zu nehmen. Dies gilt namentlich für die verkehrlichen Effekte im nachgeordneten Straßennetz und die weiteren hiermit verbundenen Wirkungen entlang der betroffenen Straßen. Dabei ist von folgendem Grundsatz auszugehen: Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs (nur dann) im Rahmen der Abwägung nach § 38 Abs. 2 Satz 1 NStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht<sup>182</sup>. Dieser Ursachenzusammenhang setzt voraus, dass einerseits die schädlichen Auswirkungen in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße, mit der Straßenanlage oder mit dem Betrieb der Straße verbunden sind und dass andererseits die eingetretenen oder zu erwartenden Beeinträchtigungen nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sind<sup>183</sup>. Auszublenden sind deshalb mögliche Verkehrsmehrungen aufgrund einer Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens und auch andere Änderungen des Verkehrsnetzes an anderer Stelle, die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der zu betrachtenden Straßen haben<sup>184</sup>.

Im vorliegenden Fall wurden die vorhabenbedingten Verkehrsmehrungen im vorhandenen Straßennetz prognostiziert und die daraus resultierende Zunahme des Verkehrslärms berechnet (Unterlage 17.1.2.7). Im Ergebnis zeigt sich dabei, dass ein Handlungsbedarf seitens der Planfeststellungsbehörde nicht besteht. Nur an 2 Wohngebäuden wird die Schwelle für die Gesundheitsgefährdung relevante Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geringfügig überschritten, nämlich um 1 dB(A) zur Tageszeit auf 71 dB(A). Diese Steigerung ist an sich abwägungserheblich, fällt aber mit 1 dB(A) denkbar gering aus. Hinsichtlich der Frage, ob diese an sich abwägungserhebliche Zunahme der Lärmbelastung Schutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Grundstücke erfordert, sind freilich auch andere gegenläufige Belange zu berücksichtigen. Insbesondere soweit es um Schallschutzmaßnahmen geht, ist auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Danach erscheint es der Planfeststellungsbehörde hier nicht geboten, bei nur 2 betroffenen Grundstücken weitere Schutzmaßnahmen anzuordnen, eben weil der Steigerungsbetrag mit 1 dB(A) gering ist und die Schwelle von 70 dB(A) auch nur zur Tageszeit um einem Dezibel überschritten wird und dass auch nur an jeweils einem Immissionsort der betroffenen Gebäude (Erdgeschoss der straßenzugewandten Fassade). Im Übrigen gibt es weitere 38 Wohngrundstücke, an denen die hier für die Abwägungserheblichkeit als Orientierung heranzuziehende Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts – analog den Werten für Dorf, Misch und Kerngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV – überschritten wird. Bei den allermeisten dieser Grundstücke entlang der Harburger Straße beträgt die Steigerung der Verkehrslärmimmissionen aber lediglich ein Dezibel, was die Planfeststellungsbehörde für zumutbar erachtet. Gleiches gilt für die wenigen ebenso betroffenen Grundstücke, die sich im Eilendorfer Moorweg, der Gravensteiner Straße, Im Obstgarten, dem Immenbecker Moorweg und der Wismarer Straße befinden (insgesamt 6 Grundstücke). Dabei ist auch in Rechnung zu stellen, dass die

<sup>182</sup> BVerwG, Urt. v. 17.3.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 123, 152 (157); NdsOVG, Beschl. v. 18.6.2014 – 7 LA 168/12 –, juris, Rn. 15; zum Ganzen *Füßer*, UPR 2012, 92 ff.

<sup>183</sup> BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28.04 –, BVerwGE 124, 334 (342 f.); Beschl. v. 9.2.1989 – 4 B 234.88 –, Beschlussabdruck S. 3 (unveröffentlicht).

<sup>184</sup> *Füßer*, UPR 2012, 92 (96) m.w.N.

Verkehrslärmbelastung durch den Ausbau der K 40, den Anschluss an die A 26 und die damit einhergehende Entlastung der Anschlussstellen Dammhausen und Neu-Wulmstorf in anderen Bereichen der Stadt Buxtehude abnimmt.

Von Einwendern wurde verschiedentlich geltend gemacht, dass die Verkehrszunahme im Kälberweideweg und Bollweg zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Schulwegsicherheit führe, da diese Straßen schon jetzt hoch belastet wären, vor allem am Morgen und am Nachmittag, wenn durch diese Straßen der An- und Abfahrtsverkehr zu zwei Kindergärten fließe. Hingewiesen wurde auch auf parkende Autos in Kreuzungsbereichen, welche den Kindern auf ihrem Schulweg die Sicht versperren würden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Schulwegsicherheit durchaus als einen in der Abwägung zu berücksichtigenden Belang von einigem Gewicht an. Es trifft auch zu, dass es vorhabenbedingt zu einer Steigerung des Gesamtverkehrs im Kälberweideweg um ca. 20 % kommt. Dies erfordert aber keine weiteren Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde, denn es ist zuvörderst Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, bestehenden Gefährdungslagen durch geeignete Verkehrsbeschränkungen, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufstellung von Gefahrenzeichen zu begegnen. Der Kälberweideweg ist schon jetzt nur mit maximal 30 km/h befahrbar, was den Fußgängern dort angemessenen Schutz verschafft. An geeigneten Stellen kann ggf. noch die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (§ 26 StVO) erfolgen. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass etwaige Problemlagen damit nicht gelöst werden könnten. Gleiches gilt für parkende Fahrzeuge in Einmündungsbereichen. Dieses Problem steht schon in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben. Das Parken ist an Einmündungen zudem nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO unzulässig. Die Überwachung der Parkverbote ist Sache der Stadt Buxtehude, die – wenn hier eine Problemlage vorliegen sollte – ggf. über eine Erhöhung des Überwachungsdrucks nachdenken muss.

### **2.2.3.7 Natur und Landschaft**

#### **2.2.3.7.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft**

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst nach Möglichkeit deren Integrität zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen<sup>185</sup>. Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben. Der Landschaftsplanung kommt hier auch deshalb eine besondere Bedeutung zu, weil der Landkreis Stade seinen Landschaftsrahmenplan von 1989 erst in jüngerer Zeit (2014) grundlegend überarbeitet und aktualisiert hat.

Ausweislich Karte 4 – Zielkonzept – des aktuellen Landschaftsrahmenplans des Landkreises Stade befindet sich der südliche Teil der vom Ausbau der K 40 betroffenen Rübker Straße im Zielkategoriegebiet ZK 5 (Siedlungsgebiete mit möglichst hohem Anteil an Siedlungsgrün/Vegetation), der nördliche Teil hingegen im am höchsten gewichteten Zielkategoriegebiet ZK 1 (Sicherung und Verbesserung von Gebieten mit überwiegend sehr hoher Bedeutung für Arten und Biotope und/oder mit zentraler Bedeutung für den Biotopverbund). Dieses Ziel bezieht sich dabei vor allem auf den hier vorhandenen Gehölz- und Struktureichtum. Fernerhin werden

<sup>185</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).

Flächen, einschließlich der dortigen Gehölzbestände, nördlich des Feldmannweges und östlich der Rübker Straße in Karte 5 – Maßnahmen zur Umsetzung des Biotopverbundes und Zielkonzepts – des Landschaftsrahmenplans 2014 des Landkreises Stade als geschützter Landschaftsbestandteil gemäß § 29 BNatSchG i.V.m. § 22 NAGBNatSchG dargestellt.

Wie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (s.o. 2.2.2.2.2.2) aufgezeigt, ist das Vorhaben mit der Neuversiegelung von insgesamt 0,76 ha, teils wertvolle Biotope, der Teilversiegelung von zusammen 0,61 ha sowie dem anlagebedingten Verlust von 120 überwiegend großkronigen Bäumen und dem baubedingten Verlust weiterer 51 Bäume ebenso wie linienförmiger Gehölzbestände auf einer Länge von insgesamt 640 m verbunden. Damit geht entsprechender Lebensraum insbesondere für diverse Vogel- und Fledermausarten sowie für Insekten verloren. Zugleich ist hiermit eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden. Zu irreversiblen Schädigungen der Tier- und Pflanzenwelt kommt es hingegen nicht.

Gemessen an den für das Vorhaben sprechenden, zugleich die Planrechtfertigung begründenden Belangen (s.o. 2.2.3.1) sind diese Einbußen indes hinnehmbar, zumal ihnen nach §§ 13 ff. BNatSchG Rechnung zu tragen, erhebliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu vermeiden und im Übrigen im Rahmen des Zumutbaren zu kompensieren sind. Auch besteht ausweislich der Unterlage 19.8 keine weniger beeinträchtigende Alternative (dazu auch bereits oben 2.2.3.2).

#### **2.2.3.7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Ausgehend davon hat das Vorhaben zunächst den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu entsprechen. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich oder zumutbar ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm, welches zugleich Auswirkungen auf die fachplanerische Abwägung hat<sup>186</sup>.

Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Den Naturhaushalt definiert § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG als die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Darüber hinaus regelt § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, dass auf Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 BauGB, während der Planaufstellung nach § 33 BauGB und im Innenbereich nach § 34 BauGB die §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden sind. Diese Vorschrift ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch auf planfeststellungsbedürftige Straßenbauvorhaben anzuwenden. Denn § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG spricht allgemein von „Vorhaben“ innerhalb bestimmter Bereiche (bepannter Bereich oder Innenbereich). Eine Beschränkung auf baurechtlich zu beurteilende Vorhaben bringt der Gesetzeswortlaut hingegen nicht zum Ausdruck.

<sup>186</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26 ff.).

Wäre dies beabsichtigt gewesen, hätte es näher gelegen, von „Vorhaben nach §§ 30, 33 oder 34 des Baugesetzbuches“ zu sprechen. In diesem Fall wären planfestzustellende Vorhaben erkennbar nicht von § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG erfasst, weil auf sie gemäß § 38 BauGB die §§ 29 bis 37 BauGB keine Anwendung finden<sup>187</sup>.

Entscheidend ist daher, ob der betreffende Bereich bereits grundsätzlich einer Bebauung zugeführt werden konnte oder nicht. Im Übrigen sind die städtebaulichen Belange, wie sie gerade auch Ausdruck in einem Bebauungsplan bzw. in der vorhandenen Bebauung gefunden haben, in der Planfeststellung nach § 38 Satz 1 BauGB zu berücksichtigen, was auch in entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsanstrengungen münden kann, insbesondere in Bezug auf das Landschaftsbild.

Gemessen daran war hier festzustellen, dass ein Großteil des Vorhabensbereichs durch – grundsätzlich eine Bebauung eröffnende – bauleitplanerisch beplante Gebiete bzw. durch im Zusammenhang bebaute Ortsteile im Sinne des § 34 BauGB führt (siehe Bestands- und Konfliktplan der Unterlage 19.01). Insofern sind hier folgende im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigende mögliche Beeinträchtigungen festzustellen:

lfd. Nr.	Schutzgut	vorhabenbedingte Auswirkung	Umfang	Bewertung
1	Wasser und Boden	Versiegelung von bislang unbebauter Fläche (Straßen- ausbau)	0,22 ha	erheblich
2		Teilversiegelung bislang unbebauter Fläche (Schotterweg Regenrückhaltebecken)	0,03 ha	erheblich
3		flächiger Bodenaustausch und Versiegelung (Regenrückhaltebecken)	0,53 ha	erheblich
4	Pflanzen und Tiere	anlagebedingter Verlust von Bäumen (Einzelbäume/ Baumreihen) als Lebensraum u.a. für Baumbrüter, Fledermäuse und Insekten	34 Stk.	erheblich
5		baubedingter Verlust von Gehölzen (Einzelbäume/ Gehölzreihen) als Lebensraum u.a. für Baumbrüter, Fledermäuse und Insekten	51 Stk. (Einzelbäume) 640 m (Gehölzreihe, davon 470 m im NSG)	erheblich
6		Verlust von Biotopen der Wertstufe IV (naturnahes Feldgehölz (HN))	0,01 ha	erheblich
7		Verlust von Biotopen der Wertstufe III (sonstiges)	0,6 ha	erheblich

<sup>187</sup> Zum Ganzen *Füßer/Lau*, UPR #.



		mesophiles Grünland (GMS); nährstoffreiche Gräben (FGR), teils mit Baumreihe (HBR); Gras- und Stauden- fluren (UHM); Siedlungs- gehölz (HSE))		
8		Inanspruchnahme von Flächen des NSG „Moore bei Buxtehude“	0,12 ha	erheblich
9		baubedingte Zerstörung von Gelegen und Tötung von Nestlingen sowie von Fledermäusen		erheblich
10		Verkehrszunahme, geringfügige Erhöhung des Kollisionsrisikos insbesondere für Fleder- mäuse		unerheblich
11		nicht populationsrelevante Zunahme von Störwirkungen für Vögel (Lärm, Störreize)		unerheblich
12	Klima und Luft	Zunahme wärmeerzeugender Oberflächen durch Neu- versiegelung und Verlust von überwiegend großkronigen Straßenbäumen	0,25 ha bzw. 34 Stk.	erheblich
13	Landschafts bild	umfangreicher Verlust von großkronigen Einzelbäumen und Gehölzreihen, technische Überprägung des z.T. noch dörflichen Charakters der Rübker Straße	Reichweite am Ortsrand 300- 500 m, innerorts Straßenraum und unmittelbare Wohn- bebauung	erheblich

Vorhabenbedingte Schadstoffeinträge infolge der Verkehrszunahme sind hingegen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nur eingeschränkt zu prüfen. Solche Einwirkungen werden nämlich mit Blick auf ihre ökologischen Auswirkungen abschließend im Immissionsschutzrecht geregelt, das ausweislich § 1 Abs. 1 BImSchG auch den Schutz von Tieren und Pflanzen bezweckt und gerade für die potenziell vegetationsschädlichen Stickstoff- sowie Schwefelverbindungen mit § 2 Abs. 4 bzw. § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV eine Spezialregelung bereithält<sup>188</sup>. Gegenstand des Naturschutzrechts im Allgemeinen und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Speziellen können Schadstoffeinträge mithin nur noch insoweit

<sup>188</sup> Koch, in: Kerkmann, Naturschutzrecht in der Praxis, 2. Aufl. (2010), § 4 Rn. 17; vgl. auch VGH Bad.-Württ., Urt. v. 20.7.2011 – 10 S 2102/09 –, juris, Rn. 347.

sein, wie es um den vom Immissionsschutzrecht nicht erfassten Landschaftsschutz geht. Dazu bedarf es indes einer schadstoffbedingten landschaftsbildwirksamen Gestaltänderung, die hier nicht zu erwarten ist<sup>189</sup>.

Die oben genannten Eingriffsvoraussetzungen liegen demnach vor. Daran ändert auch die – hier nicht einschlägige – Vorschrift des § 5 NAGBNatSchG nichts.

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

#### **2.2.3.7.2.1 Vermeidung**

Wie nunmehr § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm<sup>190</sup>. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Mit Blick auf die oben (2.2.3.7.2) aufgeführten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen werden ausweislich Unterlage 19.1 (dort S. 24 ff. sowie Tab. 6, S. 40 f.) folgende Vermeidungsmaßnahmen in diesem Sinne ergriffen:

- Errichtung von Lärmschutzwänden, wodurch zugleich auch die Störwirkung von Lärmeinwirkungen für Vögel gemindert werden;
- Errichtung eines Regenrückhaltebeckens östlich der Rübker Straße mit vorgeschaltetem Absetzbecken und schwimmender Tauchwand zur Rückhaltung von Schwimmstoffen und Leichtflüssigkeiten und Errichtung eines Sandfangs im Zulaufbereich der Entwässerungsleitung im Kreuzungsbereich Harburger Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Rübker Straße sowie Einbau einer Abscheideranlage zur Rückhaltung von Schwimmstoffen und Leichtflüssigkeiten, jeweils zwecks Verminderung von Stoffeinträgen in Fließgewässer sowie zur Regenwasserrückhaltung;
- räumliche Begrenzung des Baufeldes;
- Schutz des Oberbodens durch Beachtung der Vorgaben der DIN 18300, DIN 18915 und der ZTV LaStB 05;

<sup>189</sup> Füller/Lau, UPR 2014, 121 (131).

<sup>190</sup> BVerwG, Urt. v. 7.3.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

- Verpflichtung auf einen verantwortungsvollen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, das Vorhalten von Ölbindemitteln und der Verzicht auf Baustofflager, von denen eine Gefährdung des Grundwassers ausgehen kann, während der Bauphase;
- Schutz von Einzelbäumen und Gehölzbeständen im Randbereich des Baufeldes und der angrenzenden Flächen des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ durch Absperrungen und Schutzzäune gemäß DIN 18920 während der Bauphase;
- grundsätzliches Verbot von Abgrabungen im Wurzelraum von Bäumen (Kronentraufe zzgl. 1,50 m) entsprechend RAS-LP 4 und grundsätzliches Verbot eines auch nur vorübergehenden Auftrags von Boden und anderem Material im Wurzelbereich von Bäumen während der Bauphase;
- Schutz der Krone von Bäumen vor Beschädigung, ggf. durch Hochbinden oder fachgerechtes Zurückschneiden von Ästen während der Bauphase;
- Sicherstellung der Stabilisierung des baubedingt anzuschneidenden Baumbestands des Feldgelhölzes aus Eschen und Erlen westlich der Rübker Straße in Höhe Feldmannweg;
- Rodung und Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit der Vögel, mithin von Anfang Oktober bis Ende Februar;
- Verwendung von vogelschlagvermeidenden Materialien bei Lärmschutzwänden aus Glaselementen (geripptes, geriffeltes, mattiertes, sandgestrahltes, geätztes, möglichst reflexionsarmes Glas);
- Überprüfung der in Unterlage 9.2 dargestellten Bäume auf Vorkommen von Fledermäusen vor deren Rodung, ebenso der übrigen zu beseitigenden Bäume mit Quartierpotenzial oder – insoweit alternativ – Rodung und Baufeldfreimachung nur in der Zeit von September bis Oktober;
- Beschränkung der Höhe der Lärmschutzwände auf 3 m, weitgehende Begrünung der Lärmschutzwände.

Dadurch lassen sich insbesondere der baubedingte Verlust von 51 Bäumen sowie von weiteren 640 m Gehölzen (Ifd. Nr. 5 der obigen Tabelle) und die baubedingte Zerstörung von Gelegen, die Tötung von Nestlingen und Fledermäusen (Ifd. Nr. 9 der obigen Tabelle) vermeiden.

Weitere zumutbare Vermeidungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich.

#### **2.2.3.7.2.2 Ausgleich und Ersatz**

Trotz der oben genannten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben noch eingriffsregelungsrelevante Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese werden jedoch ausgeglichen bzw. ersetzt.

Anders als nach der bis zum 1. März 2010 geltenden Rechtslage stehen ausweislich § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG Ausgleich und Ersatz nunmehr gleichberechtigt

nebeneinander. Daraus, dass das BNatSchG nach wie vor zwischen Ausgleich und Ersatz begrifflich unterscheidet, kann kein Vorrang des Ausgleichs geschlossen werden<sup>191</sup>. Das NAGBNatSchG weicht hiervon ebenfalls nicht ab. Im Übrigen muss zwischen der jeweiligen Beeinträchtigung und dem Ausgleich oder Ersatz ein funktionaler Zusammenhang bestehen<sup>192</sup>. Da indes weder das Bundesnaturschutzgesetz noch das NAGBNatSchG weitergehende Vorgaben zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz enthalten, kommt der Planfeststellungsbehörde insoweit ein fachlicher Beurteilungsspielraum zu<sup>193</sup>. Insoweit hat sich die Planfeststellungsbehörde dem Vorgehen des Vorhabenträgers angeschlossen und eine verbal-argumentative Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz vorgenommen<sup>194</sup>: In der Tabelle 7 „Vergleichende Gegenüberstellung“ auf den Seiten 42 ff. der Unterlage 19.1 (Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) werden die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dargestellt, bewertet und den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugeordnet. Indem jeweils auch die Größe der betroffenen bzw. maßnahmengegenständlichen Flächen sowie die Stückzahl der betroffenen bzw. maßnahmengegenständlichen Gehölze angegeben wird, erfolgt zudem eine ausreichende Quantifizierung. Der dabei zugrunde gelegte Ansatz wird auf S. 37 f. des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) näher dargestellt. Danach erfolgt etwa die Kompensation von Biotopverlusten nach Maßgabe des Hinweises „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen“<sup>195</sup>. Der Verlust von Einzelbäumen wird durch die Ersatzpflanzung von Bäumen mit einem Mindeststammumfang (STU) von 16 bis 18 cm kompensiert. Der erforderliche Kompensationsumfang (Anzahl von Neupflanzungen pro entfernten Einzelbaum) bemisst sich am Stammdurchmesser (STD) der Bäume:

- STD 10 bis 25 im Verhältnis 1:1;
- STD > 25 bis 40 im Verhältnis 1:2;
- STD > 40 bis 60 im Verhältnis 1:3;
- STD > 60 im Verhältnis 1:4.

Zum Ausgleich oder Ersatz der obengenannten unvermeidbaren eingriffsrelevanten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

Maßnahme	Beschreibung	Umfang
5A	Anlage von Saumstreifen / Pflanzung großkroniger Einzelbäume	0,1 ha / 33 Stk.
6A	Entwicklung eines Erlen-Eschen-Weiden-Gehölzes / Pflanzung großkroniger Einzelbäume	0,19 ha / 22 Stk.

<sup>191</sup> Lau, NuR 2011, 762 (763); Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733 (735).

<sup>192</sup> Scheidler, UPR 2010, 134 (137).

<sup>193</sup> BVerwG, Urt. v. 9.6.2004 – 9 A 11.03 –, BVerwGE 121, 72 (84).

<sup>194</sup> Zur Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens BVerwG, Urt. v. 9.6.2004 – 9 A 11.03 –, BVerwGE 121, 72 (83 f.).

<sup>195</sup> NLStBV/NLWKN, Informationsdienst des Naturschutzes Niedersachsen 2006, S. 14 f.

7A	Pflanzung großkroniger Einzelbäume im unmittelbaren Randbereich des Siedlungsgebiets der Hansestadt Buxtehude (außerhalb des Eingriffsortes)	124 Stk.
8E	Aufwertung von Boden- und Biotopfunktionen innerhalb des NSG „Moore bei Buxtehude“	0,52 ha

Die Details, insbesondere welche Art von Bäumen wo gepflanzt wird, bleiben der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung vorbehalten, welche nach Nebenbestimmung 1.1.4.1 vor dem Beginn der Ausführung der Planfeststellungsbehörde zur Billigung vorzulegen ist<sup>196</sup>.

Mit diesen Maßnahmen sind – multifunktional – die Beeinträchtigungen sowohl der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts als auch des Landschaftsbildes vollständig kompensiert.

Da sich demnach sämtliche durch Bau, Anlage und Betrieb des Ausbaus der K 40 bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, soweit der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung reicht, vermeiden oder jedenfalls ausgleichen oder ersetzen lassen, kommt es auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht an und sind demzufolge auch keine Ersatzzahlungen gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 6 NAGBNatSchG festzusetzen.

### 2.2.3.7.2.3 Sonstige Anforderungen

Für die unter 2.2.3.7.2.2 aufgeführten Maßnahmen 5A, 6A und 8E wird auf privaten Grund und Boden zugegriffen. Dies muss vor dem Hintergrund des Eigentumsgrundrechts des Art. 14 GG zwar die ultima ratio bleiben<sup>197</sup>, doch ist Ausgangspunkt für die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gleichwohl nicht die Flächenverfügbarkeit, sondern eine möglichst optimale Kompensation der mit dem betreffenden Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft<sup>198</sup>. Daher ist auch mit Blick auf Art. 14 GG zunächst unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ein Kompensationskonzept zu entwickeln und dieses erst nachfolgend im Hinblick auf die hiermit einhergehenden Eigentumsbetroffenheiten zu optimieren<sup>199</sup>. Im Rahmen dieser Optimierung ist abwägend darüber zu befinden, ob die Flächeninanspruchnahme den betroffenen Eigentümern zugemutet werden kann. In diese Abwägung ist nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens selbst, sondern lediglich das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einzustellen<sup>200</sup>.

Um gerade auch dem Schutzgut „Landschaftsbild“ Rechnung zu tragen, konnte hier der Suchraum für Kompensationsflächen nicht zu weit ausfallen und waren innerhalb

<sup>196</sup> Zur Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens siehe BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 –, juris, Rn. 154.

<sup>197</sup> BVerwG, Urt. v. 24.3.2011 – 7 A 3.10 –, NuR 2011, 501 (Rn. 48); NdsOVG, Urt. v. 22.2.2012 – 7 KS 71/10 –, juris, Rn. 36.

<sup>198</sup> Fischer-Hüftle/Schumacher, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 15 Rn. 61.

<sup>199</sup> BVerwG, Urt. v. 24.3.2011 – 7 A 3.10 –, NuR 2011, 501 (Rn. 54 f.).

<sup>200</sup> BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 40.07 –, NuR 2010, 41 (Rn. 34).

des Suchraums keine geeigneten Flächen auffindbar, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand oder veräußerungsbereiter Dritter befinden. Erschwerend kommt hier hinzu, dass in dem in Frage kommenden Suchraum aufgrund des Baus der BAB A 26 derzeit ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren läuft. Der Vorhabenträger hat sich insoweit eng mit der Flurbereinigungsbehörde abgestimmt und konnte so auch geeignete Ausgleichsflächen auf Grundstücken identifizieren, die absehbar dem Landkreis Stade zugeschrieben werden. Dies betrifft die für die Maßnahme 7A in Anspruch zu nehmenden Flächen. Im Übrigen aber war der Zugriff auch Privatgrundstücke bedauerlicherweise unumgänglich.

Das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wiegt gegenüber den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für die Betroffenen schwerer. Wie das Regelungsgefüge des § 15 BNatSchG zum Ausdruck bringt, erfahren Natur und Landschaft jedenfalls hinsichtlich ihres Kompensationsinteresses ein sehr hohes Gewicht. Grundsätzlich soll kein Eingriff in Natur und Landschaft ohne Ausgleich oder Ersatz bleiben. Hier kommt hinzu, dass die Maßnahmen 5A und 6A zugleich auch artenschutzrechtlichen Zwecken sowie der Schaffung der Voraussetzungen für eine Befreiung von den zwingenden Vorgaben der Baumschutzsatzung der Hansestadt Buxtehude dienen (dazu noch unten 2.2.3.7.7). Umgekehrt werden – was die Seite der Enteignungsbetroffenen angeht – ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Flächen in lediglich geringem Umfang (insgesamt 0,81 ha) in Anspruch genommen. Da der Flächenanteil deutlich unter 5 % der von den Betroffenen bewirtschafteten Fläche liegt, sind auch keine betrieblichen Existenzgefährdungen zu befürchten. Die für die Maßnahme 8E in Anspruch genommene Fläche (0,52 ha) liegt überdies im Naturschutzgebiet und Europäischen Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ und ist daher unter dem Gesichtspunkt der Privatnützigkeit ohnehin bereits nicht unerheblich „vorbelastet“. Demnach überwiegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege die Belange der betroffenen Eigentümer.

Fernerhin müssen in Bezug auf sämtliche landschaftspflegerische Maßnahmen die Vorgaben des § 40 Abs. 1 BNatSchG beachtet werden, soweit zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft das Ausbringen von Saatgut oder Pflanzungen vorgesehen sind. Gemäß § 40 Abs. 1 BNatSchG bedarf Ausbringen von Pflanzen in der freien Natur, deren Art in dem betreffenden Gebiet in freier Natur nicht oder seit mehr als 100 Jahren nicht mehr vorkommt, der Genehmigung der zuständigen Behörde. „Freie Natur“ in diesem Sinne sind auch Verkehrswege und deren Randflächen<sup>201</sup>. Es handelt sich hierbei um eine reine Ausführungsfrage ohne Abwägungsrelevanz, weshalb sie der Bauausführung überlassen bleiben kann. Sollte der Vorhabenträger auf gebietsfremdes Pflanz- und Saatgut zurückgreifen wollen, benötigt er hierfür grundsätzlich eine Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde nach § 40 Abs. 1 BNatSchG. Inwieweit diesen Voraussetzungen genügt ist, wird im Rahmen der nach Nebenbestimmung 1.1.4.1 vor Baubeginn von der Planfeststellungsbehörde zu billigenden (landschaftspflegerischen) Ausführungsplanung geprüft werden.

Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Dies ist bereits dadurch sichergestellt, dass die Planfeststellungsbehörde zugleich untere und damit gemäß § 32 Abs. 1 Satz 1 i.V.m.

---

<sup>201</sup> Ortner, NuR 2005, 91 (95).

§ 31 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG zuständige Naturschutzbehörde ist. Zudem hat ein Austausch mit der Naturschutzbehörde zu den naturschutzrechtlichen und -fachlichen Fragestellungen stattgefunden, wie insbesondere die zuletzt hinsichtlich der Maßnahmen 7A und 8E erfolgte Abstimmung zeigt.

### **2.2.3.7.3 Natura 2000-Gebiete**

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Dies schließt nicht nur solche Projekte ein, die innerhalb eines Natura 2000-Gebiets umgesetzt werden, sondern auch Projekte außerhalb eines solchen Gebiets, aber mit Auswirkungen im Gebiet.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des nahegelegenen Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ durch den Ausbau der K 40 konnte schon wegen der teilweisen Flächeninanspruchnahme nicht offensichtlich ausgeschlossen werden. Mithin war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Maßgeblich sind dabei die gebietsbezogenen Erhaltungsziele<sup>202</sup>. Bei Schutzgebieten im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG – wie hier – ergeben sich diese Erhaltungsziele ausweislich § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, sofern bei der Schutzausweisung die jeweiligen Erhaltungsziele im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG berücksichtigt wurden. Gemäß § 2 Abs. 5 der Schutzgebietsverordnung des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO) sind insoweit besonderer Schutzzweck und damit Erhaltungsziele dieses Gebiets

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

Anhand objektiver Umstände muss auszuschließen sein, dass das Projekt diese Erhaltungsziele gefährden könnte<sup>203</sup>. Der FFH-Verträglichkeitsprüfung müssen dabei die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde liegen. Die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile müssen erfasst und bewertet werden<sup>204</sup>. Aus wissenschaftlicher Sicht darf kein vernünftiger Zweifel an der Vereinbarkeit mit den gebietsbezogenen Erhaltungszielen bestehen<sup>205</sup>. Zugunsten

<sup>202</sup> BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).

<sup>203</sup> BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 58).

<sup>204</sup> BVerwG, Urt. v. 12.3.2008 – 9 A 3.06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).

<sup>205</sup> BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 41).

des Projekts können aber die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden, die sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen abgemildert oder ausgeschlossen werden. Bei dadurch gewährleistetem günstigem Erhaltungszustand liegen die Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle<sup>206</sup>. Fällt die FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ aus, so kann dem Vorhaben nur noch über die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Zulässigkeit verholfen werden.

Der Vorhabenträger hat hier entsprechend § 34 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vorgelegt (Unterlage 19.5). Darin wird ausgehend von den Wirkungen des Vorhabens ermittelt und bewertet, inwieweit die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ berührt sein könnten. Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung kommt nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zu deren Überzeugung zutreffend zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen im gebietsschutzrechtlichen Sinne ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben nimmt zwar 0,12 ha Fläche am Rand des Schutzgebiets unmittelbar in Anspruch, doch kommt dieser Fläche aufgrund der Vorbelastung durch die BAB A 26 einschließlich des Zubringers der Ausfahrt Buxtehude im Hinblick auf die gebietsbezogenen Erhaltungsziele keinerlei Bedeutung zu. Auch der Bereich, innerhalb dessen sich der mit dem Ausbau der K 40 zusammenhängende Verkehrslärm im Schutzgebiet auswirkt, ist bereits durch die BAB A 26 entwertet. Zusätzliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben können – auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen – ausgeschlossen werden. Das Vorhaben erweist sich mithin als FFH-verträglich; § 34 Abs. 2 BNatSchG steht seiner Umsetzung nicht entgegen.

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

Die Inanspruchnahme von 0,12 ha des Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ stellen jedoch zugleich einen Flächenverlust des Naturschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ dar. Insoweit regeln § 23 Abs. 2 BNatSchG, § 3 Abs. 1 der Naturschutzgebietsverordnung „Moore bei Buxtehude“ (NSG-VO), dass alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, grundsätzlich verboten sind. Es handelt sich um ein absolutes Veränderungsverbot. Diese umfasst zwar keine bloßen Bagatelveränderungen wie Fußabdrücke oder das Umknicken von Grashalmen<sup>207</sup>, doch ist die Inanspruchnahme von 0,12 ha Fläche keine Bagatelle mehr. Das Vorhaben tritt daher in Konflikt mit § 23 Abs. 2 BNatSchG, § 3 Abs. 1 NSG-VO.

Insoweit wird gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 5 Abs. 2 NSG-VO indes eine Befreiung erteilt. Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Ge- und Verboten dieses Gesetzes, in einer Rechtsverordnung aufgrund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Die Gewährung einer Befreiung kommt zunächst nur in atypischen, vom Gesetzgeber so erkennbar nicht vorhergesehenen Einzelfällen in Betracht<sup>208</sup>. Damit

<sup>206</sup> BVerwG, Urt. v. 27.2.2003 – 4 A 59.01 –, NVwZ 2003, 1253 (1257).

<sup>207</sup> Appel, in: *Frenz/Müggenborg*, BKom. BNatSchG, 2. Aufl. (2016), § 23 Rn. 35.

<sup>208</sup> BVerwG, Beschl. v. 14.9.1992 – 7 B 130.92 –, NVwZ 1993, 583 (584).



ist für die Errichtung baulicher Anlagen innerhalb eines Naturschutzgebiets die Befreiung grundsätzlich nicht eröffnet, da die Untersagung der Errichtung baulicher Anlage vom Normgeber regelmäßig gerade gewollt ist<sup>209</sup>. Dies gilt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jedoch nicht für den Neubau einer Straße durch ein Schutzgebiet; vielmehr handele es sich hierbei um ein atypisches und zugleich singuläres Ereignis<sup>210</sup>. Dieser Rechtsprechung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und erkennt darauf, dass Gleiches auch für den Ausbau einer bereits bestehenden Straße gilt, wie hier.

Des Weiteren müssen gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Befreiung streiten. Insofern kommt es maßgeblich darauf an, dass sich das für die Befreiung sprechende öffentliche Interesse in der Abwägung mit dem betroffenen Naturschutzinteresse durchsetzt<sup>211</sup>. Fernerhin muss die Befreiung „notwendig“ sein. Dies bedeutet, dass sie sich als vernünftigerweise geboten erweisen muss<sup>212</sup>. Letzteres ist hier schon mit Blick auf die Planrechtfertigung (s.o. 2.2.3.1) und den Umstand gegeben, dass sich der Ausbau der K 40 als die beste aller für den Anschluss an die BAB A 26 in Betracht kommenden Varianten erwiesen hat (s.o. 2.2.3.2). Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen auch klar die mit der Unterschutzstellung des Gebiets verbundenen Interessen, da der in Anspruch genommene Bereich aufgrund der Vorbelastung durch die BAB A 26 einschließlich des Zubringers der Anschlussstelle Buxtehude ohnehin nur noch einen sehr geringen Beitrag zum verfolgten Naturschutz leistet.

#### **2.2.3.7.5 Artenschutz**

§ 44 Abs. 1 BNatSchG sieht in Bezug auf die besonders geschützten Arten bestimmte Zugriffsverbote vor. Die Norm ist zwar handlungsbezogen ausgestaltet und kennt das besondere Artenschutzrecht ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Planfeststellung gleichwohl insoweit eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung durchzuführen<sup>213</sup>. Daher hat der Vorhabenträger auch einen Artenschutzbeitrag vorgelegt (Unterlage 19.2).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Artenschutzfachbeitrag geprüft und schließt sich den darin getroffenen Feststellungen sowie Bewertungen an. Zunächst war das relevante Artenspektrum abzuschichten. Nicht alle besonders geschützten Arten mussten geprüft werden, sondern, da es sich um einen nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassenen Eingriff in Natur und Landschaft handelt und alle nach § 15 Abs. 1 BNatSchG möglichen und zumutbaren Vermeidungsanstrengungen unternommen werden (s.o. 2.2.3.7.2), waren bereits gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1, 2 und 5 BNatSchG nur die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) und die europäischen Vogelarten zu prüfen. Auch bedurften die häufig auftretenden und weit verbreiteten Arten keiner vertieften Prüfung<sup>214</sup>. Jedenfalls unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (s.o. 2.2.3.7.2.1) kommt es

<sup>209</sup> Lau, in: *Frenz/Müggenborg*, BKom. BNatSchG, 2. Aufl. (2016), § 67 Rn. 4.

<sup>210</sup> BVerwG, Beschl. v. 12.4.2005 – 9 VR 41.04 –, NVwZ 2005, 943 (946 f.).

<sup>211</sup> *Fischer-Hüftle*, in: *Schumacher/Fischer-Hüftle*, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 67 Rn. 9.

<sup>212</sup> VG Frankfurt (Oder), Urt. v. 7.11.2014 – 5 K 1190/12 –, NuR 2015, 209 (212).

<sup>213</sup> BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 37); Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 43).

<sup>214</sup> Vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.11.2013 – 9 B 14.13 –, NuR 2014, 361 (Rn. 20); hierzu auch *Bick*, NuR 2016, 73 (77).

vorhabenbedingt nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Das gilt auch hinsichtlich etwaiger kollisionsbedingter Tötungen, da diese sich mangels Betroffenheit von Vorkommensschwerpunkten oder Flug- bzw. Wanderungsrouten kollisionsgefährdeter prüfrelevanter besonders geschützter Arten innerhalb des allgemeinen Lebensrisikos im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG bewegen<sup>215</sup>.

#### **2.2.3.7.6 Gesetzlicher Biotopschutz**

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG, § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützte Biotope sind nicht betroffen. Zwar ist im nördlichen Teil des Vorhabengebiets östlich der Rübker Straße eine seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiese vorhanden, doch wird deren erhebliche Beeinträchtigung durch die Maßnahme 2V vermieden.

#### **2.2.3.7.7 Kommunaler Baumschutz**

Gemäß der „Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Hansestadt Buxtehude“ (Baumschutzsatzung) ist zur Belebung und Gliederung des Orts- und Landschaftsbildes, zwecks Beitrags zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Abwehr schädlicher Einwirkungen der Baumbestand innerhalb Buxtehudes geschützt. Der räumliche Geltungsbereich der Satzung erstreckt sich dabei ausweislich deren § 2 auf das gesamte Gebiet der Hansestadt Buxtehude. Eine Unterscheidung in Innen- und Außenbereich wird nicht vorgenommen. Gemäß § 4 Nr. 1 der Baumschutzsatzung ist es verboten, die vom Schutzbereich der Satzung erfassten Bäume und Ersatzpflanzungen sowie Teile von ihnen zu beseitigen, zu zerstören, zu schädigen oder ihr Aussehen zu verändern. Nach § 3 der Baumschutzsatzung geschützt sind Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm (= 25 cm Ø), Einzelbäume der Art Kugelrobinie sind mit einem Stammumfang von mindestens 30 cm = 9,5 cm Ø geschützt. Nicht unter den Schutz der Satzung fallen u.a. Fichten, Birken auf privaten Grundstücken sowie Obstbäume ohne ortsbildprägenden Charakter.

Die demnach unter den Schutz der Satzung fallenden, vorhabenbedingt zu beseitigenden Bäume im Bereich der Ausbaustrecke sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1) dargestellt. Es handelt sich um insgesamt 120 Bäume.

Hierfür wird wiederum gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 6 Nr. 3 der Baumschutzsatzung eine Befreiung erteilt. Hinsichtlich des Vorliegens der Befreiungsvoraussetzungen kann nach oben (2.2.3.7.4) verwiesen werden. In Bezug auf das Überwiegen der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen übersieht die Planfeststellungsbehörde nicht die besondere Bedeutung der zu beseitigenden Bäume gemessen am Schutzzweck nach § 1 der Baumschutzsatzung. Auch wirkt sich die vergleichsweise hohe Anzahl von insgesamt 120 betroffenen Bäumen gewichtsverstärkend auf der Naturschutzseite aus. Gleichwohl erachtet die Planfeststellungsbehörde die mit dem Ausbau der K 40 und damit der Herstellung des Anschlusses an die BAB A 26 verbundenen Vorteile, insbesondere die Entlastung der erheblich überlasteten B 73, für gewichtiger.

Gemäß § 9 Nr. 1 der Baumschutzsatzung wird eine Ausnahme oder Befreiung in der Regel mit der Auflage verbunden, Ersatzpflanzungen bestimmter Art und Größe

<sup>215</sup> Hierzu BVerwG, Urt. v. 28.4.2016 – 9 A 9.15 –, juris, Rn. 141.

vorzunehmen. Gründe für eine Ausnahme von dieser Regel sind hier nicht ersichtlich, weshalb entsprechende Ersatzpflanzungen vorzusehen waren. Für die im Außenbereich gelegenen Bäume wird der Ersatzpflanzungspflicht bereits durch die Ausgleichsmaßnahmen 5A, 6A und 7A nach § 15 Abs. 2 BNatSchG Rechnung getragen. Teilweise gilt dies auch für die im beplanten bzw. im Innenbereich stehenden Bäume. Darüber hinaus sind gegründet auf § 9 Nr. 1 der Baumschutzsatzung im Maßnahmeblatt 7A die Pflanzung und Erhaltung von 72 weiteren großkronigen Einzelbäumen vorgesehen. Damit wird den Vorgaben des § 9 der Baumschutzsatzung, der ersichtlich von einer Ersatzpflanzung im Verhältnis 1:1 ausgeht, genügt. Auch verlangt die Vorschrift nicht zwingend, die Ersatzpflanzung auf dem Eingriffsgrundstück umzusetzen. Dass der Vorhabenträger den Anwendungsbereich der Baumschutzsatzung unzutreffender Weise offenbar nur im beplanten bzw. im Innenbereich als eröffnet angesehen hat, wirkt sich somit nicht aus, sodass das Vorhaben auch insoweit antragsgemäß planfestgestellt werden konnte.

### 2.2.3.8 Wasser

Der Ausbau der K 40 wirft in wasserrechtlicher Hinsicht keine Probleme auf:

#### 2.2.3.8.1 Gewässerausbau

Ausbaumaßnahmen an Gewässern werden im Zuge des Ausbaus der K 40 nicht vorgenommen. Auch die Errichtung des vorgesehenen Regenrückhaltebeckens stellt nicht etwa die Herstellung eines oberirdischen Gewässers und damit einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG dar; denn hierbei handelt es sich nicht um ein oberirdisches Gewässer. Unter einem oberirdischen Gewässer ist gemäß § 3 Nr. 1 WHG das ständig oder zeitweilig in Betten fließende oder stehende oder aus Quellen wild abfließende Wasser zu verstehen. Kennzeichnend für ein oberirdisches Gewässer ist damit die nicht nur gelegentliche Wasseransammlung in einem Gewässerbett, wobei ausgehend vom allgemeinen Sprachgebrauch der Begriff des Gewässerbetts eine äußerlich erkennbare natürliche oder künstliche Begrenzung des Wassers in einer Eintiefung an der Erdoberfläche meint<sup>216</sup>. Umfasst sind folglich alle nicht völlig unbedeutenden Teile der Erdoberfläche, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit oder aufgrund künstlicher Vorrichtungen nicht nur einmalig oder bei ganz außergewöhnlichen Witterungslagen wiederkehrend zumindest vorübergehend mit Wasser bedeckt sind<sup>217</sup>.

All dies trifft zwar für das Regenrückhaltebecken zu, doch zeichnen sich Gewässer im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes des Weiteren dadurch aus, dass sie in den natürlichen Wasserkreislauf eingebunden sind und auf diese Weise auch eine Verbindung zu Ökologie haben<sup>218</sup>. Die Einbindung in den natürlichen Wasserkreislauf setzt die Teilhabe an der Gewässerfunktion voraus, also dass natürliche Prozesse wie Verdunstung, Versickerung, Auffangen von Regenwasser und Auffangen von aufsteigendem Grundwasser stattfinden<sup>219</sup>. Wann dies der Fall ist, bedarf der wertenden Beurteilung<sup>220</sup>. Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit festgehalten,

<sup>216</sup> BVerwG, Urt. v. 27.1.2011 – 7 C 3.10 –, NVwZ 2011, 696 (Rn. 17).

<sup>217</sup> Czychowski/Reinhardt, WHG, 11. Aufl. (2014), § 2 Rn. 6.

<sup>218</sup> Knopp, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG-/AbwAG, Losebl. (Stand: Mai 2016), § 2 WHG Rn. 10.

<sup>219</sup> BVerwG, Urt. v. 15.6.2005 – 9 C 8.04 –, NVwZ-RR 2005, 739 (740).

<sup>220</sup> VG Berlin, Beschl. v. 28.2.2014 – 19 L 334.13 –, NuR 2015, 58 (63).

dass von einem Verlust der Gewässerfunktion grundsätzlich bei gewerblichen Anlagen auszugehen sein wird, soweit sie die Gewässerfunktion nicht lediglich nutzen, sondern durch selbstständige und eigengesetzliche Funktionen wie etwa die Einbeziehung in einen industriellen Produktionskreislauf weitgehend verdrängen oder ersetzen<sup>221</sup>. Vergleichbares ist hier der Fall, da das Wasser aus dem Regenrückhaltebecken nicht lediglich verdunstet oder natürlich abfließt, sondern in den Stadtgraben gepumpt wird. Insofern dominiert die – für technische Anlagen kennzeichnende – menschliche Einflussnahme gegenüber den natürlichen Prozessen. Die Verdunstung und die Aufnahme von Regenwasser allein reichen nicht aus, um das Vorliegen eines Gewässers zu bejahen<sup>222</sup>.

Hilfsweise wird indes seitens der Planfeststellungsbehörde angenommen, das Regenrückhaltebecken sei ein oberirdisches Gewässer. Dann bedürfte dessen Bau als Herstellung eines Gewässers gemäß § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 WHG grundsätzlich der Planfeststellung. Das Verhältnis zur gleichzeitig eröffneten Planfeststellung nach § 38 NStrG bestimmt sich nach § 6 NVwVfG, der im Wesentlichen der Norm des § 78 VwVfG entspricht, weil die mehreren Vorhaben wegen ihrer wechselseitigen Abhängigkeit voneinander als integriertes technisches System einen planerischen Koordinierungsbedarf auslösen, der über den Normalfall deutlich hinausgeht und dem nicht in anderer Weise als durch eine einheitliche Entscheidung angemessen Rechnung getragen werden kann<sup>223</sup>. Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 NVwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Es kommt mithin auf den Schwerpunkt der Maßnahme an<sup>224</sup>. Das ist hier zweifelsohne die straßenrechtliche Planfeststellung, da der Ausbau der K 40 im Vordergrund steht und die Errichtung des Regenrückhaltebeckens hierfür lediglich dienende Funktion hat. Folglich konnte und musste hier über den Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG mit entschieden werden.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen dafür liegen ebenfalls vor, insbesondere ist das Regenrückhaltebecken aus Entwässerungsgründen vernünftigerweise geboten. Versagungsgründe nach § 68 Abs. 3 WHG bestehen nicht. Das dem Stand der Technik (RAS-Ew) entsprechende Regenrückhaltebecken dient dem schadlosen Abfluss von Oberflächenwasser. Ein Verbleib des Niederschlagswassers auf der Fahrbahn ist schon aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar. Eine vergleichbar wirksame andere technische Lösung für die Straßenentwässerung ist nicht ersichtlich. Auch sind die Ausmaße des Regenrückhaltebeckens auf das Erforderliche beschränkt (vgl. Unterlage 18.2 Anlage 3) und bestehen hinsichtlich seines Standortes wegen der notwendigen Nähe zur Straße und zum Stadtgraben sowie wegen des benötigten Flächenumfanges kaum Alternativen, jedenfalls keine solchen, die ohne Zugriff auf privaten Grund und Boden auskämen. Vor diesem Hintergrund sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sowohl der mit dem Regenrückhaltebecken verbundene Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere der Bodenaustausch und die Flächenneuversiegelung, als auch die Inanspruchnahme von Flächen in Privateigentum hierfür gerechtfertigt.

---

<sup>221</sup> BVerwG, Urt. v. 15.6.2005 – 9 C 8.04 –, NVwZ-RR 2005, 739 (740).

<sup>222</sup> VG Berlin, Beschl. v. 28.2.2014 – 19 L 334.13 –, NuR 2015, 58 (64 f.).

<sup>223</sup> Vgl. Neumann, in: Stelkens/Bonk, VwVfG, 8. Aufl. (2014), § 78 Rn. 10.

<sup>224</sup> Huck, in: ders./Müller, VwVfG, München 2011, § 78 Rn. 7.

### 2.2.3.8.2 Bewirtschaftungsziele

Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (sog. Verschlechterungsverbot) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (sog. Verbesserungsgebot). Gleiches regelt § 27 Abs. 2 WHG in Bezug auf die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer, nur dass hier neben dem chemischen Zustand nicht der ökologische Zustand den Maßstab bildet, sondern das ökologische Potenzial. Dabei handelt es sich um einen gegenüber dem ökologischen Zustand abgemilderten Maßstab. Vergleichbares regelt § 44 WHG für Küstengewässer. § 47 WHG sieht schließlich vor, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung. Diese Vorgaben gehen jeweils auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie – WRRL (Richtlinie 2000/60/EG) zurück. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs handelt es sich hierbei nicht nur um die programmatische Formulierung bloßer Ziele der Bewirtschaftungsplanung, sondern entfalten jene Anforderungen grundsätzlich verbindliche Wirkung<sup>225</sup>.

Maßgebliche räumliche Einheit, an die diese Bewirtschaftungsvorgaben anknüpfen ist der jeweilige Wasserkörper<sup>226</sup>. Einleitungen oder sonstige Einwirkungen auf Gewässer, die nicht selbst als Wasserkörper eingestuft sind, sind daher nur insoweit an den §§ 27, 44 und 47 WHG zu messen, wie die Gewässer in Verbindung mit Wasserkörpern stehen und es durch die Maßnahme dort zu Konflikten kommen kann<sup>227</sup>.

Hinsichtlich des Verschlechterungsverbots wurde bis Mitte 2015 noch gestritten, ob dieses bereits bei jeder negativen Status-quo-Abweichung zur Anwendung gelangt (oder erst bei einem vorhabenbedingten Absinken des jeweiligen Zustands bzw. Potenzials des betreffenden Wasserkörpers von einer der Zustandsklassen nach Anhang V WRRL in eine niedrigere Zustandsklasse. Letzteres entsprach auch der Praxis in Niedersachsen. Hintergrund ist, dass zur qualitativen Beschreibung des ökologischen Zustands bzw. Potenzials Anhang V WRRL – innerstaatlich umgesetzt mit der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) – fünf Zustandsklassen vorsieht: „sehr gut“, „gut“, „mäßig“, „unbefriedigend“ und „schlecht“. In den Nr. 1.2 ff. Anhang V WRRL werden diesbezüglich „normative Begriffsbestimmungen zur Einstufung des ökologischen Zustands“ vorgenommen. Anhang V WRRL enthält des Weiteren zur Beurteilung des ökologischen Zustands bzw. Potenzials bestimmte Qualitätskomponenten. Dabei wird in fünf Gewässerkategorien unterschieden: Flüsse, Seen, Übergangsgewässer, Küstengewässer sowie künstliche und erheblich veränderte Oberflächenwasserkörper. Für diese legen die Nr. 1.1.1 bis 1.1.5 Anhang V WRRL insgesamt drei Qualitätskomponentengruppen fest und

<sup>225</sup> EuGH, Urt. v. 1.7.2015 – C-461/13 –, DVBl. 2015, 1044 (Rn. 43), Weservertiefung.

<sup>226</sup> BVerwG, Urt. v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 –, juris, Rn. 506, 543.

<sup>227</sup> Vgl. NdsOVG, Urt. v. 22.4.2016 – 7 KS 27/15 –, juris, Rn. 462.

ordnen diesen jeweils bestimmte Qualitätskomponenten zu. Als Qualitätskomponentengruppen werden die biologischen, die hydromorphologischen sowie die chemischen und physikalisch-chemischen Komponenten genannt. Die chemischen und physikalisch-chemischen Komponenten werden sodann nochmals unterteilt in allgemeine Komponenten, wozu etwa die Temperaturverhältnisse, der Sauerstoffhaushalt, der Salzgehalt, der Versauerungszustand und die Nährstoffverhältnisse zählen, und spezifische Schadstoffe. Für die spezifischen Schadstoffe waren gemäß Nr. 1.2.6 Anhang V WRRL entsprechende Umweltqualitätsnormen aufzustellen. Diese finden sich nunmehr in Anlage 7 OGewV. Dabei ist festzustellen, dass die Klassifikation von Oberflächengewässern vorrangig anhand der biologischen Qualitätskomponenten erfolgt; diese stellen die letztlich maßgeblichen Kenngrößen dar<sup>228</sup>. Letztlich bestimmt sich der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potenzial aber anhand der Bewertung der schlechtesten Qualitätskomponente; deren Bewertung im fünfstufigen Zustandsklassenraster gibt die Bewertung des gesamten Wasserkörperzustands vor. Vergleichbar ist die Situation in Bezug auf den chemischen Zustand sowie – was das Grundwasser betrifft – den mengenmäßigen Zustand, nur dass Anhang V WRRL insoweit lediglich ein zweistufiges Bewertungsraster bereithält: „gut“ und „nicht gut“ (vgl. Nr. 1.4.3 und 2.2.4 Anhang V WRRL). Hinsichtlich des chemischen Zustands läuft dies auf die Einhaltung bestimmter, nunmehr für Oberflächengewässer in Anlage 7 vorgegebener Grenzwerte für spezifische Schadstoffe hinaus.

In seinem Urteil vom 1. Juli 2015 hat der Europäische Gerichtshof demgegenüber eine vermittelnde Position eingenommen. Seiner Ansicht nach liegt eine Verschlechterung grundsätzlich erst vor, wenn sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente um eine Klasse verschlechtert. Nicht gelten soll diese Ausrichtung an den Qualitätskomponenten des Anhangs V WRRL jedoch dann, wenn sich eine der Qualitätskomponenten bereits in der niedrigsten Klasse befindet<sup>229</sup>. In diesem Fall soll bereits jede weitere negative Veränderung der betreffenden Qualitätskomponente eine Verschlechterung darstellen. In Bezug auf die übrigen, nicht bereits in der schlechtesten Klasse eingeordneten Qualitätskomponenten gilt jedoch weiterhin das Abstellen auf die Qualitätskomponentenklasse. Fernerhin sollen auch nur vorübergehende Verschlechterungen unter das Verschlechterungsverbot fallen, selbst dann, wenn sie durch entsprechende Bewirtschaftungsmaßnahmen mittelfristig mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aufgefangen werden können<sup>230</sup>.

Das Verbesserungsgebot entfaltet sodann insoweit unmittelbare Wirkung, als das betreffende Vorhaben die Erreichung eines guten Zustands der (Oberflächen-)Wasserkörper nicht gefährden darf<sup>231</sup>.

Insofern war hier zu prüfen, ob die vorgesehene Straßenentwässerung einschließlich des Baus des Regenrückhaltebeckens den Bewirtschaftungsvorgaben der §§ 27, 44 und 47 WHG entspricht. Für die Straßenentwässerung sind vorliegend zwei Einzugsbereiche vorgesehen. Im Einzugsbereich 1 soll das von der Fahrbahnoberfläche abgefangene Niederschlagswasser unmittelbar in den Stadtgraben eingeleitet werden, im Einzugsgebiet 2 wird das Niederschlagswasser demgegenüber zunächst in das oben genannte Regenrückhaltebecken geleitet und

<sup>228</sup> BVerwG, Urt. v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 –, juris, Rn. 497-500.

<sup>229</sup> EuGH, Urt. v. 1.7.2015 – C-461/13 –, DVBl. 2015, 1044 (Rn. 69), Weservertiefung.

<sup>230</sup> EuGH, Urt. v. 1.7.2015 – C-461/13 –, DVBl. 2015, 1044 (Rn. 67), Weservertiefung.

<sup>231</sup> EuGH, Urt. v. 1.7.2015 – C-461/13 –, DVBl. 2015, 1044 (Rn. 50), Weservertiefung; BVerwG, Urt. v. 9.2.2017 – 7 A 2.15 –, juris, Rn. 582, 585 f.

von dort in den Stadtgraben gepumpt. Der Stadtgraben mündet in den Harzmoorkanal, der wiederum in die Landwettern mündet. Diese stellt den Oberflächenwasserkörper 29029 dar, mit einem Einzugsgebiet von rd. 30 km<sup>2</sup>.

Zur Beurteilung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot bedurfte es indes nicht der aufwendigen qualitätskomponentenscharfen Ermittlung des Ist- wie des Planzustands des Oberflächenwasserkörpers Landwettern. Vielmehr konnte sich die Untersuchung bezogen auf den jeweiligen Wirkpfad auf die jeweils kritischsten Qualitätskomponenten beschränken<sup>232</sup>. Dafür, welche Qualitätskomponenten das sind, liefert Nr. 2.3 Anlage 10 OGewV einen Anhaltspunkt. Hiernach sind zur Beurteilung der Auswirkungen von Belastungen jeweils die Parameter zu überwachen, die auf Belastungen der Wasserkörper oder Wasserkörpergruppen am empfindlichsten reagieren. Obgleich es im Rahmen der Vorhabenzulassung nicht um Überwachung, sondern um eine Auswirkungsprognose geht, kann dieser Bestimmung auch für das Zulassungsverfahren entnommen werden, dass für die Frage einer zu erwartenden Verschlechterung regelmäßig nur die empfindlichsten Parameter in den Blick zu nehmen sind<sup>233</sup>.

Bei der Straßenentwässerung werden Auftausalze zusammen mit dem Straßenoberflächenwasser von der Fahrbahn abgeleitet und vorliegend direkt bzw. mittelbar in Oberflächengewässer eingeleitet. Ein Teil versickert auch und gelangt so in das Grundwasser. Demnach ist die Versalzung der Belastungspfad, der bei der Straßenentwässerung von besonderer Relevanz ist. Mithin sind die chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten diejenigen mit der höchsten Aussagekraft. Da den chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten nach Anhang V WRRL lediglich eine unterstützende Funktion zukommt, sind jedenfalls ab dem mäßigen Zustand bzw. mäßigen Potenzial an sich noch die biologischen Qualitätskomponenten verstärkt in den Blick zu nehmen. Eingedenk der nach Nr. 2.1.2 Anlage 7 OGewV für den guten ökologischen Zustand bzw. für das gute ökologische Potenzial maßgeblichen Kenngröße von maximal 200 mg Cl/l im Durchschnitt pro Jahr und wegen der die biologischen Qualitätskomponenten – auch im Sinne eines Frühwarnsystems – unterstützenden Funktion der chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten kann angenommen werden, dass in der Regel eine signifikante nachteilige Auswirkung auf die biologischen Qualitätskomponenten bei einem Chloridgehalt von nicht mehr als 200 mg Cl/l im Jahresmittel ausbleibt<sup>234</sup>. Anderes gilt grundsätzlich nur, wenn sich der betreffende Wasserkörper in einem sehr guten ökologischen Zustand befindet bzw. das höchste ökologische Potenzial aufweist.

Der Vorhabenträger hat dazu eine Untersuchung vorgelegt (Unterlage 21.11). Diese kommt in aus Sicht der Planfeststellungsbehörde methodisch nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, dass der Ausbau der K 40 sich auf die durchschnittliche Chloridbelastung des Oberflächenwasserkörpers Landwettern nicht verändernd auswirken wird. Allenfalls bei extremen Wetterlagen kann hier kurzzeitig - weniger als 20 Stunden andauernd – die Chloridkonzentration von 30 mg Cl/l um 46 mg Cl/l auf 76 mg Cl/l ansteigen. Dies liegt deutlich unter dem Orientierungswert für Fließgewässer für die jahresdurchschnittliche maximale Belastung für die Annahme

<sup>232</sup> Vgl. NdsOVG, Urt. v. 22.4.2016 – 7 KS 27/15 –, juris, Rn. 455.

<sup>233</sup> *Füßer/Lau*, Wasserrechtliche Bewirtschaftungsziele und die Entwässerung von Straßen nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 (C-461/13) und der Novellierung der Oberflächengewässerverordnung, Leipzig 2016, S. 51.

<sup>234</sup> *Füßer/Lau*, a.a.O., S. 56 ff.

eines guten ökologischen Zustands von 200 mg Cl/l gemäß Nr. 2.1.2 Anlage 7 OGWV und ebenfalls deutlich unter dem Wert von 100 mg Cl/l, wie er derzeit in den Fachwissenschaften als Richtwert für die Verträglichkeit mit FFH-Gebieten angesehen wird, in denen gewässergebundene Lebensraumtypen oder Habitate von den Erhaltungszielen umfasst sind. Damit wirft der Ausbau der K 40 weder in Bezug auf das Verschlechterungsverbot noch in Bezug auf das Verbesserungsgebot nach der Wasserrahmenrichtlinie Probleme auf.

### **2.2.3.9 Eigentum**

Eigentumsbeeinträchtigungen können sich vor allem durch unmittelbaren Flächenentzug für den Straßenbau ergeben, aber auch durch vorübergehenden Flächenentzug bspw. für Baustelleneinrichtungen. Schließlich gibt es mittelbare Beeinträchtigungen von Eigentum. Dabei wird Eigentum von Grundstücken zwar nicht entzogen. Es wird aber durch die Wirkungen des Vorhabens, in erster Linie durch Verkehrslärm, belastet. Die Planfeststellungsbehörde geht hinsichtlich der einzelnen Arten der Eigentumsbeeinträchtigung von Folgendem aus:

#### **2.2.3.9.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme**

Das Vorhaben nimmt Flächen, die in Privateigentum stehen, unmittelbar durch Enteignung in Anspruch. Dabei handelt es sich um Flächen, die für den Straßenbau, insbesondere die Neuordnung der Grundstückserschließungen und die Lärmschutzanlagen sowie den Bau des Regenrückhaltebeckens benötigt werden, insgesamt sind das ca. 2,6 ha Fläche. Davon entfallen allein rund 0,8 ha auf das geplante Regenrückhaltebecken. Zum Grunderwerb gehören auch bislang landwirtschaftlich genutzte Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter 2.2.3.10 verwiesen.

Dieser Flächenentzug ist gerechtfertigt und in diesem Umfang notwendig, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde auch in Rechnung gestellt, dass es sich zum Teil um Flächen handelt, die von den Anliegern der Rübker Straße zu Freizeit Zwecken (z.B. Gärten) genutzt werden. Ohne die zu erwerbenden Flächen ist der erforderliche Ausbau der Rübker Straße jedoch nicht zu bewerkstelligen. Allerdings ist bei keinem der betroffenen bebauten Grundstücke der Flächenentzug so groß, dass nicht noch ein verhältnismäßig ausreichender Freibereich verbliebe. Die Planfeststellungsbehörde hält den Flächenentzug deshalb auch unter diesem Blickwinkel für zumutbar.

Im Übrigen beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. § 42 Abs. 2 NStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Hs. 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch regelmäßig nach § 42 Abs. 4 NStrG einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstückteils nach § 8 Abs. 3 und 4 NEG oder die Frage nach der Form der Entschädigung, bspw. durch Zuteilung von Ersatzland.

Ob und in welchem Umfang von Eigentumsentzug betroffene Anlieger wegen der noch verbliebenen Lärmbelastung ihres Grundstücks und wegen sonstiger



Belastungen einen Anspruch auf Übernahme ihres gesamten Grundstücks haben könnten, lässt sich daher im Zeitpunkt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht abschließend beurteilen. Für die Zwecke der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde jedoch anhand der ihr bekannten Grundsätze der Rechtsprechung eine überschlägige Prüfung vorgenommen: Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle lässt sich nicht in einem für alle Fallgestaltungen zutreffenden bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, erforderlich ist vielmehr eine Bewertung der Umstände des Einzelfalls, wobei Richtwerte aus Verwaltungsvorschriften und dergleichen zur Orientierung dienen können.<sup>235</sup> Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt dabei aber auf jeden Fall deutlich über der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle<sup>236</sup> und wurde zuletzt vom Bundesgerichtshof hinsichtlich des Verkehrslärms bei Geräuschpegeln von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts gesehen.<sup>237</sup> Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu Übernahmeansprüchen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG müssen die Gesamtumstände berücksichtigt werden.<sup>238</sup> Entscheidend ist dabei, ob es vorhabenbedingt zu einer deutlichen Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle kommt<sup>239</sup>. Eingedenk dessen können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – wie oben schon ausgeführt – Übernahmeansprüche unter folgenden Voraussetzungen bestehen:

- Die Schwelle von 70/60 dB(A) müsste entweder am Tag oder in der Nacht als Grundvoraussetzung überschritten werden,
- das Überschreiten dieser Schwelle muss vorhabenbedingt sein, sodass Grundstücke, die oberhalb dieser Schwelle liegen, aber im Zuge des Vorhabens gleichwohl eine Reduzierung der Immissionsbelastung oder jedenfalls keinen Anstieg erreichen, außer Betracht bleiben.
- Grundstücke, bei denen beispielsweise nur der Wert für die Nachtzeit von 60 dB(A) geringfügig überschritten wird, müssen im Zusammenhang mit sonstigen Belastungen durch das Vorhaben so betroffen sein, dass den Eigentümern die Beibehaltung ihres Grundstückes nicht zugemutet werden kann.
- In die Gesamtwürdigung sind dabei, selbst wenn die vorstehenden Kriterien erfüllt sind, mögliche Verbesserungseffekte an anderen Teilen des Gebäudes mit zu berücksichtigen.

Anhand dieser Grundsätze kommen für folgende Grundstücke Übernahmeansprüche in Betracht:

- Feldmannweg 2: massiver Anstieg der Verkehrslärmbelastung an fast allen Immissionsorten auf tags maximal 69 dB(A), nachts aber an zwei Immissionsorten auf 63 dB(A) bzw. 61 dB(A). Das Grundstück wird zusätzlich aber noch durch Flächenverlust und die Lärmschutzwand, welche nahe am Gebäude steht, beeinträchtigt.
- Rübker Straße 2: Hier dürfte ein Übernahmeanspruch bei Lärmbelastungen von bis zu 71 dB(A) tags und bis zu 65 dB(A) nachts bestehen, wobei vor

<sup>235</sup> BGH, Urt. v. 23.10.1986 – III ZR 112/85 –, NVwZ 1989, 285, 286.

<sup>236</sup> BGH, Urt. v. 10.11.1987 – III ZR 204/86 –, NJW 1988, 900, 901.

<sup>237</sup> BGH, Urt. v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 –, BGHZ 122, 76 = NJW 1993, 1700.

<sup>238</sup> BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5.15 –, NVwZ 2017, 415 (Rn. 40); Beschl. v. 8.9.2004 – 4 B 42.04 –, juris, Rn. 8.

<sup>239</sup> BVerwG, Urt. v. 6.6.2002 – 4 A 44.00 –, NVwZ 2003, 209.

allem die nächtliche Belastung schwer ins Gewicht fällt und der Umstand, dass die Belastung vorhabenbedingt deutlich ansteigt. Hinzu kommt, dass fast alle Fassaden des Gebäudes betroffen sind, also kaum durch entsprechende Maßnahmen am Gebäude (vom passiven Schallschutz einmal abgesehen) Abhilfe geschaffen werden kann.

- Rübker Straße 38: massiver Anstieg der Lärmbelastung an fast allen Immissionsorten wegen einer Öffnung in der Lärmschutzwand, an einem Immissionsort wird tags eine Belastung von 72 dB(A) und nachts 66 dB(A) erreicht, hinzukommt die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch die direkt vor dem Grundstück stehende Lärmschutzwand.
- Rübker Straße 40: Hier stellt sich die Belastungslage ähnlich wie am Grundstück Rübker Straße 38 mit einer Maximalbelastung von 73/67 dB(A) dar.
- Rübker Straße 7b (Mehrfamilienhaus): Hier wird an etlichen Immissionsorten der Wert von 60 dB(A) nachts überschritten auf bis zu 64 dB(A). Für die Tageszeit werden an mehreren Immissionsorten 70 dB(A) erreicht. Diese Steigerungen sind vorhabenbedingt sehr deutlich. Hinzu kommt ein deutlicher Flächenverlust des Grundstückes für den Bau von Rad- und Gehweg sowie die unmittelbare Lage hinter einer Lärmschutzwand.
- Schilfgraben 141 (Reihenhaus): Hier ergibt sich an einer Fassade eine Belastung von 70/64 dB(A). Die vorhabenbedingte Steigerung ist massiv und es gibt – im Unterschied zu anderen Gebäuden – an anderen Teilen der Fassade kaum Verbesserungen.

Die Planfeststellungsbehörde betont nochmals ausdrücklich, dass diese Annahmen nur dazu dienen, das Gewicht möglicher Übernahmeansprüche für die Abwägung zu ermitteln. Sie binden die Enteignungs- und Entschädigungsbehörde in keiner Weise.

Des Weiteren können von Eigentumsentzug betroffene Grundstückseigentümer nach § 14 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 lit. a NEG auch Entschädigung für eine Wertminderung verlangen, die durch die Enteignung eines Grundstücksteils oder eines Teils eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes bei dem Rest des Grundstücks entsteht. Solche Wertminderungen können vor allem durch eine Zunahme der Verkehrslärmbelastung auftreten. Auch hier lässt sich für die Zwecke der Abwägung jedoch nur prognostisch abschätzen, welche Entschädigungssummen letztlich im Ergebnis des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens festgesetzt werden. In welchem Umfang für Verkehrslärmbelastungen Ausgleich zu leisten ist, stellt eine Tatsachenfrage dar. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu abschätzend angenommen, dass Entschädigung in Höhe von 0,5 % des Werts der Immobilie für jeden Dezibel des vorhabenbedingten Lärmanstiegs anzusetzen ist.<sup>240</sup> Dabei bleiben Lärmerhöhungen bis zum Immissionsgrenzwert für Wohngebiete in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts außer Betracht, da solche Immissionsbelastungen in Wohngebieten von Rechts wegen grundsätzlich entschädigungslos hingenommen werden müssen. Weiterhin geht die Planfeststellungsbehörde zugunsten der Betroffenen von der höchsten Lärmzunahme aus, die sich an einem von mehreren betroffenen Immissionsorten an

---

<sup>240</sup> Siehe hierzu aus sachverständiger Sicht den Vortrag von Dransfeld aus der Lärmschutzkonferenz vom 12.3.2013; im Internet verfügbar unter: [https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/Veranstaltungen/Laermschutzkonferenz-wertbeeinflussender\\_Faktor.pdf](https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/Veranstaltungen/Laermschutzkonferenz-wertbeeinflussender_Faktor.pdf).

einem Grundstück zeigt. Anhand dieser Grundstücke kommen Entschädigungen für eine Wertminderung des Restbesitzes bei den Grundstücken Feldmannweg 1A, 1B, 3A, 3B (ein zusammenhängendes Grundstück), Rübker Straße 3 und 18, 16 und 16A (ein zusammenhängendes Grundstück) und Schilfgraben 109 in Betracht. Auch hier ist zu betonen, dass es sich nicht um die verbindliche Festsetzung von Ansprüchen handelt, sondern nur um eine überschlägige Abschätzung für die Zwecke der Abwägung.

#### **2.2.3.9.2 Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen**

Vorübergehende Grundstücksinanspruchnahmen, bspw. für Baustelleneinrichtungen, sind nicht vorgesehen.

#### **2.2.3.9.3 Dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen**

Unter den dauerhaften mittelbaren Inanspruchnahmen des Grundeigentums sind solche Einwirkungen des Vorhabens zu verstehen, die ohne förmlichen Entzug des Grundeigentums oder grundbuchrechtliche Belastungen erfolgen. In erster Linie handelt es sich dabei um die auf die einzelnen Grundstücke einwirkenden Immissionen, hier vor allem den Straßenverkehrslärm. In solchen Fällen kann im Einzelfall ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG bis hin zum Anspruch auf Übernahme des Grundstücks bestehen. Ein Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG wegen verbleibender Lärmimmissionen besteht indes nur, soweit die gebietsspezifische Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist und technische Vorkehrungen zur Vermeidung solcher Immissionen nicht möglich sind, wie sich aus § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG ergibt<sup>241</sup>. In Fällen schwerer und unmittelbarer Beeinträchtigungen kann sich der Entschädigungsanspruch sogar zu einem Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gegen Entschädigung erweitern. Dazu muss aber eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen ergeben, dass die weitere Nutzung des Grundstücks für den Eigentümer unzumutbar ist<sup>242</sup>. Über derartige Ansprüche muss die Planfeststellungsbehörde zumindest dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

Allerdings bestehen Ansprüche auf Entschädigung oder Übernahme nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nur, wenn das betreffende Grundstück allein mittelbar in Anspruch genommen wird. Wenn hingegen das betroffene Grundstück gleichzeitig von einem Eigentumsentzug betroffen wird, sind etwaige Entschädigungs- und Übernahmeansprüche ausschließlich im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären<sup>243</sup>. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde über Entschädigungs- und Übernahmeansprüche ist in solchen Fällen nicht veranlasst.

Im vorliegenden Verfahren sind die Grundstücke, welche am stärksten vom Vorhaben durch nicht vermeidbare Verkehrslärmimmissionen und Verschattungen infolge der Lärmschutzwände betroffen sind, zugleich auch durch Enteignungen von Teilflächen für das Vorhaben betroffen. Entschädigungs- und Übernahmeansprüche sind deshalb außerhalb dieses Verfahrens im nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären (siehe auch unter 2.2.3.9.1).

<sup>241</sup> Vgl. zum Beispiel NdsOVG, Urt. v. 21.6.2006 – 7 KS 63/03 – NVwZ-RR 2007, 450 (hier zitiert nach juris, Rn. 36 ff.).

<sup>242</sup> BVerwG, Urt. v. 23.2.2005 – 4 A 2.04 –, juris, Rn. 56.

<sup>243</sup> BVerwG, Beschl. v. 24.8.2009 – 9 B 32.09 –, juris, Rn. 10; Urt. v. 7.7.2004 – 9 A 21.03 – NVwZ 2004, 1358.

Soweit im Übrigen Wertminderungen auftreten, ohne dass die Eigentümer der Grundstücke von Eigentumsentzug betroffen sind und auch keine sonstigen schweren und unmittelbaren Beeinträchtigungen erleiden, müssen die Wertminderungen als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hingenommen werden<sup>244</sup>. Das bedeutet nicht, dass Wertminderungen sonst nicht abwägungserheblich sind. Die Planfeststellungsbehörde hält die Wertminderungen aber nicht für so schwerwiegend, dass sie für sich allein oder im Zusammenhang mit anderen Belangen einer Planfeststellung des Vorhabens entgegengehalten werden könnten.

### **2.2.3.10 Landwirtschaft**

Belange der Landwirtschaft werden durch das Vorhaben nur am Rande berührt, weil das Vorhaben nur den Ausbau einer vorhandenen Straße beinhaltet, die noch dazu weitgehend durch die bebaute Ortslage verläuft. Landwirtschaftliche Flächen werden für den Straßenbau selbst nicht benötigt und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen.

Für die Ausgleichsmaßnahmen 5A und 6A sowie die Ersatzmaßnahme 8A (Schaffung eines Erle-Eschen-Weidengehölzes, Anlage eines Gehölzes und Aufwertung von Boden- und Biotopfunktionen einer Intensivgrünlandfläche) wird allerdings ein Grunderwerb von insgesamt ca. 0,29 ha an verschiedenen Stellen erforderlich. Die Fläche für die Maßnahme 8E wird nach Umsetzung immerhin noch extensiv landwirtschaftlich nutzbar sein (0,52 ha), die anderen Flächen werden der Landwirtschaft entzogen. Für das geplante Regenrückhaltebecken werden schließlich noch rund 0,8 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche benötigt. Insgesamt ist dieser Flächenentzug aber so geringfügig, dass er die Landwirtschaft im Umfeld von Buxtehude insgesamt oder einzelne Betriebe nicht beeinträchtigen kann.

Auch sonst sind keine nachteiligen Wirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft zu erwarten. Die vorhandenen Wegebeziehungen zu bewirtschafteten Flächen bleiben unberührt. Verkehrsbedingte Schadstoffeinträge, welche die Landwirtschaft beeinträchtigen könnten, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

### **2.2.3.11 Denkmalschutz**

Nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz unterliegen Baudenkmale einem gesetzlichen Veränderungsschutz, ebenso Bodendenkmale (siehe § 6 Abs. 2, § 8 NDSchG). Die diesbezüglichen Vorgaben gelten auch für planfeststellungspflichtige Vorhaben, lediglich eine eventuell erforderliche denkmalrechtliche Zulassungsentscheidung für Eingriffe in Kulturdenkmale wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (§ 38 Abs. 4 NStrG, § 5 NVwVfG, § 75 I 1 VwVfG). Darüber hinaus sind die Belange des Denkmalschutzes auch unterhalb der Schwelle etwaiger Beeinträchtigungsverbote abwägungserheblich.

Im vorliegenden Fall ergibt sich daraus für die Planfeststellung kein Hindernis, da sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens keine Baudenkmale befinden, solche also auch nicht beeinträchtigt werden können. Über zu beachtende Bodendenkmale ist im Straßenverlauf nichts bekannt. Diese sind auch nicht zu erwarten, da sich der Baubereich bereits in einem durch Tiefbauten genutzten Bereich befindet. Soweit

---

<sup>244</sup> BVerwG, Beschl. v. 28.8.2009 – 9 A 22.07 –, juris, Rn. 7; Urt. v. 23.1.1981 – 4 C 4.78 –, BVerwGE 61, 295 = NJW 1981, 2137.

- wider Erwarten – doch Bodenfunde gemacht werden, sind die hierfür geltenden Regelungen (§ 14 NDSchG) zu beachten.

### 2.2.3.12 Veränderungen des Wohnumfelds- und der Erschließungssituation

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Veränderung der Wohnumfeld- und Erschließungssituation. Aufgrund der 3 m hohen und insgesamt 1.300 m langen Lärmschutzwände entlang der Rübker Straße ist es dem Großteil der Anlieger zukünftig verwehrt, ihre Grundstücke wie bisher direkt von der Rübker Straße anfahren. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt sodann über die neu angelegten Zufahrten sowie Anliegerstraßen, Geh- und Radwege. Hierdurch kommt es nicht nur zu einer Verlängerung der Wegebeziehungen. Vielmehr wird zugleich die Erschließungssituation für den Schwerlastverkehr verschlechtert. Davon ausgehend ist unter Berücksichtigung der Unfallverhütungsvorschriften nach § 9 Abs. 5 StVO, § 15 SGB VII i.V.m. § 56 der DGUV Vorschrift 70-Fahrzeuge eine Einfahrt von Müllfahrzeugen bis hin zu den Grundstückseinfahrten nicht mehr denkbar, sodass künftig die Entsorgung über neu angelegte Abfallsammelstellen abgewickelt wird. Demgegenüber ist die Einfahrt von sonstigen Lastkraftwagen, insbesondere von Feuerwehrfahrzeugen weiterhin – wenn auch zum Teil mit erforderlichen Wendemanövern – möglich. Im Übrigen kommt es aufgrund der beengten Verhältnisse zu einer Einschränkung des verkehrsberuhigten Bereichs. Auch die funktionale Verbindung und Sichtbeziehung zwischen dem östlichen und westlichen Wohnbereichen eingeschränkt.

Mit Blick auf § 41 Abs. 1 BImSchG sind die Lärmschutzwände zur angrenzenden Wohnbebauung in Art und Umfang allerdings unvermeidbar und dringend geboten. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen wiegen demgegenüber nicht so schwer, dass sie die zukünftige Erschließung der Anliegergrundstücke durch den Pkw- und Lkw-Verkehr wesentlich erschwert oder unmöglich macht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Anliegerstraßen sowie die Geh- und Radwege ausreichend dimensioniert sind, um den Anliegerverkehr und den im Ausnahmefall auftretenden Verkehr von Lastkraftwagen aufzunehmen und verkehrssicher abzuwickeln (vgl. 2.2.3.3.3). Soweit mit der Verlängerung der Wegebeziehungen bzw. erforderlichen Rangiermanövern unter Umständen zeitliche Verzögerungen eintreten, sind diese grundsätzlich hinzunehmen. Denn der eigentumsrechtlich geschützte Anliegergebrauch reicht nur soweit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert<sup>245</sup>. Dazu gehört in erster Linie der Zugang zur Straße, das heißt eine der tatsächlichen und rechtlich zulässigen Nutzung des Grundstücks entsprechende Verbindung zum Straßennetz<sup>246</sup>. Darüber hinausgehende Anforderungen an die Beschaffenheit des Straßennetzes selbst, insbesondere Ansprüche auf die Aufrechterhaltung bestimmter vorteilhafter Verkehrsverbindungen und Ausgestaltungen der Grundstückszufahrten, lassen sich aus dem eigentumsrechtlich geschützten Anliegergebrauch nicht herleiten<sup>247</sup> noch gewährleistet ein solcher die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangsverkehrs<sup>248</sup>, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsanbindung von Grundstücken regelmäßig kein für die

<sup>245</sup> St. Rspr. des BVerwG, Urt. v. 29.4.1977 – 4 C 15.75 –, BVerwGE 54, 1 (3).

<sup>246</sup> BVerwG, Urt. v. 29.4.1977, a.a.O.

<sup>247</sup> BVerwG, Urt. v. 11.11.1983 – 4 C 82.80 –, juris, Rn. 16; OVG NRW, Urt. v. 4.8.1994 – 23 A 1518/92 –, NVwZ-RR 1995, 481.

<sup>248</sup> BVerwG, Urt. v. 6.8.1982 – 4 C 58.80 –, NJW 1983, 770 (771).

Fachplanung unüberwindlicher Belang ist<sup>249</sup>. Deshalb genügt es, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind<sup>250</sup>. Die Ausgestaltung eines Ersatzwegesystems unterliegt dabei, insbesondere hinsichtlich der Lage der Wege, einem planerischen Gestaltungsspielraum<sup>251</sup>.

Eine andere Bewertung ist freilich dann geboten, wenn Feuerwehr und Rettungsdienste eine hinreichend schnelle und effiziente Reaktion auf gefahrbringende Ereignisse im Rahmen der empfohlenen Hilfspflicht nicht mehr gewährleisten können. Dies ist hier jedoch nicht der Fall, da ein hinreichend schneller Feuerwehreinsatz (vgl. 2.2.3.4.3) weiterhin sichergestellt wird. Entsprechendes gilt für den Rettungsdienst. Denn durch die Errichtung der Lärmschutzwände wird der Anfahrtsweg zu den einzelnen Grundstücken nur um wenige Meter verlängert, so dass der Einsatzort – wenn auch mit geringer zeitlicher Verzögerung – (noch) innerhalb von 15 min gemäß § 30 Nr. 2 NREttDG i.V.m. § 2 Abs. 2, 3 BedarfVO-RettD eingehalten wird. Dies gilt im gleichen Maße für Grundstücke der Rübker Straße 3, 7b, 9, 11, 13. Jene können entweder - gleichsam wie von der Feuerwehr - durch die Vorwärtseinfahrt über den Geh- und Radweg an dem Kreuzungsarm der Rübker Straße erreicht werden (Unterlagen 16.04, Blatt 4a) oder über den Weg Rübker Straße/ Kälberweideweg/ Am Storchennest/ Am Rugen End erschlossen werden. Letzteres führt zwar zu einer Verlängerung der Wegebeziehungen von ca. 430 m. Ungeachtet dessen, dass den Rettungsfahrzeugen eine alternative Zuwegung über den Geh- und Radweg in Höhe der Rübker Straße 3 zur Verfügung steht, geht damit allenfalls eine zeitliche Verzögerung von maximal 52 Sekunden einher, die zugleich einer Rettungsanfahrt für die weiteren in Rugen End gelegenen Wohnhäusern entspricht.

Im Zuge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens wird zudem die Wasserversorgung, insbesondere die Zuleitung für die Hydranten neu geordnet. Nähere Ausführungen zu der Lage der Hydranten sind daher rechtlich nicht geboten, im jetzigen Planungsstand aber auch nicht möglich. Vielmehr kann die konkrete Lage der Hydranten in der Ausführungsplanung festgelegt werden, wobei zur Sicherstellung einer hinreichenden Löschwasserversorgung eine Abstimmung mit der Feuerwehr erfolgt. Überdies wird in diesem Zusammenhang den Bedenken der Einwander durch den Genehmigungsvorbehalt für die Bauausführungsplanung hinreichend Rechnung getragen.

Ferner ist auch die zukünftige Entsorgung des Abfalls über die vorgesehenen Abfallsammelstellen hinzunehmen. Zwar müssen die Anlieger künftig ihren Abfall mehrere Meter bis zum Abstellort verbringen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies jedoch im Interesse einer effektiven und kostengünstigen Abfallentsorgung sachlich gerechtfertigt. Maßgebend war in diesem Zusammenhang die landesrechtliche Ermächtigungsgrundlage des § 11 Abs. 1 Satz 3 NAbfG, wonach die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger durch Satzung festlegen können, in welcher Weise, an welchem Ort und zu welcher Zeit ihnen die Abfälle zu überlassen sind. Soweit das Einsammeln am Abfallort nur mit erheblichem Aufwand möglich und das Verbringen zur Sammelstelle für den Pflichtigen zumutbar ist, kann der Satzungsgeber gemäß § 11 Abs. 1 Satz 5 NAbfG im Rahmen seiner Gestaltungsfreiheit auch bestimmen, dass Abfälle an Sammelstellen zu überlassen

---

<sup>249</sup> BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12.05 –, NVwZ 2006, 603 (604).

<sup>250</sup> NdsOVG, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09 –, juris, Rn. 36 f.

<sup>251</sup> BVerwG, Urt. v. 9.7.2003 – 9 A 54.02 –, NVwZ 2004, 231 (232).

sind. Hiervon an der Landkreis Stade als sachlich und örtlich zuständige untere Abfallbehörde (§ 42 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 NAbfG i.V.m. § 41 Abs. 2 Satz 1 NAbfG) mit der Abfallbewirtschaftungssatzung<sup>252</sup> in zulässiger Weise Gebrauch gemacht.

Gemäß § 21 Abs. 2 Satz 4 der Abfallbewirtschaftungssatzung sind die Hausmüllbehälter an einem vom Landkreis oder vom beauftragten Dritten festgelegten Stellplatz bereitzustellen, wenn Straßenteile, Straßenzüge oder Wohnwege mit dem Müllfahrzeug nicht oder nur unter Gefährdung des eingesetzten Personals oder Materials oder dritter Personen befahren werden können. Stehen mithin tatsächliche und/oder rechtliche Hindernisse, die einem unmittelbaren Anfahren des Grundstücks entgegen, besteht seitens des Überlassungspflichtigen eine verstärkte Mitwirkungslast, wobei rechtliche Hindernisse insbesondere aus straßenverkehrsrechtlichen und arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen folgen<sup>253</sup>. Davon ausgehend ist die zukünftige Verbringung der Hausmüllbehälter an einen für die Anliegergrundstücke vorgesehenen Abfallsammelplatz nicht zu beanstanden. Angesichts der beengten tatsächlichen Verhältnisse würde eine Müllabfuhr an den Anliegergrundstücken nicht nur einen höheren Zeit- und Personalaufwand erfordern, da die Sammelfahrzeuge eine Wegstrecke von mehreren Metern rückwärts zurücklegen müssten. Vielmehr ist eine entsprechende Abfallentsorgung bereits mit Blick auf die Unfallverhütungsvorschriften nach § 9 Abs. 5 StVO, § 15 SGB VII i.V.m. § 46 der DGUV Vorschrift 70-Fahrzeuge in rechtlicher Hinsicht ausgeschlossen. Demgegenüber ist der den Anliegern aufgegebenen Transport der Abfälle zu den Abfallsammelstellen mit Blick auf die topografischen Verhältnisse und die zurückzulegende Entfernung nicht unverhältnismäßig. Denn hinsichtlich der Entfernung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Strecke zumutbar, die üblicherweise zu Fuß zurückgelegt werden kann, was bei einer Entfernung von maximal 100 m der Fall ist<sup>254</sup>. Andernfalls ist es den Anliegern zumutbar entsprechende Vorkehrungen zu treffen, indem sie beispielsweise auf die Hilfe von Nachbarn zurückgreifen<sup>255</sup>. Eine Ungleichbehandlung im Verhältnis zu anderen Abfallbesitzern liegt indes bei der unterschiedlichen Lage der zu entsorgenden Grundstücke und der Erschließungssituation nicht vor<sup>256</sup>, zumal die Hansestadt Buxtehude in den Bebauungsplänen Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ und damit im unmittelbaren Nahbereich ebenfalls dezentrale Sammelstellen zur Müllabholung planerisch festgesetzt hat<sup>257</sup>. Gleiches gilt gemäß § 14a Abs. 8 Satz 4 der Abfallbewirtschaftungssatzung bezogen auf die Verbringung des Sperrmülls. Die Planfeststellungsbehörde verkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass jene eine Sperrigkeit, ein Gewicht und eine Materialbeschaffenheit aufweisen, die eine fußläufige Verbringung nicht ohne weiteres möglich machen. Der Anfall von Sperrmüll beschränkt sich jedoch für die einzelnen Anlieger auf wenige Tage im Jahr, sodass es den Grundstücksbesitzern zuzumuten ist, einen entsprechenden Transport mit einem Pkw, Kleintransporter oder Anhänger zu organisieren. Soweit demgegenüber eine Verbringung von Abfällen in Rede steht, welche Grün- und

<sup>252</sup> Satzung über die Abfallbewirtschaftung im Landkreis Stade (Abfallbewirtschaftungssatzung) in der Fassung der 6. Änderungssatzung vom 29.6.2017.

<sup>253</sup> BVerwG, Beschl. v. 17.3.2011 – 7 B 4.11 –, juris, Rn. 9.

<sup>254</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 25.8.1999 – 7 C 27.98 –, NVwZ 2000, 71 (73).

<sup>255</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 25.8.1999 – 7 C 27.98 –, NVwZ 2000, 71 (73).

<sup>256</sup> Vgl. OVG S-H, Beschl. v. 31.1.1997 – 2 O 10/96 –, NVwZ-RR 1998, 27 (28).

<sup>257</sup> Begründung Bebauungsplan Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“, S. 12; Begründung Bebauungsplan Nr. 105a „Wohngebiet Feldmannweg Süd“, S. 13.

Gehölzabfälle, Altmetall und Altreifen, Bauabfälle sowie Elektro- und Elektronikgeräte betreffen, sind die Besitzer und Besitzerinnen derartiger Abfälle nach § 22 Abs. 1 Satz 1 der Abfallbewirtschaftungssatzung gehalten, diese zu den vom Landkreis Stade betriebenen oder ihm zur Verfügung stehenden Abfallannahmestellen zu bringen. Verbleibende Beeinträchtigungen die mit dem Verbringen des Abfalls einhergehen, wiegen indessen nicht so schwer, dass ihnen gegenüber dem öffentlichen Interesse am Ausbau der Rübker Straße ein höheres Gewicht beizumessen wäre.

Die Abstellflächen für die Müllbehälter sind zudem hinreichend bemessen. In diesem Zusammenhang ist zunächst zu konstatieren, dass die Müllbehälter nicht dauerhaft integriert, sondern je nach Abfuhr und Notwendigkeit von den Betroffenen zu den jeweiligen Abstellflächen verbracht werden. Aufgrund der an der Rübker Straße weitüberwiegend gelegenen Einfamilienhäuser, wird von 1,5 Wohneinheiten pro Wohngebäude ausgegangen. Die Abstellfläche für eine Altpapiertonne, die repräsentativ für die weiteren Müllbehälter, wie Biotonne und Restabfall steht, beträgt 0,80 x 0,80 m (0,64 m<sup>2</sup>). Ausgehend davon kann der Bedarf an Abstellflächen wie folgt gedeckt werden:

	Anzahl Einfamilienhäuser	Bedarf Abstellflächen	Verfügbare Abstellflächen
Rübker Straße 4-16b	16	24	38
Rübker Straße 16-30	15	23	29
Rübker Straße 32a-36b	12	18	26
Rübker Straße 7b-13	3 sowie Mehrfamilienhaus mit 8 Wohneinheiten	13	3

Hierbei war zu berücksichtigen, dass ohne eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs und der Verkehrssicherheit auf den Anliegerstraße jedenfalls für die Rübker Straße 4 bis 16b und Rübker Straße 16 bis 30 auf die rückwärtigen Flächen der Lärmschutzwand zurückgegriffen werden kann (Unterlage 5, Blatt 1). Unter Umständen bietet die für die Müllbehälter vorgesehene Abstellfläche zudem genügend Raum, um die Müllbehälter in erster und zweiter Reihe abzustellen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass die vorgesehene dauerhafte Integration der Einhausungen bzw. Sperrgitter, welche insbesondere ein Wegwehen von leichten Müllsäcken verhindern soll, die Abstellflächen für sonstige Müllbehälter verringern. Hierbei handelt es sich jedoch nur um wenige Zentimeter, sodass die Abstellflächen im Übrigen ungehindert genutzt werden können. Bezogen auf die Rübker Straße 32a bis 36 können die Mülltonnen alternativ auf der Freifläche neben dem Flurgrundstück 286/27 abgestellt werden, die Platz für 42 Abfallbehälter bietet (Unterlage 5, Blatt 1).

Eine Beeinträchtigung der Verkehrsqualität der Rübker Straße bedingt durch die regelmäßige Müllentleerung ist ebenfalls nicht zu befürchten. Denn seitens des



Vorhabenträgers wurde nachvollziehbar dargestellt, dass sich die Müllfahrzeuge im Bereich der Zufahrt in der Weise aufstellen können, dass für den Durchgangsverkehr ausreichend Platz verbleibt. Zwar wird hierdurch ein Teil der Zufahrt verdeckt. Die Überdeckung reicht jedoch nicht soweit, als das eine Zufahrt zu den Anliegerstraßen ausgeschlossen ist. Vielmehr können Personenkraftwagen jene weiterhin ungehindert nutzen. Soweit die Einfahrt eines Lastkraftwagens in Rede steht, war zu berücksichtigen, dass es sich bei dem hier zu betrachtenden Gebiet weitestgehend um allgemeine Wohngebiete handelt, in denen die Einfahrt schwerer Lastkraftwagen eine seltene Ausnahme darstellt. Mithin beschränkt sich die gleichzeitige Inanspruchnahme der Zufahrten durch Müllabfuhr und Lastkraftwagen auf Einzelfälle, welche die Funktionsfähigkeit der Rübker Straße insgesamt nicht in Abrede stellen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Entleerungen nur einige Minuten in Anspruch nehmen und ein sich gegebenenfalls hierdurch gebildeter Rückstau schnell abbauen kann. Hingegen wird die verkehrssichere Ausfahrt aus den Anliegerstraßen für die Zeit der Entleerung der Müllbehälter blockiert. Wie bereits dargetan, nimmt die Entleerung jedoch nur einige Minuten in Anspruch, sodass sich die daraus resultierende Wartezeit nicht als unzumutbar erweist. In Notfällen ist es dem Müllfahrzeug allerdings ohne weiteres möglich, die Zufahrt zu räumen. Hierdurch würde der Verkehr auf der Rübker Straße allenfalls wenige Minuten beeinträchtigt, ein etwaig entstehender Rückstau mit Blick auf die Grüne Welle zügig abgebaut. Auch können die Anlieger links am Müllfahrzeug vorbeifahren. Zugegeben kann sich hierdurch das Unfallrisiko erhöhen. Das Verkehrsaufkommen in den Anliegerstraßen und damit die Inanspruchnahme der Zufahrten erweist sich jedoch als verhältnismäßig gering (2.2.3.3.3), sodass eine Begegnung des Zu- und Abfahrtsverkehr relativ selten zu verzeichnen sein wird. Des Weiteren gewährleistet die Anordnung der Lärmschutzwände jeweils eine hinreichende Einsichtnahme des Zufahrtsbereichs. Ein verbleibendes Restrisiko ist mithin auf ein verträgliches und zumutbares Mindestmaß beschränkt.

Soweit jedenfalls zukünftig ein Abstellen der Kraftfahrzeuge am Straßenrand der Rübker Straße und den neuangelegten Anliegerstraßen nicht mehr möglich ist, kommt den privaten Interessen der Anlieger an der Fortdauer des derzeitigen Zustandes ebenfalls ein geringes Gewicht zu, welches hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau der Rübker Straße zurücksteht. Denn der eigentumsrechtlich geschützte Anliegergebrauch verleiht den Grundstückseigentümern keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an den Grundstücken oder in dessen größtmöglichen Nahbereich eingerichtet werden oder erhalten bleiben<sup>258</sup>. Vielmehr ist der Gebrauch der Straße gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 NStrG jedermann im Rahmen der Widmung gestattet, auf dessen Aufrechterhaltung nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 14 Abs. 2 NStrG kein Anspruch besteht<sup>259</sup>. Überdies geht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde lediglich eine geringe Anzahl von Stellplätzen verloren, die nicht auf den angrenzenden Grundstücken selbst oder im nahegelegenen Bereich ausgeglichen werden können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der weit überwiegende Teil der Anlieger den ortsüblichen Stellplatzbedarf – dem Satzungsrecht der Hansestadt Buxtehude entsprechend - bereits in Form von Einstellplätzen, Carports und Garagen auf den eigenen Grundstücken abgesichert haben. Auch hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargetan, dass nach

---

<sup>258</sup> NdsOVG, Beschl. v. 17.2.2012 – 7 ME 195/11 –, juris, Rn. 11.

<sup>259</sup> In diese Richtung bezogen auf das Bundesrecht auch BVerwG, Urt. v. 6.8.1982 – 4 C 58.80 –, NJW 1983, 770 (771).

dem Rückgriff auf private Flächen weiterhin ausreichend Platz zur Integration notwendiger Einstellplätze verbleibt. Zugegeben können hierdurch zwar nicht sämtliche vormals genutzte Flächen kompensiert werden. Der zu verzeichnende Verlust ist jedoch überschaubar, zumal für den ruhenden Verkehr ausreichend Flächen in den angrenzenden Anliegerstraßen (Am Rugen End, Kälberweideweg, Stemmanns Weg) zur Verfügung stehen. Verbleibende Beeinträchtigungen sind daher als gering anzusehen, sodass dem Interesse an der Beibehaltung der öffentlichen Parkflächen gegenüber den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein vermindertes Gewicht zukommt.

Auch ein Verstoß gegen die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStplVO) ist nicht ersichtlich. Bei dieser handelt es sich um eine bauordnungsrechtliche Vorschrift, welche mit Blick auf § 1 Abs. 2 Nr. 1 NBauO für öffentliche Verkehrsanlagen keine Anwendung findet. Würde man hingegen von einer Anwendbarkeit der Verordnung ausgehen, könnte die Planfeststellungsbehörde ohne weiteres eine Befreiung nach § 66 NBauO erteilen. Dem mit der hier maßgebenden Vorschrift des § 2 Abs. 1 GaStplVO verfolgten Zweck, die Behinderung des fließenden Verkehrs durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge möglichst gering zu halten und durch ausreichende Sichtverhältnisse ein gefahrloses Ausfahren aus der Garage zu ermöglichen<sup>260</sup>, ist vorliegend gewährleistet. Die Grundstücke und damit die sich darauf befindlichen Garagen werden zukünftig durch die Anliegerstraße erschlossen, von denen ein verhältnismäßig geringer Verkehr ausgeht (2.2.3.3.3). Ausgehend davon ist eine Behinderung des fließenden Verkehrs durch die Ein- und Ausfahrt aus der Garage nicht zu befürchten, dieses jedenfalls auf ein verträgliches und zumutbares Maß beschränkt. Daneben liegen die Garagen entweder nicht direkt an der Anliegerstraße an oder werden erst über eine auf dem Grundstück befindliche Zufahrt erschlossen. Sofern die Mindestlänge von 3 m zwischen Garage und öffentlicher Verkehrsfläche nicht eingehalten werden, werden die ausreichenden Sichtverhältnisse für ein gefahrloses Ausfahren aus der Garage noch gewährleistet. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist nicht zu erblicken. Verbleibende Restrisiken können indessen durch einen Verkehrsspiegel beseitigt werden.

Schließlich werden durch den Planfeststellungsbeschluss keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Soweit die Pläne Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen oder andere Regelungen auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung enthalten, werden diese nur nachrichtlich dargestellt, um aufzuzeigen, dass es mindestens eine Art einer grundsätzlich funktionierenden Verkehrsregelung gibt. Jene sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern werden aufgrund einer gesonderten verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Hierbei sind auch die Belange der der jeweiligen Betroffenen, von Umwegen bedingt durch eine einseitige Ausfahrtmöglichkeit, verschont zu bleiben, im Rahmen des Ermessens angemessen zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde geht gleichwohl davon aus, dass die Straßenverkehrsbehörde die Ausfahrt-richtung nicht beschränkt. Denn mit Blick auf die am Knotenpunkt Rübker Straße/ Kälberweideweg stadteinwärts unterbrochen Koordinierung der Grünen Welle und in den Rotphasen insgesamt kann eine Ausfahrt aus den Anliegerstraßen ohne weiteres in beide Richtungen erfolgen (Unterlage 21.04.01). Selbst wenn die Straßenverkehrsbehörde die Fahrtrichtung begrenzt, sind die damit verbundenen Umwege für die Betroffenen

---

<sup>260</sup> Vgl. VG München, Urt. v. 27.4.2005 – M 9 K 04.6074 -, juris, Rn. 12.

jedoch noch zumutbar, da der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit dem Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer ein höherer Stellenwert beizumessen ist.

Verbleibende Beeinträchtigungen, vor allem mit Blick auf die optische Trennwirkung zwischen des östlichen und westlichen Wohnbereichen der Rübker Straße sowie der damit einhergehende Verlust der Sichtbeziehungen der Anlieger zu einander sind im Vergleich zum öffentlichen Interesse an dem Ausbau der Rübker Straße zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Verkehrsverhältnisse ebenfalls von nachrangigem Gewicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die funktionale Verbindung – wenn auch mit hinzunehmenden Einschränkungen durch Inanspruchnahme von Lichtsignalanlagen – sowohl zwischen den genannten Wohnbereichen selbst als auch zum Stadtkern von Buxtehude erhalten bleibt.

### **2.2.3.13 Sonstige baubedingte Beeinträchtigungen**

Der Bauablauf und die Bauphasen werden vom Vorhabenträger eng mit den Versorgungsträgern abgestimmt.

Im Übrigen soll der Ausbau der Rübker Straße ausweislich des Erläuterungsberichtes unter Vollsperrung des Durchgangsverkehrs bei halbseitiger Sperrung des Anliegerverkehrs von und nach Rübke durchgeführt werden. Der Ausbau der Kreuzung Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße erfolgt ebenfalls unter Vollsperrung mit einer Umfahrung für den Geradeausverkehr auf der Harburger Straße vom und zum Zentrum. Eine Vollsperrung wird es auf der Konrad-Adenauer-Allee bis zum bauende auf der Höhe „Hinter der Linah“ geben. Die Zufahrt für Anlieger, den Besucher- und Lieferverkehr wird dabei unter Beachtung der ASR (Technische Regeln für Arbeitsstätten an Straßenbaustellen) i.V.m. dem RSA (Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) gestattet.

Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt in acht Bauabschnitten. Die Bauabschnitte gliedern sich dabei wie folgt:

- Bauabschnitt I: rechte Fahrbahnhälfte vom Feldmannweg bis Bauende bei Bau-km 0+800
- Bauabschnitt II: linke Fahrbahnhälfte vom Feldmannweg bis Bauende bei Bau-km 0+800
- Bauabschnitt III: linke Fahrbahnhälfte vom Kälberweideweg bis Feldmannweg
- Bauabschnitt IV: linke Fahrbahnhälfte von der Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee bis Kälberweideweg
- Bauabschnitt V: rechte Fahrbahnhälfte und Anliegerstraße vom Kälberweideweg bis Feldmannweg
- Bauabschnitt VI: rechte Fahrbahnhälfte und Anliegerstraße von der Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße /Konrad-Adenauer-Allee bis Kälberweideweg
- Bauabschnitt VII: Ausbau der Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee auf der Nordseite
- Bauabschnitt VIII: Ausbau der Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee auf der Südseite

Für die Bauabschnitte I, III und IV wird eine Baustraße eingerichtet, die den Anlieger- und landwirtschaftlichen Verkehr zweispurig an den jeweiligen Bauabschnitt vorbeiführt. In den Bauabschnitten III und IV wird der Rad- und Fußgängerverkehr dabei separat und abgesetzt von der Baustraße geleitet. In den Bauabschnitten V und VI wird der Verkehr über die Anliegerstraße und die linke Fahrbahnhälfte geführt. Der Anliegerverkehr im Bereich des Bauabschnittes II erfolgt über die neue Fahrbahn.

Hinsichtlich des Bauablaufes ist für den Bauabschnitt I festzuhalten, dass nach der Herstellung der Baustraße bis zum Feldmannweg die Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen erfolgt. Die Herstellung des Regenrückhaltebeckens und die Herstellung der Fahrbahn bis zur Binderschicht in voller Breite schließen sich an. Hinsichtlich des Bauabschnittes II erfolgt zunächst die Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen, bevor die Anliegerstraße und die Lärmschutzwand unter halbseitiger Sperrung der Fahrbahn mit Lichtzeichen geregelter Verkehrsführung an der Baustelle hergestellt werden. Die Bauausführung in den Bauabschnitten III und IV stellt sich wie folgt dar: Herstellung der Baustraße, Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen, halbseitige Herstellung der Fahrbahn bis Binderschicht, Herstellung der linksseitigen Anliegerstraße. Der Bauablauf in den Bauabschnitten V und VI findet wie folgt statt: Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen, Herstellung der Fahrbahn bis Binderschicht in voller Breite, Herstellung der rechtsseitigen Anliegerstraße.

Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgt nach Ablauf des Bauabschnittes VI unter halbseitiger Sperrung der Fahrbahn mit Lichtzeichen geregelter Verkehrsführung an der Baustelle. Nachdem die Lärmschutzwände fertiggestellt sind, werden die Verschleißdecke und die Fahrbahnmarkierung unter Vollsperrung des Verkehrs aufgebracht, wobei diese Bauphase verhältnismäßig kurz sein wird.

Hinsichtlich des Ausbaus der Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee auf der Nordseite im Rahmen des Bauabschnittes VII wird eine Baustellenumfahrung eingerichtet, mit welcher der Verkehr zweispurig an der Baustelle vorbeigeführt werden wird. Da die Konrad-Adenauer-Allee für die Baustelleneinrichtung benötigt wird, wird sie für den Verkehr gesperrt. Es wird ein Durchgangskorridor für den Rad- und Fußgängerverkehr in diesem Abschnitt eingerichtet. Hinsichtlich des Bauablaufes ist festzuhalten, dass nach Herstellung der Baustellenumfahrung die Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen erfolgt. Die Herstellung der Fahrbahn bis zur Binderschicht schließt sich an. Abschließend werden die Deckschicht und die Fahrbahnmarkierungen aufgebracht und die Lichtzeichensignalanlage hergestellt und in Betrieb genommen.

Hinsichtlich des Ausbaus der Kreuzung auf der Südseite im Bauabschnitt VIII ist anzumerken, dass der Verkehr auf der neuen Fahrbahn an der Baustelle vorbeigeleitet werden wird. Der Verkehr vom Zentrum kommend wird hierfür auf die Linksabbiegespur zur Konrad-Adenauer-Allee umgeleitet. Für den Rad- und Fußgängerverkehr wird ebenfalls entlang der Harburger Straße im Baustellenbereich ein Durchgangskorridor errichtet. Die Konrad-Adenauer-Allee wird demgegenüber für den Rad- und Fußgängerverkehr gesperrt. Wobei für den Radverkehr eine Umleitungsstrecke eingerichtet werden wird. Der Bauablauf sieht zunächst die Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen vor. Anschließend wird die Fahrbahn in voller Breite einschließlich Fuß- und Radweg hergestellt, bevor die Fahrbahnmarkierung aufgebracht wird.

Sofern das Verkehrsaufkommen und der Bauablauf es zulassen, ist die gleichzeitige Ausführung der Abschnitte VII und VIII mit den übrigen Abschnitten vorgesehen.

Durch diesen Bauablauf werden den Beeinträchtigungen der Anlieger, die sich bei einem derart komplexen Vorhaben nicht vermeiden lassen, so gering wie möglich gehalten. Die Zugänglichkeit der Grundstücke entlang der Rübker Straße ist während der Bauarbeiten gewährleistet. Es ist allenfalls mit kurzzeitigen – stundenweisen – Beeinträchtigungen bzw. Unterbrechungen des Anliegerverkehrs und der Versorgung zu rechnen, wie sie auch sonst bei der Erneuerung oder Reparatur von Versorgungsleitungen auftreten. Damit bislang noch nicht absehbaren Entwicklungen begegnet werden kann, die sich eventuell erst aufgrund der Bauausführungsplanung zeigen könnten, hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgegeben, die Ausführungsplanung zur Freigabe vorzulegen.

Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter 1.1.4.2 verwiesen.

#### **2.2.3.14 Gesamtabwägung**

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange und Gesichtspunkte kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der hier planfestgestellte Ausbau der K 40 zulässig ist. Die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen die privaten und öffentlichen Betroffenheiten. Es wurde die insgesamt beste Variante gewählt (s.o. 2.2.3.2), sodass im Rahmen der Gesamtabwägung dem planfestgestellten Vorhaben nur noch die „Nullvariante“ gegenüberzustellen war<sup>261</sup>. Jedoch auch unter Berücksichtigung der negativ betroffenen Belange, insbesondere unter Beachtung der teilweise erst im Verlauf des Planungsprozesses zutage getretenen Intensität der Betroffenheit, ist ein Verzicht auf den Ausbau der K 40 in Form des planfestgestellten Vorhabens nicht vorzugswürdig. Zwar entfielen die oben beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Umweltgüter entfallen und würde sich insofern eine positive Bewertung der „Null-Variante“ aufdrängen. Dies gilt allerdings – zum einen – nur bei isolierter Betrachtung der unmittelbaren Effekte des Vorhabens bzw. seiner Nichtverwirklichung. In einer großräumigeren Perspektive<sup>262</sup> würden sich bei Verzicht auf den Ausbau der K 40 hingegen massive Beeinträchtigungen erheblicher öffentlicher und privater Belange ergeben. Insofern kann auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung verwiesen werden (s.o. 2.2.3.1). Zum anderen könnten auch die kleinräumigeren Planungsziele nicht erreicht werden und zuletzt muss eine positive Bewertung der „Nullvariante“ hinsichtlich der vermeintlich fehlenden Auswirkungen auf die Umweltgüter auch insofern eingeschränkt werden, als viele der Wohngrundstücke entlang der K 40 bislang durch Verkehrslärm stärker belastet sind als dies nach Realisierung des Vorhabens der Fall sein wird. Auch werden mit dem Ausbau der K 40 erstmals entlang bzw. im näheren Umfeld der Rübker Straße durchgehende Fuß- und Radwege geschaffen, was die Erschließung sowie die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht.

An diesem Ergebnis würde sich selbst dann nichts ändern, wenn wider Erwarten während der Bauphase entschädigungspflichtige Lärmbeeinträchtigungen auftreten sollten oder gar zeitweise Ersatzunterkünfte gestellt werden müssten, sodass nochmals Mehrkosten in Höhe von bis zu 2,67 Mio. € anfielen (s.o. 2.2.3.2.5).

<sup>261</sup> Zur Nullvariante BVerwG, Urt. v. 9.6.2004 – 9 A 11.03 –, NVwZ 2004, 1486 (1493).

<sup>262</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.3.1998 – 4 A 7.97 –, LKV 1999, 26 (27).

Die Planfeststellungsbehörde hat ihrer Abwägung des Weiteren zwar die Verkehrszahlen nach der Verkehrsprognose 2025 von SSP Consult zugrunde gelegt, das Abwägungsergebnis wäre jedoch auch dann nicht anders ausgefallen, wenn ihre Überlegungen auf der Verkehrsprognose 2030 beruhten; denn danach besteht jedenfalls hinsichtlich der Verkehrsgesamtbelastung (Kfz/24 h) kein abwägungsrelevanter Unterschied im Vergleich zu den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2025.

Soweit schließlich einwenderseits vorgebracht worden ist, es werde nicht hinreichend Vorsorge dafür getroffen, dass es im Zuge der Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts der BAB A 26 einschließlich der Anschlussstelle Buxtehude, bevor der Anschluss an die BAB A 7 oder zumindest an die Anschlussstelle Neu Wulmstorf umgesetzt ist, zu keinen unzumutbaren Verhältnisse insbesondere entlang der K 40 kommt, so handelt es sich nicht um Auswirkungen des Ausbaus der K 40, sondern um Auswirkungen des Baus und der Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts der BAB A 26. Die durch die Verkehrsfreigabe der Autobahn unter Einbeziehung der Anschlussstelle Buxtehude möglicherweise eintretenden kritischen (Zwischen-)Zustände sind folglich keine durch das hier planfestgestellte Vorhaben ausgelösten Konflikte und müssen daher auch vorliegend nicht behandelt werden. Dies fällt vielmehr in die Verantwortung der Planfeststellungsbehörde der BAB A 26. Jene hat ihre Verantwortung mit der Nebenbestimmung 1.1.3.1.1 des Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 14. November 2011 wahrgenommen und nimmt sie auch weiterhin wahr, wie der hiesigen Planfeststellungsbehörde mit Schreiben der NLStBV vom ## nochmals bestätigt worden ist.

### **2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde. Es kommt zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 38 Abs. 4 NStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG und § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab<sup>263</sup>. Damit tritt die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung<sup>264</sup>.

Für die anlässlich des hier planfestgestellten Vorhabens vorgesehenen Einleitungen wird eine gehobene Erlaubnis erteilt. Für die Straßenentwässerung sind vorliegend zwei Einzugsbereiche vorgesehen. Im Einzugsbereich 1 soll das von der Fahrbahnoberfläche abgefangene Niederschlagswasser unmittelbar in den Stadtgraben eingeleitet werden, im Einzugsgebiet 2 wird das Niederschlagswasser demgegenüber zunächst in ein Regenrückhaltebecken geleitet und von dort in den Stadtgraben gepumpt. Der Stadtgraben mündet in den Harzmoorkanal, der wiederum in die Landwettern mündet. Die Details ergeben sich aus den Unterlagen 18.1 und 18.2.

Gesetzliche Grundlage für die Einleitungen sind die §§ 8 ff. WHG i.V.m. §§ 4 ff. NWG. Einleitungen stellen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung dar, die nach § 8 Abs. 1 einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobenen Erlaubnis (§ 15 WHG) oder einer Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG) bedarf. Für eine

<sup>263</sup> Vgl. SächsOVG, Beschl. v. 15.12.2005 – 5 BS 300/05 –, LKV 2006, 373 (375).

<sup>264</sup> BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07 –, BVerwGE 133, 239 (Rn. 32).

Bewilligung ist hier gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG von vornherein kein Raum, da diese Vorschrift eine Bewilligung für Einleitungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG ausschließt. Damit kommt als Betriebssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen, jederzeit widerrufbaren Erlaubnis nur die gehobene Erlaubnis in Betracht; sie bietet die einzig angemessene Lösung zur Straßenentwässerung<sup>265</sup>. Die hier erteilte gehobene Erlaubnis wird – wie eingangs dargestellt – von der Entscheidungskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern wird unter Ziff. 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert und gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden ausgesprochen, die hier mit der Planfeststellungsbehörde identisch ist.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Einleitung liegen ebenfalls vor. Das insoweit von § 15 Abs. 1 Alt. 1 WHG geforderte öffentliche Interesse liegt dabei darin begründet, dass der seinerseits im öffentlichen Interesse stehende Ausbau der K 40 auf eine Entwässerung angewiesen ist und sich hierbei nicht auf eine ohne Weiteres widerrufbare Erlaubnis verweisen lassen kann. Ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine unvermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Insbesondere wird die vorhandene Vorflutsituation beibehalten. Vorgaben anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG stehen der Einleitung ebenfalls nicht entgegen. Bei Beachtung der angeordneten Auflagen (s.o. unter 1.2) sind Verstöße gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Auch im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens nach § 12 Abs. 2 WHG ließen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen. Wegen der Notwendigkeit der Einleitung für die Realisierung des Ausbaus der K 40 hat die Planfeststellungsbehörde daher die gehobene Erlaubnis erteilt. Den Mindestangaben nach § 15 NWG wurde hierbei genügt (s.o. 1.2).

## **2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Die folgenden Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden berücksichtigt. Soweit möglich wurde das Vorhaben mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden und Verbände wurden durch die Planfeststellungsbehörde soweit wie möglich ebenfalls beachtet und deren Berücksichtigung erforderlichenfalls durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sichergestellt.

### **2.4.1 Hansestadt Buxtehude**

Anlässlich der dritten Auslegung brachte die Hansestadt Buxtehude zuletzt zum Ausdruck, dass sie ihre Stellungnahme vom 4. Februar 2016 aufrechterhalte. Mit jener Stellungnahme wurden zusammengefasst die folgenden Argumente vorgebracht:

Der Knotenpunkt Rübker Straße/Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße sei bereits im jetzigen Ausbauzustand zur ordnungsgemäßen Verkehrsabwicklung nicht in der Lage. Die Planfeststellungsunterlagen seien widersprüchlich, da im

---

<sup>265</sup> Vgl. VG Aachen, Urt. v. 23.10.2015 – 7 K 1424/12 –, juris, Rn. 83.

Erläuterungsbericht eine Planung von ausreichenden Aufstellräumen in allen Knotenpunktarmen (Unterlage 1, Seite 21) dargestellt werde. Dies sei jedoch aufgrund der Verkürzung der Rechtsabbiegerspur in die Rübker Straße nicht nachvollziehbar. Es sei davon auszugehen, dass die verkehrstechnischen Berechnungen nicht mit der in den sonstigen Unterlagen geplanten Ausgestaltung des Knotenpunktes mit nur einer Linksabbiegerspur übereinstimmen würden und somit hinfällig wären, da bei den aktualisierten verkehrstechnischen Berechnungen (Erläuterungsbericht mit Verweis auf Unterlage 21.11.03) von einem Knotenpunkt mit zwei Linksabbiegerspuren in der Rübker Straße ausgegangen werde. Ergänzend fügte die Stadt Buxtehude in ihrer Stellungnahme im Rahmen der dritten Auslegung hinzu, dass die Fahrspurlänge der Rechtsabbiegespur von der Rübker Straße in die Harburger Straße nach wie vor nicht ausreichend sei, um die errechneten Rückstaulängen aufnehmen zu können.

Die Stadt Buxtehude meldete folgende Bedenken an, sollte der Kapazitätsnachweis für den laut Lageplan geplanten Knotenpunkt durchgeführt aber in den Berechnungsunterlagen anders dargestellt worden sein: Angesichts der begrenzten Länge der Rechtsabbiegerspur in der Rübker Straße von 54 m – eine Länge von 60 m wäre erforderlich – sei mit einer Überstauung in der Hauptverkehrszeit und somit einer Einschränkung der Kapazität der angrenzenden Spuren zu rechnen. Da auf den anderen Fahrspuren deutlich mehr Fahrzeuge prognostiziert worden wären und die anderen Spuren daher bereits mit Fahrzeugen belegt sein würden, sei ein Umfahren der überstauten Fahrzeuge auf einer anderen Spur nicht möglich. Folglich sei mit größeren Rückstaus zu rechnen und davon auszugehen, dass die prognostizierte Qualitätsstufe D des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt nicht erreicht werden könne, dieser somit für eine Neu- bzw. Umplanung nicht hinreichend leistungsfähig sein werde.

Die Stadt Buxtehude weist darauf hin, dass bei der baulichen Ausgestaltung des Knotenpunktes und der Lichtsignalplanung auf eine ausreichende Grünphase für querende Fußgänger bzw. Radfahrer sowie eine behinderten- und blindengerechte Signalisierung zu achten sei. In der Rübker Straße und der Konrad-Adenauer-Allee würden sich angesichts der drei (bzw. nach Unterlage 21.11.03 vier) Fahrspuren und der beginnenden Aufweitung des Kreuzungsbereichs Querungslängen von bis zu 17 m ergeben, welche auch von (Schul-)Kindern, Senioren und Mobilitätseingeschränkten sicher überquert werden müssten.

Hinsichtlich der Anliegerstraßen hielt die Stadt Buxtehude fest, dass diese nur den absoluten Minimalanforderungen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entsprechen würden. Der Begegnungsverkehr zwischen zwei Pkw sei nur unter äußerster Umsicht möglich. Da die Wege für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge jederzeit befahrbar sein müssten, wäre auch die Möglichkeit von Anlieferungen, Umzügen usw. nur bedingt gegeben. Aus diesen Gründen wird die Fahrbahnbreite von 4,10 m als nicht ausreichend erachtet.

Kritisiert wurde weiter, dass der bislang zum Parken genutzte Seitenraum durch den Bau der Lärmschutzwände und Anliegerstraßen ohne Planung öffentlicher Stellplätze beansprucht werde. Darüber hinaus würden bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze durch die Ausbauplanung überplant. Für die genehmigten, bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze seien keine Ersatzstellplätze geplant worden. Ein Parken auf den Anliegerstraßen sei wegen der geringen Ausbaubreite nicht möglich. Die entfallenen bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplatzflächen seien hingegen in der Planung zu berücksichtigen, um ein wildes und ungeordnetes



Parken zu verhindern und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

In der aktualisierten Planung seien an einem Großteil der Anliegerstraßen Wendeanlagen vorgesehen. Dies sei jedoch zwischen den Häusern Rübker Straße 7B bis 13 nicht der Fall. Die Stellplätze des Hauses Rübker Straße 7B würden sich direkt am Ende der Anliegerstraße befinden und zum Teil in diese hineinragen, wobei eine Wendemöglichkeit weder auf dem Grundstück noch auf der Anliegerstraße bestünde. Dieser Stellplatzzinhaber sei daher gezwungen den Hin- oder Rückweg über die schmale Anliegerstraße rückwärts zu fahren. Angesichts der Nutzung der Anliegerstraße von Fußgängern und Radfahrern in hohem Maße, ihrer geschwungenen Linienführung und der schlechten Einsehbarkeit der Zufahrt aus dem Rugen End zu dieser Anliegerstraße bestünden erhebliche Sicherheitsbedenken.

Die Hansestadt Buxtehude gab in ihrem Stellungnahmeschreiben im Rahmen der dritten Auslegung den Hinweis, dass die Wendeanlage im Bereich Rübker Straße Nr. 23 aufgrund des zu geringen Radius durch Müllfahrzeuge nicht befahrbar sei und eine Führung des Radverkehrs zwischen dem Feldmannweg und dem Teil der K 40 nach der Anschlussstelle Buxtehude in Richtung Rübke gewährleistet werden solle.

Darüber hinaus wird die inkonsequente Verkehrsführung hinsichtlich des häufigen Wechsels zwischen Mischverkehrsflächen und „Gehwegen/Radfahrer frei“ - insbesondere auf der Südostseite der Rübker Straße – gerügt.

Zudem sei der Gehweg im Bereich der Zufahrt zu den Häusern Rübker Straße 32A bis 36D für ein- und ausbiegende Fahrzeuge schlecht einsehbar, da der Gehweg genau in der Zufahrt versetzt geplant sei.

Eine Übernahme der Anliegerstraßen in die Baulast der Hansestadt Buxtehude wird abgelehnt, da der vorgesehene Ausbaustandard nicht dem Ausbaustandard der Straßen in der Baulast der Hansestadt Buxtehude (in der Regel mindestens 5,00 m Breite der öffentlichen Erschließungsstraßen) entsprechen würde und die Anliegerstraßen nur dem unmittelbaren Anschluss der Anlieger dienen würden und allein für die K 40 eine funktionelle Bedeutung hätten.

In den Planzeichnungen würde sich der Ausbau der Straße Am Rugen End auf 4,10 m zum Zwecke der Erschließung der Wohnhäuser, die derzeit über die Rübker Straße eine direkte Zufahrt hätten, nicht wieder finden. Die Hansestadt Buxtehude wies darauf hin, dass der Ausbau des Rugen End grundsätzlich durch den Planungsträger durchzuführen wäre.

Weiterhin forderte die Stadt Buxtehude, ihre Bauleitplanung als städtebaulicher Belang in die Abwägung einzustellen. Vorliegend habe keine Auseinandersetzung mit dem geltenden Planrecht stattgefunden, da die Planfeststellungsunterlagen nicht auf die Darstellung der planungsrechtlichen Situation aufgrund des geltenden Bebauungsplans Nr. 42 mit seiner ersten Änderung eingegangen wären. Ausweislich dieses Bebauungsplans wäre der Weg Am Rugen End nicht zur Erschließung der Häuser Am Rugen End durch Kraftfahrzeuge festgesetzt worden und würde daher auf einer Länge von 50 m auch nur eine Breite von 3,30 m und eine ca. 3,00 m baumbestandene Grünfläche aufweisen. Neben den Baumgrenzen würde der Bebauungsplan unter anderem eine Grundflächenzahl GRZ von 0,4 und eine Geschossflächenzahl GFZ von 0,8 festsetzen, welche sich durch die Enteignung im Bereich Rübker Straße 7B auf eine GRZ von 0,41 (Nebenanlagen unberücksichtigt) und eine GFZ von 0,965 erweitern würde, was deutlich über den festgesetzten

Werten des Bebauungsplans läge und somit einen baurechtswidrigen Zustand begründe.

Der Umgestaltung der Geh- und Radwegführung im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee und der Neuaufteilung des Straßenquerschnitts stimmt die Stadt Buxtehude der Planung nicht zu, da diese in die Planungshoheit und in das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde eingreifen würde. Zudem würde durch den neu geplanten Radweg auf der Südseite der Konrad-Adenauer-Allee die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden, da er über keinen weiteren Anschluss an ein Rad- und Gehwegnetz innerhalb Buxtehudes verfügt, sodass mit dieser geplanten Führung allenfalls die Gewerbeimmobilie in diesem Bereich umrundet werden könne bzw. an dem nachgelagerten Knotenpunkt „Hinter der Linah“ mit ungesicherten Querungen des Straßenkörpers für Radfahrer und Fußgänger zu rechnen sei. Zu Lasten dieser nicht erforderlichen Rad- und Gehwegführung müsste nach der Planung die derzeitige Ausbaubreite des nördlich verlaufenden Rad- und Gehweges erheblich reduziert (von 2,50 m bzw. 2,00 m auf 2,00 bzw. 1,60 m) werden, obwohl dieser eine der wichtigsten Haupttrouten des Rad- und Fußwegenetzes in Buxtehude darstellen würde, eine Schulwegroute für das nördlich der Konrad-Adenauer-Allee liegende Schulzentrum Nord sei und eine Erschließungsfunktion für die ebenfalls nördlich der Konrad-Adenauer-Allee liegenden Wohngebiete inne habe. Unter Verweis auf das aktuelle Radverkehrskonzept der Stadt Buxtehude wird eine Abänderung der Planung des Knotenpunktes im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee auf die bestehende Rad- und Gehwegbreite gefordert. Die südliche Fortführung des Rad- und Fußweges könne – wie bereits heute – am Schnittpunkt der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee und Harburger Straße enden, da eine Querung der Konrad-Adenauer-Allee nur an diesem Knotenpunkt sicher gewährleistet werden könne.

Hinsichtlich der Müllentsorgung hielt die Stadt Buxtehude fest, dass ein Befahren der geplanten Anliegerstraßen mit Müllfahrzeugen nicht möglich sei. Für die Anzahl der Anlieger (mindestens 43 Wohneinheiten im südöstlichen Abschnitt der Rübker Straße) wären die geplanten Aufstellflächen für Müllbehälter an der Straße zu knapp bemessen. Darüber hinaus würden sich die größeren Aufstellflächen im Zufahrtsbereich der geplanten Anliegerstraßen befinden und somit die Sicht zur zukünftig sehr stark befahrenen Rübker Straße verdecken. Die Sicherheit des Verkehrs würde durch die kleineren Aufstellflächen im Knotenpunktbereich gleichermaßen beeinträchtigt. Zudem würde die Leichtigkeit des Verkehrs an dem stark befahrenen Knotenpunkt während der Abfuhr massiv beeinträchtigt. Das Aufzeigen von sicheren und praktikablen Lösungsansätzen wurde dringend angeregt. Eine Ausnahme würde die nordöstlich geplante Erschließungsstraße darstellen können, da an dieser Stelle eine Durchfahrt für Müllfahrzeuge möglich sei.

Durch die verringerte Höhe der Lärmschutzwände auf einheitlich 3,00 m würde ihre Schutzwirkung sinken. Zwar habe sich die Gesamtzahl der Gebäude mit Ansprüchen auf passiven Lärmschutz nur leicht erhöht, allerdings würde die Zahl von den gesundheitsschädlichen Schallpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ausgesetzten Gebäuden deutlich steigen. Die Stadt Buxtehude wies darauf hin, dass die städtebaulichen Auswirkungen der Gesamtplanung der Lärmschutzwände bemängelt wurden. Die Lärmschutzwände würden aufgrund ihrer Länge und der räumlichen Beengtheit städtebaulich dominierende Bauwerke darstellen, erhebliche negative und nachhaltige Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die Wohnqualität, das Wohnumfeld und das Image der Stadt haben. Es wurde bezweifelt, dass allein die geplanten – allenfalls begrüneten – Lärmschutzwände der städtebaulichen Problematik gerecht werden würden. Die Stadt Buxtehude fordert

diesbezüglich situationsbezogene Lösungen zu finden, die den vielfältigen Belangen des Immissionsschutzes und des Städtebaus gerecht werden würden. Die Bebauung nördlich des Feldmannweges sei planungsrechtlich der Gebietskategorie Wohngebiet zuzuordnen, sodass andere Beurteilungspegel zur Grundlage der schalltechnischen Berechnung heranzuziehen seien.

In Bezug auf den Variantenvergleich und die ergänzende Variantenuntersuchung (Unterlage 21.11.04) hielt die Stadt Buxtehude hinsichtlich des Vergleichskriteriums der Unfallkosten fest, dass sich eine andere Skalierung und somit für alle Varianten ein gutes Unfallkosten-Verhältnis ergeben würde. Die V 2.3 würde also nicht mehr nach befriedigend „abgestuft“, sondern wie die anderen Varianten mit „+“ bewertet.

Hinsichtlich des Grunderwerbs wies die Stadt Buxtehude daraufhin, dass einige der im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Flurstücke sich im Eigentum der Hansestadt Buxtehude befinden würden. Die Flurstücke 69/3 und 69/2 seien mit Pachtvertrag vom 15. April 1993 verpachtet worden, sodass die Pachtverträge und vertraglichen Regelungen vom Erwerber zu übernehmen seien. Für das Flurstück 26/4 sei durch den Bebauungsplan 42, 1. Änderung, eine Fußwegeverbindung festgelegt, sodass diese öffentliche Verbindungsfunktion weiterhin zu gewährleisten sei. Gleiches würde für das Flurstück 326/9 gelten, welches in Verbindung mit dem öffentlichen Fußwegnetz des Bebauungsplans Nr. 105 stünde, sodass auch hier die öffentliche Fußwegverbindung aufrecht zu erhalten sei.

Hinsichtlich des landschaftspflegerischen Begleitplans hielt die Stadt Buxtehude fest, dass die Bezeichnung der Flurstücke im Maßnahmenblatt 8E nicht mit der Darstellung der Unterlage 9.2 Blatt Nr. 2 übereinstimmen würde. Zu Maßnahme 7A (flächige Anpflanzung am Bollweg auf dem Grundstück Gemarkung Buxtehude, Flur 4, Flurstück 194) wurde festgehalten, dass für jeden zu ersetzenden Baum eine Vegetationsfläche von mindestens 80 qm vorzusehen sei. Die Werte des Naturhaushaltes hinsichtlich der Bio- bzw. Assimilationsmasse, Nahrung und Lebensraum seien dabei in keinster Weise berücksichtigt worden. Die im Eingriffsbereich zu ersetzenden Bäume hätten einen Kronenradius von 5-8 m aufgewiesen. Als Vegetationsfläche für die Anpflanzung eines großkronigen Baumes wären jedoch nur 25 qm vorgesehen, was einer Seitenlänge von 5x5 m entsprechen würde und lediglich eine Kronenentwicklung mit einem Radius von 2,20 m bzw. 2,10 m zuließe.

Hinsichtlich der Entwässerung verwies die Stadt Buxtehude auf ihre frühere Stellungnahme vom 19. März 2012 und brachte zum Ausdruck, dass Aussagen zur Kostenregelung außerhalb der durch Vertrag geregelten Bereiche nicht akzeptiert werden könnten. Im Erläuterungsbericht wäre unter Punkt 7 „Kosten“ in Verbindung mit Punkt 4.10 „Leitungen“ dargestellt gewesen, dass die Kosten für die umfangreichen Maßnahmen an den vorhandenen Entsorgungsleitungen (Kostenbeteiligung) vom Entsorgungsträger – also der Stadtentwässerung Buxtehude – zu übernehmen seien. Als Grundlage wären bestehende Rahmen- bzw. Gestattungsverträge und gesetzliche Bestimmungen angeführt worden. Interne Recherchen hätten jedoch ergeben, dass nur für bestimmte Bereiche der Rübker Straße vertragliche Regelungen mit dem Landkreis Stadt bestünden.

Die geplanten „Gehwege/Radfahrer frei“ sollten zu Verkehrsanlagen mit Gleichstellung der Radfahrer umgeplant werden, da angesichts des hohen zukünftigen Verkehrsaufkommens eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2010) nicht möglich sei. In den Plänen mit den Regelquerschnitten wären die Fahrzeuge überproportional

groß (ca. 2,40 m statt 1,80 m breit und entsprechend höher) und die 3 m Höhe der Lärmschutzwände nicht ab Oberkante Fahrbahn dargestellt.

Die Zufahrt zu den Häusern Rübker Straße Nr. 2-14 sei im dargestellten Zustand aus Richtung Rübke und in Richtung Buxtehude nicht zumutbar (durchgezogene Linie), sodass die Anwohner Umwege zum Wenden in Kauf nehmen müssten.

Den Ausgleichspflanzungen an den Wirtschaftswegen würde die Stadt Buxtehude nicht zustimmen, da dies einen erhöhten Unterhaltungsaufwand und eine Einschränkung des Querschnitts bedeuten würde.

Der dargestellte Deckenaufbau für die Rübker Straße würde nicht der Vorschrift nach RASTO 12 entsprechen.

Die Hansestadt Buxtehude wies darauf hin, dass die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur A 26 Planung auf einer methodischen Herangehensweise basieren würde, die gemäß eines rechtswissenschaftlichen Gutachtens zu den Variantenprüfungen der K 40 als nicht anwendbar angesehen werde. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets und der Tatsache, dass es mit der Ausbauvariante zur K 40 eine planerische Alternative gäbe, würde eine – von der Stadt Buxtehude favorisierte – Umgehungsvariante als ausgeschlossen gelten. Die Stadt Buxtehude meinte vor diesem Hintergrund, dass die Planfeststellungsbehörde prüfen solle, ob die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur K 40 auf eine ursprüngliche Prüfung zur A 26-Planung aufbauen könne. Fraglich sei in diesem Zusammenhang, ob ein neues Planfeststellungsverfahren auf eine möglicherweise methodisch anzupassende FFH-Verträglichkeitsprüfung aufsetzen könne.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Belange der Stadt Buxtehude wurden gesondert hinsichtlich der der Planungshoheit gesondert unter Nr. 2.2.3.4.2 und im Übrigen unter Nr. 2.2.3.4.3 abgehandelt. Im Übrigen wird zur Vermeidung von Wiederholungen zu Fragen des Lärmschutzes und der Lärmbelastung auf Nr. 2.2.3.5.2; für die Variantenprüfung auf Nr. 2.2.3.2, für Fragen der Leistungsfähigkeit der Ausbauvariante auf Nr. 2.2.3.3.1 und zur Beseitigung von Straßenbäumen auf Nr. 2.2.3.7.7 verwiesen. Weite Teile der Stellungnahmen der Stadt Buxtehude befassen sich auch mit privaten Belangen der Anwohner der Rübker Straße, beispielsweise Fragen der Zufahrt. Insoweit wird auf die ausführlichen Darlegungen zu den jeweiligen Einwendern verwiesen (siehe unter Nr. 2.5).

## **2.4.2 Landwirtschaftskammer Niedersachsen**

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen wies zuletzt im Rahmen der dritten Auslegung daraufhin, dass die Landwirtschaft durch die Planänderungen nur unmaßgeblich betroffen werde. Auf die Abgabe einer erneuten Stellungnahme würde verzichtet werden. An ihren folgenden früheren Ausführungen vom 4. Januar 2016 – gemeint ist wohl die Stellungnahme vom 13. Januar 2016 – werde demgegenüber festgehalten:

Die Variante V 1 würde gegenüber den übrigen Varianten die geringste Hektarzahl an landwirtschaftlicher Fläche benötigen, andererseits wäre die Erreichbarkeit der B 73 für die landwirtschaftlichen Anlieger der K 40 bzw. der K 19 schneller über eine der Umgehungsvarianten zu erreichen gewesen.

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen wies darauf hin, dass auch ein problemloses Befahren der Kreuzung mit großdimensionierten landwirtschaftlichen Schleppern und den dazugehörigen Anbaugeräten gewährleistet sein müsse. Die ungehinderte Passierbarkeit der Kreuzung durch den gesamten Zu- und Anlieferverkehr der Landwirtschaft sowie die Lohnunternehmen sei von wesentlicher Bedeutung für die landwirtschaftlichen Unternehmen.

Im Rahmen der Baumaßnahmen müsse die Auffahrt zum Betrieb mit der Pferdehaltung in der Rübker Straße 59A auf die Anliegerstraße und andersherum so gestaltet sein, dass sie mit Schleppern oder Sattelschleppern gefahrfrei genutzt werden könne, da eine Belieferung des Pferdebetriebes mit Stroh, Heu und anderen Substraten in größerem Umfang erfolgen werde.

Angesichts des geplanten Regenrückhaltebeckens müssten die Flurstücke 71/1, 75/2, 76/1, 69/3, 69/2, 318/2, 78/2 sowie die daran nach Süden und Osten anschließenden Flächen zukünftig nicht mehr über den Feldmannweg und die Rübker Straße angefahren werden, sondern über zwei Auffahrten auf Höhe des Flurstücks 69/3 bzw. auf Höhe der Flurstücke 318/2 und 78/2. Angesichts der geringen Beschleunigungsleistung bei der Abfahrt vom Feld auf die Straße von Schleppern mit Erntewagen bzw. mit angebauten landwirtschaftlichem Gerät und der Steigerung des prognostizierten zusätzlichen Verkehrs umfasst 40 % (Erläuterungsbericht, Seite 14) würden insbesondere zu Tageszeiten mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen Schwierigkeiten beim zügigen Eingliedern in den Verkehrsfluss auf der Rübker Straße befürchtet werden. Durch das Ab- und Auffahren der landwirtschaftlichen Fahrzeuge mit geringen Geschwindigkeiten seien Gefahrensituationen zu erwarten. Darüber hinaus könne es durch das Befahren der Niedermoorböden ab einer gewissen Bodenfeuchte zu Fahrbahnverschmutzungen kommen. Aufgrund dessen wurde eine Abstimmung mit den betroffenen Bewirtschaftern bzw. Eigentümern dahingehend angeregt zu erörtern, ob die Erschließung der Flächen in der geplanten Art und Weise sinnvoll und realistisch sei oder ob eine Neuerschließung dieser Flächen über gegebenenfalls anzulegende Wirtschaftswege sinnvoll wäre. Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen hielt es dabei für sinnvoll, wenn diese Frage innerhalb der geplanten Unternehmensflurbereinigung Rübke diskutiert werden würde und eventuelle Lösungen auch über die Unternehmensflurbereinigung umgesetzt werden würden.

Der Verlust von landwirtschaftlicher Fläche für den erweiterten Straßenraum und die Anlage des Regenrückhaltebeckens werden kritisch gesehen. Die für den Bau des Regenrückhaltebeckens vorgesehene landwirtschaftliche Fläche würde zu den stadtnahen landwirtschaftlichen Flächen gehören, die zum Beispiel über die Pferdehaltung eine erhöhte Wertschöpfung ermöglichen könnten. Diese Flächen wären bislang mit den sich nordöstlich anschließenden Flächen von einer Hofstelle auf gleicher Höhe jenseits der Rübker Straße bewirtschaftet worden. Angesichts der Einrichtung der Lärmschutzwände, der Schaffung parallel verlaufender Anliegerstraßen und den damit einhergehenden Umwegen würde die Bewirtschaftung der sich an das Regenrückhaltebecken anschließenden Flächen von dieser Hofstelle aus erschwert werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Belange der Landwirtschaft hinreichend gewahrt (siehe unter Nr. 2.2.3.10). Die für den Bau des Regenrückhaltebeckens sowie die Ausgleichsmaßnahmen benötigten Flächen sind verhältnismäßig klein, der diesbezügliche Flächentzug führt nicht zu einer ernsthaften Beeinträchtigung eines

bestimmten landwirtschaftlichen Betriebes und erst recht nicht zu allgemeinen agrarstrukturellen Defiziten.

Die Dimensionierung von Straßen und Kreuzungen entspricht allgemeinen Richtlinien für den Straßenbau. Soweit landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßenverkehr zugelassen sind, genügt daher auch diese Dimensionierung den allgemeinen Anforderungen der Landwirtschaft.

Für den Betrieb mit Pferdehaltung in der Rübker Straße 59A sieht die Planfeststellungsbehörde kein Problem. Die Anliegerstraße ist in diesem Bereich mit 4,75 m verhältnismäßig breit und eine Einfahrt in diese Anliegerstraße ist auch größeren Fahrzeugen möglich. Eine Befahrbarkeit mit Fahrzeugen aller denkbaren Größen muss hingegen nicht gewährleistet sein, da nicht erkennbar ist, dass der dortige Betrieb auf eine Anlieferung mit LKW-Sattelschleppern zwingend angewiesen wäre.

Soweit durch die veränderte Erschließung landwirtschaftlicher Flächen Nachteile eintreten, weil – wie von der Landwirtschaftskammer behauptet – der landwirtschaftliche Verkehr nunmehr über die Rübker Straße abgewickelt wird, sind diese Nachteile hinzunehmen. Es mag sein, dass sich für den landwirtschaftlichen Verkehr dadurch Wartezeiten beim Auffahren auf die Straße ergeben. Es ist aber nicht ersichtlich, dass dadurch eine spürbare wirtschaftliche Beeinträchtigung bestimmter Betriebe eintritt. Dergleichen wurde auch nicht von den Einwendern geltend gemacht.

### **2.4.3 Deutsche Telekom**

Die Telekom Deutschland GmbH hatte die Deutsche Telekom Technik GmbH mit der Wahrnehmung aller Rechte und Pflichten der Wegesicherung sowie der Entgegennahme aller Planverfahren Dritter und der dementsprechenden Abgabe erforderlicher Stellungnahmen beauftragt.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH wies zuletzt in ihrer Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung darauf hin, dass bei der Bauausführung das Nichtbeschädigen der vorhandenen Telekommunikationsanlagen zu beachten sei. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher vom zuständigen Ressort in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen würden. Die im Ausbaubereich vorhandenen Telekomleitungen würden in der Regel in einer Tiefe von 60 cm liegen und seien somit in einigen Bereichen von den Bauarbeiten betroffen. Für die erforderlichen Verlege- bzw. Sicherungsarbeiten werde eine Tiefbaufirma von der Telekom beauftragt werden. Je nach Umfang könne die Verlegung und/oder Sicherung der Telekomleitungen aber auch durch die bauausführende Firma erfolgen. Hierfür sei eine Angebotsunterbreitung durch die bauausführende Firma gegenüber der Telekom erforderlich, wobei eine Zuschlagserteilung durch die Telekom erfolgen würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Soweit das Vorhaben einen Anpassungsbedarf an Telekommunikationsleitungen auslöst, liegt ein Fall des § 72 Abs. 1, 3 TKG vor. Danach sind die Anpassungsmaßnahmen vom jeweiligen Betreiber der Telekommunikationsleitung selbst und auf eigene Kosten vorzunehmen. Der Vorhabenträger wurde durch die Nebenbestimmung 1.1.4.4 zu einer hinreichenden Vorabstimmung verpflichtet. Weiterer Handlungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht daher nicht.

#### **2.4.4 Vodafone Kabel Deutschland**

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH hielt zuletzt in ihrer Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung fest, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens befinden würden, deren Lage auf beiliegenden Bestandsplänen dargestellt sei. Es würde darauf hingewiesen, dass die Anlagen des Unternehmens bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften. Sofern eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden würde, würde das Unternehmen einen Auftrag der Planfeststellungsbehörde mindestens drei Monate vor Baubeginn benötigen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen und die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegebenenfalls (zum Beispiel bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 I BauGB zu erstatten seien.

##### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Soweit das Vorhaben einen Anpassungsbedarf an Telekommunikationsleitungen auslöst, liegt ein Fall des § 72 Abs. 1, 3 TKG vor. Danach sind die Anpassungsmaßnahmen vom jeweiligen Betreiber der Telekommunikationsleitung selbst und auf eigene Kosten vorzunehmen. Der Vorhabenträger wurde durch die Nebenbestimmung 1.1.4.4 zu einer hinreichenden Vorabstimmung verpflichtet. Weiterer Handlungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht daher nicht. Die geforderte Kostenerstattung kann durch die Planfeststellungsbehörde nicht erfolgen und auch nicht dem Vorhabenträger auferlegt werden. Dem steht § 72 Abs. 3 TKG entgegen, wonach der Nutzungsberechtigte, hier der Betreiber der Telekommunikationsanlage, die Kosten der durch den Straßenbau ausgelösten Anpassungsmaßnahmen selbst tragen muss. Für eine davon abweichende Regelung im Planfeststellungsbeschluss gibt es keine gesetzliche Grundlage<sup>266</sup>.

#### **2.4.5 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)**

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erhob zuletzt zur dritten Auslegung hinsichtlich des Planänderungsverfahrens keine neuen Bedenken.

Es wurde darum gebeten, die bereits eingegangenen Stellungnahmen vom 9. Dezember 2011 – gemeint ist wohl der 19. Dezember 2011 – und vom 4. Januar 2016 – gemeint ist wohl die Einwendung vom 6. Januar 2016 – weiterhin zu berücksichtigen. In beiden früheren Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass insbesondere für den Übergangsbereich der beiden Planungsabschnitte - Anschlussstelle Buxtehude und Ausbau der K 40 – vor Bauausführung eine rechtzeitige Abstimmung zwischen den beiden Vorhabenträgern erforderlich sei. In der zweiten Stellungnahme wurde diesbezüglich festgehalten, dass im Rahmen einer Abstimmung am 17. Dezember 2015 zwischen dem Landkreis Stade und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade, durch eine geringfügige Optimierung der Achse eine einvernehmliche Lösung gefunden werden konnte. Es sei vereinbart worden, die Anpassungsarbeiten in der jeweiligen Ausführungsplanung vorzunehmen.

---

<sup>266</sup> BVerwG, Beschl. v. 29.06.2017 – 9 A 8/16 –, juris, Rn. 8.

Vor dem Hintergrund der bereits erfolgten Abstimmungen besteht kein weiterer Handlungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde.

#### **2.4.6 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg**

Ausweislich der zuletzt vorliegenden Einwendung anlässlich der dritten Auslegung erhob das Amt für regionale Landesentwicklung keine Einwände gegen die vorgelegten Planungen.

Es wurde lediglich der folgende Hinweis gegeben: Der Bau der A 26 werde durch das Flurbereinigungsverfahren Rübker begleitet. Im Herbst 2018 würde die vorläufige Besitzeinweisung stattfinden, das heißt ab diesem Zeitpunkt werde auf den neuen Flächen gewirtschaftet. Die Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 7A und 8E würden gemäß dem aktuellen Zuteilungskonzept dem Landkreis zugeteilt, sodass der Landkreis für die Bewirtschaftung dieser Flächen ab dem Wirtschaftsjahr 2018/2019 zuständig sei.

#### **2.4.7 Trinkwasserverband Stader Land**

Der Trinkwasserverband Stader Land sandte die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der K 40 zuletzt zurück, da dies nicht ihren Bereich betreffe.

#### **2.4.8 Schleswig-Holstein Netz AG**

Die Schleswig-Holstein Netz AG teilte in ihrer letzten Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung mit, dass sie in dem Bereich des Bebauungsplanes nicht sie der zuständige Netzbetreiber für die Gasversorgungsleitungen sei, sondern die Stadtwerke Buxtehude GmbH.

#### **2.4.9 EWE Netz GmbH**

In ihrer letzten Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung gab die EWE NETZ GmbH an, im Plangebiet Versorgungsanlagen zu betreiben. Für Informationen über die genaue Art und Lage der Anlagen wurde auf die Möglichkeit einer Planauskunft hingewiesen. Die EWE Netz GmbH bat darum, in die weiteren Planungen einbezogen und frühzeitig beteiligt zu werden. Sollten Anpassungen ihrer Anlagen, wie z. B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderen Ort (Vernetzung) oder andere Betriebsarbeiten erforderlich werden, würden dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten seien vom Vorhabenträger vollständig zu tragen und der in EWE NETZ GmbH zu erstatten, sofern zwischen dem Vorhabenträger und der EWE NETZ GmbH keine anders lautende Kostentragung vertraglich vereinbart worden sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Vorhabenträger wurde durch die Nebenbestimmung 1.1.4.4 zu einer hinreichenden Vorabstimmung verpflichtet. Wer die Kosten für nötige Anpassungen von in der Straße bereits verlegten Leitungen zu tragen hat, richtet sich nach der Gestattungsvereinbarung, die üblicherweise der Nutzung einer Straße zugrunde liegt und in der Regel eine Folgekostenpflicht des Leitungsbetreibers beinhaltet. In die Regelung dieser Vereinbarung kann die Planfeststellungsbehörde nicht eingreifen.



#### **2.4.10 Landkreis Stade – untere Wasserbehörde**

Ausweislich der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade, die im Rahmen der dritten Auslegung der Planunterlagen abgegeben wurde, werden hinsichtlich der Bereiche Oberflächengewässer Geest und Städte, Oberflächengewässer Kehdingen, Deiche, Hochwasserschutz sowie Grundwasser und Abwasser keine Bedenken erhoben. Die Chloridproblematik sei abgearbeitet.

#### **2.4.11 Unterhaltungsverband Altes Land**

In seiner Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung der Planunterlagen brachte der Unterhaltungsverband Altes Land zuletzt zum Ausdruck, dass seinerseits gegen das Bauvorhaben keine Bedenken bestehen, sofern nach den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen – gemeint sind die geänderten Unterlagen der dritten Auslegung – gebaut wird.

#### **2.4.12 Landkreis Stade – Untere Naturschutzbehörde**

In ihrer Stellungnahme anlässlich der dritten Auslegung der Planunterlagen teilte die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Stade mit, dass sich die Lage der Baumpflanzungen in das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ nicht unerheblich verschoben habe, was kritisch gesehen werde. Es werde sich dafür ausgesprochen, dass die 54 Bäume an den im Rahmen des ersten Planänderungsverfahrens dargestellten Standorten am Melkerstieg und am Wollweg untergebracht werden würden, wo seinerzeit 59 Bäume zur Anpflanzung vorgesehen gewesen wären. Die vorgesehene Anpflanzung der Bäume am östlichen Rand der Grünlandextensivierungsfläche der Maßnahmen 8E würde sowohl mit den Anforderungen zum Wachtelkönig im Naturschutzgebiet kollidieren, da es sich hier um einen weitestgehend gehölzfreien Teilbereich des Naturschutzgebietes handeln würde, als auch mit den Erhaltungszielen für die Maßnahme 8E, da auch das extensivierte Gründland grundsätzlich als zukünftiger Lebensraum für den Wachtelkönig fungieren könne/solle.

Darüber hinaus würde nichts gegen die vorgesehene Anpflanzung aus 70 Bäumen westlich des Harzmoorkanals gemäß Maßnahmenblatt 7A am „geplanten Buxtehuder Randweg über Bollweg zum Melkerstieg“ sprechen. Grund hierfür sei die Lage am westlichen Rand des Schutzgebiets und vor allem im Nahbereich des planfestgestellten Autobahnzubringers und somit die nur sehr eingeschränkte Bedeutung für die Zielart Wachtelkönig im Naturschutzgebiet. Darüber hinaus würde dies zu einer zusätzlichen Eingrünung des Autobahnzubringers beitragen. Es sei jedoch rechtzeitig sicherzustellen, dass die Anpflanzungen auch ohne den geplanten Weg – falls dieser im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens zum laufenden Flurneuerordnungsverfahren Rübker wegfallen sollte – umgesetzt werden können würden.

Für die Grünlandextensivierungsfläche der Maßnahme 8E sollte dem Landkreis Stade als (zukünftiger) Eigentümer und in seiner Funktion als (zukünftiger) Eigentümer und in seiner Funktion als Untere Naturschutzbehörde vorbehalten werden, die Extensivierungsaufgaben jederzeit den Bedürfnissen des Wachtelkönigs als Zielart für das Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ anzupassen.

Hinsichtlich der Begrünung/Gestaltung der Lärmschutzwände hätte für die erneute Auslegung der Planunterlagen das Maßnahmenblatt für die Maßnahme 4G da-

hingehend geändert werden können/müssen, dass nur noch die heimischen Schling-, Rank- und/oder Kletterpflanzen Efeu, gewöhnliche Waldrebe, Echtes und Wald-Geisblatt und Hopfen verwendet werden sollten. Um eine entsprechende Korrektur des planfestzustellenden Maßnahmenblattes und der textlichen Ausführungen im LBP (Unterlage 19.01) wurde gebeten.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Den Hinweisen der Unteren Naturschutzbehörde zu den Maßnahmen 7A und 8E wurde mit einer Deckblattänderung Rechnung getragen. Sowohl der Lageplan als auch das Maßnahmenblatt 7A sind entsprechend angepasst worden. Mit Schreiben vom 5. September 2017 begrüßte und akzeptierte die Untere Naturschutzbehörde diese Änderung und bestätigte, dass damit keine naturschutzfachlichen Bedenken mehr bestünden. Was den Hinweis hinsichtlich der Maßnahme 4G betrifft, so wird dem diesbezüglichen Anliegen der Unteren Naturschutzbehörde durch die Regelung des § 40 Abs. 1 BNatSchG hinreichend genügt. Die Planfeststellungsbehörde wird bei ihrer Freigabe der Ausführungsplanung gemäß Nebenbestimmung 1.1.4.1 auf die Befolgung dieser Vorgaben achten.

## **2.5 Einwendungen**

Im Folgenden werden über die Einwendungen und Stellungnahmen privat Betroffener entschieden. Diejenigen Einwendungen, die von Privatbetroffenen in Form von Formblatteinwendungen abgegeben wurden, werden separat unter 2.5.90 und 2.5.91. abgearbeitet.

### **2.5.1 Einwender Nr. 1**

Grundsätzlich begrüßen die beiden Einwender den geplanten Ausbau der K 40 „Rübker Straße“. Sie geben jedoch die Planungsanregung ein, den offenen Chausseeegraben vor ihrem Grundstück zu verrohren, da hiermit mehr Raum für Fuß- u. Radweg erreicht werden könne. Ebenso seien die Verschwenkung des Fuß- und Radweges, sowie die steile Böschungsneigung zur offenen Grabensohle dann nicht notwendig und vermeidbar.

Der Vorhabenträger hat die Anregung geprüft und festgestellt, dass eine Veränderung des vorhandenen Grabenverlaufes nicht erforderlich ist. Der vorhandene Graben soll in seiner Funktion als Rückhaltegraben beibehalten werden und steht in Verbindung mit einem Vorfluter. Die vorhandene Baumreihe soll möglichst erhalten bleiben und nicht gefällt werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Eine zwingende Notwendigkeit für die Verrohrung des Chausseegrabens besteht nicht, der Raum für Fuß- und Radweg ist unter Berücksichtigung des Nutzeraufkommens ausreichend.

### **2.5.2 Einwender Nr. 2**

Der Einwender ist Eigentümer eines Grundstückes mit einer Größe von 399 m<sup>2</sup>, von dem 13 m<sup>2</sup> erworben werden sollen. Der Zugang zu seinem Grundstück erfolgt hauptsächlich über ein 357 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem nach den geänderten Planunterlagen 32 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Ausweislich des Kartenmaterials existiert ein zweiter Zugang zum Grundstück von dessen Rückseite aus. Von diesem 532 m<sup>2</sup> großen

Wegegrundstück sollen 5 m<sup>2</sup> nach den ursprünglichen und geänderten Planunterlagen für die Vorhabenrealisierung beansprucht werden.

In seiner ersten Einwendung teilt er mit, dass er Einspruch gegen den Ausbau einlegt und begründet dies mit erheblicher Lärmbelästigung, erhöhten Abgas- bzw. CO<sub>2</sub> Werten, Schädigungen der Immobilie durch Schwertransporte, sowie Wertverlust beim Verkauf der Immobilie und mit der vorhandenen Belastung durch Einflugschneise Airbus (Finkenwerder). Eine Mehrbelastung durch Schadstoffe wolle er nicht akzeptieren.

Im Rahmen der zweiten Auslegung macht er – zusammengefasst – geltend, die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar, zu niedrig angesetzt sei auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Umgehungsvariante, die Kreuzung mit der Harburger Straße könne den prognostizierten Verkehr überhaupt nicht aufnehmen, und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gefährdet sei. Zudem würden Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn fehlen. Die Anliegerstraßen seien in der geplanten Form weder zulässig, noch ausreichend. Kritisiert wurde insbesondere, dass kein Begegnungsverkehr ohne Risiko möglich sei, Stellplätze der Mülltonnen zu knapp bemessen wären, eine Erreichbarkeit bei Feuer/Gefahr sei nicht gegeben. In naturschutzfachlicher Sicht sei das Natur- und Umweltgutachten in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar. Zu niedrig angesetzt seien die Baukosten, da noch immer nicht alle Bestandteile enthalten seien. Der Einwender trägt des Weiteren vor, die außergewöhnlichen Beeinträchtigungen während der geplanten Baumaßnahmen seien nicht zumutbar, unzulässig, unvollständig und fehlerhaft – insbesondere mit Blick auf die Aufnahme der Versorgungsleitungen -, die Angaben zur Planung hinsichtlich der Art der Planungen und Dauer der Baumaßnahmen nicht fundiert oder nachvollziehbar. Die Emissionswerte würden die Grenze der zulässigen Werte angesichts des dramatisch ansteigenden Verkehrs übersteigen. Der Einwender verweist darüber hinaus darauf, dass die Außengrundstücke nicht mehr uneingeschränkt nutzbar seien und auch die RAST06 für die Anlage von Stadtstraßen vollkommen ignoriert wurden, sodass die Straßen, sowie die Fuß- oder Radwege nicht den geltenden Richtlinien entsprechen würden. Auf den drohenden Wertverlust der Häuser und Grundstücke durch den Neubau der Straße, welcher vor Baubeginn ermittelt und in den Kosten Berücksichtigung finden müsse, wurde abermals hingewiesen. Es gäbe keine Einlassungen zu den zu erwartenden Bauschäden an den Häusern während der Bauphase. Der Regelquerschnitt für die Straße mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 20.000 Fahrzeugen sei zu gering.

Darüber hinaus wandte der Einwender speziell für sein Grundstück ein, es sei laut Schreiben der Hansestadt Buxtehude kein Straßenland abzutreten. Im Zusammenhang mit der Enteignung bezweifle er, dass diese dem Allgemeinwohl diene und mit Art. 14 GG vereinbar sei. Ebenso führt er an, man bekomme kein Sonnenlicht mehr, wenn man aus dem Untergeschoss direkt auf die Lärmschutzwand sieht. Fahrzeuge des Technischen Hilfswerkes würden zudem bei Hochwasser – das in der Rübker Straße möglich sei – nicht in die Anliegerstraße passen. Das Haus des Einwenders verfüge nur über einen Vorgarten vor dem Hauseingang, der nicht an der Rübker Straße liege. Nach dem Ausbau seien an der Straße keine Parkplätze mehr verfügbar, ebenso könne kein Besuch mehr empfangen werden. Darüber hinaus trägt der Einwender vor, der Regelquerschnitt sei nicht korrekt gewählt und für die Straße mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 20.000 Fahrzeugen zu gering. Der Regelquerschnitt RQ 26

mit einer Gesamtbreite von 26 m und vier Fahrspuren müsse angewendet werden. Das Vorhaben entspreche eher einem Regelquerschnitt RQ 7,5 für die Aufnahme von 300 Kraftfahrzeugen, wovon 60 dem LKW-Verkehr zuzurechnen seien. Ebenso entspreche die Straße keinem Regelquerschnitt aufgrund des fehlenden Seitenstreifens. Die Angaben über den „Werksverkehr“ von der Fluggesellschaft Airbus/Finkenwerder über dem Gebiet würden in den Planunterlagen fehlen. Darüber hinaus bringt der Einwender zum Ausdruck, dass die Gebäudeschäden während der Bauphase aufgrund der Erschütterungen – und auch mit Blick auf die Unterbaubsubstanz in der Straße - als unmöglich abgetan würden, obwohl die Schwingungen in Form von Rissen an den Häusern zu sehen und zu fühlen seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar erscheint das Vorbringen des Einwenders umfangreich. In der Sache erschöpft es sich aber zu vielen Punkten in einer nicht näher begründeten bloßen Ablehnung der Ausführungen in den Planunterlagen, beispielsweise hinsichtlich der Verkehrsprognose, den Natur- und Umweltgutachten oder der Gestaltung der Straße selbst und der Anliegerstraßen. Die bloße Behauptung, die Planunterlagen wären „nicht nachvollziehbar“, die Planung „weder zulässig“ noch „ausreichend“ enthält aber kein hinreichendes Gegenvorbringen, auf das aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachlich eingegangen werden könnte. Aus diesem Grund wird kann hier nur darauf verwiesen werden, dass die Planung von Straße und Anliegerstraße den einschlägigen technischen Regelwerken entspricht, soweit dies erforderlich ist (siehe 2.2.3.3), die Verkehrsprognose fehlerfrei ist (siehe dazu die Ausführungen zur Schallberechnung 2.2.3.5.2.3) und die Verschlechterungen in der Erschließung der Grundstücke generell zumutbar sind (unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12).

Was sodann die konkrete Situation des Grundstücks des Einwenders angeht, sind die Einwände ebenfalls zurückzuweisen. Zuzugeben ist, dass teilweise eine Erhöhung der Verkehrslärmbelastung eintritt und die vorgesehenen Lärmschutzwände eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Grundstück des Einwenders nicht verhindern können. Schon die Vorbelastung beträgt an dem am ungünstigsten gelegenen Immissionsort auf der straßenzugewandten Seite im 2. Obergeschoss tags 63 dB(A) und nachts 56 dB(A). An diesem Immissionsort wird die Belastung auf tags 66 dB(A) und nachts 60 dB(A) ansteigen. Der Außenwohnbereich hingegen wird von der Lärmschutzwand profitieren, mit 58 dB(A) wird dort tags der Immissionsrichtwert eingehalten. Gleichwohl ist ein besserer Schutz des Grundstücks nicht verhältnismäßig, u.a. auch wegen der bei höheren Lärmschutzwänden zu erwartenden Einschränkungen bei Belichtung und Besonnung. Soweit die Immissionsgrenzwerte überschritten werden besteht daher Anspruch auf passiven Schallschutz. Mit der 3 m hohen Lärmschutzwand wird die hinreichende Belichtung des Grundstücks noch gewährleistet. Zum Ganzen sei auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.2.4 und 2.2.3.5.2.5 verwiesen. Gebäudeschäden und Beeinträchtigungen von Menschen durch Erschütterungen nach dem Umbau der Straße können ausgeschlossen werden (siehe unter 2.2.3.5.4), ebenso eine Überschreitung der Grenzwerte für die Luftreinhaltung (siehe unter 2.2.3.5.3). Für Beeinträchtigungen von Gebäuden durch die Baumaßnahme wird es eine Beweissicherung geben, im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich baubedingter Immissionen den Vorhabenträger beauftragt, die Ausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen. Nähere Aussagen zu Auswirkungen des Baugeschehens sind daher rechtlich nicht geboten, im jetzigen Planungsstadium aber auch nicht möglich (siehe unter 2.2.3.5.5).

Was die Bauausführung angeht, wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Der Einwender wird voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter 1.1.4.2 Bezug genommen.

Die Planung ist auch unter dem Gesichtspunkt der vom Einwender zu enteignenden Flächen nicht zu beanstanden, die diese Flächen für das Vorhaben benötigt werden und Enteignungen zu diesem Zweck auch zulässig sind (siehe unter 2.2.3.9). Fragen von Entschädigung und Wertverlust muss der Einwender im nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren klären. Soweit der Einwender auf ein Schreiben der Hansestadt Buxtehude vom 19. September 1978 verweist, wonach Straßenland nicht mehr abzutreten ist, hat dieses keine Bindungswirkung für den vorliegenden Fall. Das Schreiben betraf offenbar die Umsetzung der im Bebauungsplan Nr. 42 der Hansestadt Buxtehude vorgesehenen Erschließungsmaßnahmen. Mit dem hier planfestzustellenden Vorhaben hat dies nichts zu tun, zumal sich die Fachplanung nach § 38 S. 1 BauGB über die Bauleitplanung hinwegsetzen kann.

### **2.5.3 Einwender Nr. 3**

Der Einwender stellte im Rahmen der ersten Auslegung die Frage, wie das Abbiegen in Fahrtrichtung der Innenstadt geregelt sein, da auf der Harburger Straße durchgezogene Linien im dreispurigen Bereich zu sehen seien. Sein Grundstück befindet sich nicht im Bereich des Vorhabengebiets, sondern ca. 400 m südlich von der Konrad-Adenauer-Allee im Tulpenweg, wobei die Entfernung zur Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße in der Luftlinie ca. 1,3 km beträgt.

Die Einwendung hat sich erledigt. Es ist schon zweifelhaft, ob der Einwender mit Blick auf die Entfernung seines Wohnhauses zur Baustrecke einwendungsbefugt ist. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da der Einwender nicht an der Baustrecke wohnt, kommt nur die gelegentliche Nutzung der betroffenen Kreuzung als eigener Belang in Betracht. Dieser Belang wäre allenfalls von sehr geringem Gewicht. Die Planfeststellungsbehörde kann dies jedoch offen lassen, da das Abbiegen in diesem Bereich durch eine Lichtsignalanlage geregelt sein wird.

### **2.5.4 Einwender Nr. 4, Einwenderin Nr. 115**

Die beiden Einwender Nr. 4 vier Einwendungen fristgerecht erhoben. Darüber hinaus wird einer der Einwender von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes im Schilfgraben, das mit einem Reihenhaus bebaut ist. Der Zugang zu ihrem Grundstück erfolgt ausweislich des vorliegenden Kartenmaterials wohl hauptsächlich über ein 532 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem 5 m<sup>2</sup> nach den ursprünglichen und geänderten Planunterlagen für die Vorhabenrealisierung beansprucht werden.

Die Einwenderin Nr. 105 hat zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie ist Eigentümerin eines Grundstückes im Schilfgraben, das mit einem Reihenhaus bebaut ist. Der Zugang zu ihrem Grundstück erfolgt - ausweislich des vorliegenden Kartenmaterials - wohl hauptsächlich über ein 357 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem 32 m<sup>2</sup> nach den geänderten Planunterlagen für die

Vorhabenrealisierung beansprucht werden. Von einem zweiten etwaigen Zugang über ein 532 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück – dieser liegt auf der Gartenseite des Grundstückes – sollen 5 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden.

Anlässlich der ersten Auslegung gaben die Einwender Nr. 4 die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) ab und wandten darüber hinaus ein, dass sich am geplanten Turbokreisel keine Fußgängerampeln befänden.

Im Rahmen der zweiten Auslegung reichten die beiden Einwender Nr. 4 zwei Einwendungsschreiben – einmal adressiert an die Hansestadt Buxtehude und einmal an den Landkreis Stade - ein.

Zunächst machten die Einwender Nr. 4 darauf aufmerksam, dass bis zum damaligen Zeitpunkt keine Erörterung des Planes und ihrer Einwendungen stattgefunden habe. Darüber hinaus brachten sie erweiterte Einwendungen vor: Bezüglich erhöhter Lärmbelastungen merkten die Einwender an, dass ihr Schlafzimmer im ersten Stock durch die niedrigere Lärmschutzwand in freier Luftlinie zur 10 m entfernten Straße liege und durch die unterbrochene Lärmschutzmauer an der Einmündung zum Kälberweideweg nun Schallwellenstöße direkt auf das 15 m entfernte Wohnhaus dringen würden. Die Öffnung in der Lärmschutzmauer würde – auch wegen der dann nicht mehr vorhandenen, schützenden Bäume - zu einer Sogwirkung, die den Feinstaub direkt auf die Terrasse der Einwender blasen würde, führen. Infolge des Abbremsens und Anfahrens vor der Ampel am Kälberweideweg würde es zu Bodenschwingungen bis zum Haus der Einwender kommen. Risse im Boden des Gebäudes seien zu erwarten, da das Haus mit wasserdichter Kellerwanne gebaut wurde, und für alle zukünftigen Schäden sei mit Blick auf ein durch die Einwender eingeholtes Gutachten, das einen wasserdichten Keller bescheinige, das Bauvorhaben ursächlich.

Nochmals wird auf den fehlenden Zugang zur Rübker Straße hingewiesen, sowie die nicht mehr ohne weiteres mögliche Erreichbarkeit des eigenen Hauses für alle Zulieferfirmen, Postfahrzeuge, Spediteure, Handwerker, Rettungsfahrzeuge, THW und Feuerwehrfahrzeuge bemängelt. Der stattdessen erforderliche Umweg sei beträchtlich - sofern überhaupt möglich – und stelle angesichts des hohen Alters der Einwender in Notfallsituationen ein erhöhtes Lebensrisiko dar.

Eingewandt wird zudem, dass keine Ersatzparkmöglichkeiten entlang der Rübker Straße – etwa für Besucher – vorgesehen seien. Zudem sei eine Lösung für die Müllabfuhr/Sperrmüll in den Unterlagen nicht ersichtlich. Die Einwender erheben die Frage, wie die Reinigung der Radwege oder die Schneeräumung erfolgen solle. Ebenso werden fehlende Angaben zur Bauzeit und der Durchführung der Baumaßnahmen mit Blick auf die Versorgungseinrichtungen (z.B. Abwasser, Strom, Gas und Telekommunikation) in den Planunterlagen kritisiert. Die Zahlen zum Verkehrsaufkommen und der Lärmbelastung seien widersprüchlich im Vergleich zu früheren Angaben und nicht konkret nachvollziehbar. Die Lärmbelastung der nicht durch eine Lärmschutzwand geschützten Nebenstraßen, wie beispielsweise des Kälberweideweges, würde zunehmen, da Verkehrsteilnehmer Abkürzungen zur Umgehung des drohenden Rückstaus wählen würden. Ein Kinderspielplatz würde außerdem voraussichtlich durch Enteignung verkleinert.

Im Rahmen der dritten Auslegung trugen die Einwender Nr. 4 im Wesentlichen Einwände vor, die sie bereits mit ihren vorherigen Einwendungen erhoben hatten. Sie erhoben jedoch auch einen Teil der Formblatteinwendungen, die unter 2.5.92

aufgeführt sind. Hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.92).

Die Einwenderin Nr. 105 reichte im Rahmen der dritten Auslegung ein identisches Einwendungsschreiben wie die Einwender Nr. 4 in deren Beteiligung anlässlich der dritten Auslegung ein, sodass auf die Ausführungen hinsichtlich der Einwendungen der Einwender Nr. 4 und die Stellungnahme hierzu verwiesen wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Hinsichtlich des Turbokreisels hat sich die Einwendung erledigt, da dieser nicht mehr Bestandteil der Planung ist.

Hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung trifft es freilich zu, dass die Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten werden, vor allem in den Obergeschossen. So wird im 2. Obergeschoss am ungünstigsten Immissionsort eine Belastung von tags 64 dB(A) und nachts 58 dB(A) erreicht. Darin liegt auch gegenüber dem Nullfall eine deutliche Steigerung. Gleichwohl wäre ein weitergehender Schutz des Grundstücks durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes unverhältnismäßig (vgl. hierzu unter 2.2.3.5.2.4), sodass die Einwender auf den passiven Lärmschutz zu verweisen sind. Dies ist nicht zuletzt der ungünstigen Lage des Grundstücks in der Nähe der Einmündung des Kälberweidewegs geschuldet. Demgegenüber sind die Bedenken der Einwender hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung gänzlich unbegründet. Nach der vorliegenden Untersuchung hierzu wird die Belastung auf dem Grundstück der Einwender nicht erhöht, die Belastung verbleibt vielmehr auf dem Niveau der Hintergrundbelastung, welche die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschreitet (siehe unter 2.2.3.5.3). In der Untersuchung ist auch die Lage und Wirkung der Schallschutzwände berücksichtigt worden. Stärkere Beeinträchtigungen der Terrasse durch eventuelle Sogwirkungen bestehen daher nicht. Die Annahme, es würde durch eine Verkehrszunahme auf dem Kälberweideweg zu einer höheren Lärmbelastung kommen, trifft ebenfalls nicht zu. Das Grundstück der Einwender wird auch in diesem Bereich vom Verkehrslärm auf der Rübker Straße maßgeblich belastet, die moderate Verkehrszunahme auf dem Kälberweideweg und die daraus resultierende Lärmzunahme fallen demgegenüber weder spürbar noch rechnerisch ins Gewicht.

Unzumutbare Immissionen in Form von Erschütterungen durch den Verkehr sind ebenfalls nicht zu erwarten, wie unter 2.2.3.5.4 näher ausgeführt ist. Dabei kommt es auch nicht auf die Abbrems- und Anfahrtsvorgänge an der Einmündung des Kälberweideweges an, weil Erschütterungen in erster Linie aus der Vorbeifahrt schwerer Fahrzeuge über 18t resultieren. Langsam Anfahr- und Abbremsvorgänge haben demgegenüber kein vergleichbares Potential, Bodenschwingungen auszulösen. Gebäudeschäden können demnach erst recht ausgeschlossen werden.

Die Ausführungen der Einwender zur Verschlechterung der Erschließungssituation sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nachzuvollziehen. Eventuelle Nachteile bewegen sich im Bereich des Zumutbaren (vgl. unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12). Entscheidend ist hier, dass das Grundstück der Einwender einen direkten Zugang sowohl zum Kälberweideweg als auch über einen weiteren Weg zum Schilfgraben hat. Eine Verschlechterung tritt daher nicht ein. Dass an der Rübker

Straße Parkplätze wegfallen, die von Besuchern genutzt werden, dürfte schon keinen abwägungserheblichen Belang darstellen bzw. lediglich einen Belang von sehr geringem Gewicht, denn es gibt generell keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung öffentlicher Parkplätze in der Nachbarschaft, zumal die Seitenflächen entlang der Rübker Straße keine öffentlichen Stellflächen sind, sich hier vielmehr nur eine behördlich nicht beanstandete Praxis über Jahre herausgebildet hat (dazu näher unter 2.2.3.4.3).

Den Besorgnissen der Einwender zu Belastungen während der Bauphase hat die Planfeststellungsbehörde durch die Aufnahme eines Vorbehalts Rechnung getragen, der den Vorhabenträger dazu verpflichtet, die Bauausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen (siehe 1.1.4.1.). Nunmehr enthält der Erläuterungsbericht zudem Ausführungen zur Durchführung der Baumaßnahme (Erläuterungsbericht unter 9.). Auf die diesbezüglichen Ausführungen hierzu unter 2.2.3.13 wird verwiesen. Die Einwender werden dabei voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein.

### **2.5.5 Einwender Nr. 5, Einwender Nr. 68**

Die Einwendung der Einwender Nr. 5 und Nr. 68 betrifft ein Doppelhaus an der Einmündung des Feldmannweges in die Rübker Straße. Da sich die betroffenen Belange und auch der Inhalt der Einwendungen weitgehend decken, werden die Einwendungen hier zusammenfasst abgehandelt.

Die Einwender Nr. 5 haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines 375 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße. Von diesem sollten zunächst 48 m<sup>2</sup> für das Bauvorhaben in Anspruch genommen werden. Nach den aktuellen Planunterlagen sind noch 47 m<sup>2</sup> ihres Grundstückes von der Inanspruchnahme betroffen.

Über die Formblatteinwendungen (unten Nr. 2.5.90) hinaus kritisierten die Einwender im Rahmen der ersten Auslegung die erhebliche Lärmentwicklung durch den Bau einer Ampelkreuzung Ecke Feldmannweg / Rübker Straße mit Blick auf die Lärmauswirkungen und Grenzwertüberschreitungen durch den stehenden und anfahrenden Verkehr in unmittelbarer Nähe zu ihrer Hofausfahrt. Die Nutzung ihrer Außenterrasse sei den Einwendern wegen des durchfahrenden, stehenden, bremsenden und anfahrenden Verkehrs praktisch nicht mehr möglich. Eine Ausfahrt aus ihrem Grundstück sei zudem nur noch unter schwierigsten Bedingungen durchführbar. Im Erörterungstermin vom 26. / 27. Mai 2016 ergänzten die Einwender diesbezüglich, dass die 3 m hohe Wand in den Feldmannweg hineinreiche und ihr Grundstück einzäune, sodass nicht erkennbar sei, ob jemand von der Rübker Straße in den Feldmannweg einbiege. Die Einwender erklärten auch, sie würden rückwärts hereinfahren, damit sie vorwärts wieder herauskämen, da es keine Wendemöglichkeiten auf dem Grundstück gäbe.

Die Verwirklichung des Vorhabens gehe für die Einwender – wie sie weiter in ihrer Einwendung anlässlich der ersten Auslegung der Planunterlagen vorbrachten - mit einer Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität, Beschränkung der persönlichen Freiheit und Verdunkelung des Wohnbereiches durch die direkte Nähe zu den geplanten Lärmschutzwänden einher. Die Lärmgrenzwerte würden am Haus der Einwender bis zu 14 dB/A überschritten und könnten auch durch die Errichtung der Lärmschutzwände nicht die gesetzliche Lärmschutzgrenze einhalten. In diesem



Zusammenhang sei der Schwerlastverkehr bei den Messungen zur Lärmentwicklung nicht berücksichtigt worden. Angesichts der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 5,5 t auf der Rübker Straße und der zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten von Pkw und Lkw auf der ausgebauten Straße müsse mit Schäden an dem straßennahen Gebäude der Einwender gerechnet werden. Die Einwender wiesen darüber hinaus auf den zu erwartenden Wertverlust ihres Hauses wegen dessen Unverkäuflichkeit hin und auch die Inanspruchnahme von 41m<sup>2</sup> ihres Grundstückes sei abwegig.

Im Rahmen der zweiten Auslegung erhoben die Einwender Nr. 5 weitestgehend dieselben Einwendungen wie die Einwender Nr. 68.

Die Einwender Nr. 68 haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung und anlässlich der dritten Auslegung eine weitere Einwendung erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes am Feldmannweg, das in erster Reihe zur Rübker Straße mit einem Wohnhaus bebaut ist.

Anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen kritisierten die Einwender Nr. 5 und Nr. 68 fehlende Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn, die nicht mögliche Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen des Natur- und Umweltgutachtens für den Bereich der K 40, sowie dessen fehlerhafte und scheinbar nicht vor Ort erfolgte Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen. Zudem wären die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Diesbezüglich ergänzten die Einwender ihren bisherigen Vortrag um die Erklärung, dass das Anfahren und Halten (bremsen) der Fahrzeuge hochfrequenten Schall erzeuge und sich dieses technisch bedingte Aufschwingverhalten von Kraftfahrzeugen durch den darunterliegenden Moorboden schädlich auf die Bausubstanz ihres Hauses und lärmbedingt auf ihre Gesundheit auswirke. Die Einwender bezweifelten zudem, dass mit einer 3 m hohen Lärmschutzwand die Schutzwirkungen erzielt werden könnten, für die in dem Lärmgutachten eine 6 m hohe Schallschutzwand als erforderlich betrachtet worden sei. Gleichsam seien keine schalltechnischen Messungen auf ihrem Grundstück oder auf den anderen Grundstücken entlang der Rübker Straße durchgeführt worden; die Berechnungen seien hingegen nicht nachvollziehbar und nach Meinung der Einwender mangels Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten nicht aussagekräftig. Der niederfrequente Schall des LKW-Verkehrs würde von dieser Lärmschutzwand kaum abgebaut, sodass die Wirkung der Lärmschutzwände anzuzweifeln wäre. Das Schlafzimmer der Einwender befände sich außerdem oberhalb der 3 m, sodass weder am Tag noch in der Nacht ein Öffnen der Fenster möglich sein werde. Unterbrechungen in der Lärmschutzwand würden es zudem ermöglichen, dass der von den sich bewegenden und bremsenden Fahrzeugen ausgehende Luftdruck Abgase in die Stichstraßen drücke und dort erhöhte, die Grenzwerte überschreitende Luftschadstoffwerte hervorrufe. Die Einwender stellen die Vermutung auf, die daraus resultierenden gesundheitsgefährdenden Folgen seien in den Planungen schön gerechnet worden. Die Einstufung als Dorf/Mischgebiet am Feldmannweg treffe ebenfalls nicht zu. Vielmehr befände sich am Ende des Weges ein „Erholungsgebiet“, sodass in diesem Bereich auch die Lärmgrenzwerte für das Mischgebiet nicht heranzuziehen seien. Die Einwender führen die ihnen garantierten Grundrechte der freien persönlichen Entfaltung (Art. 2 Abs. 1, 2 GG), die körperliche Unversehrtheit und die Unverletzlichkeit der Wohnung (Art. 13 Abs. 1 GG) neben den Regularien des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Richtlinie 2002/49/EG

(Umgebungslärmrichtlinie) der EU hinsichtlich der bestehenden Grenzwerte an. Sie stellen die Kostenberechnung für das Bauvorhaben angesichts des unter den Straßen befindlichen Moorgebietes in Frage und verweisen auf die zur Verfügung stehende Alternative durch die weitaus weniger Menschen und Tiere belastet würden. Eine Verkehrszählung, die in den Morgenstunden vom Landkreis Stade durchgeführt wurde, zweifeln die Einwender ebenfalls an, da der Berufsverkehr zu anderen Zeiten bekanntermaßen stärker sei. Die geplante schmale Ausbaubreite des Feldmannweges von 7,5 m – wobei neben dem 2 m breiten Rad- und Gehweg nur 5,5 m für den Fahrzeugverkehr genutzt werden könne – würde bei einer nach StVZO zulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m ein erhebliches Unfallrisiko bergen, da nur 10 cm Abstand zum Begegnungsverkehr blieben oder ein Ausweichen auf den Rad- und Fußweg erforderlich werden würde. Zu niedrig angesetzt sei das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Umgehungsvariante. Eine Einleitung des gesamten Verkehrs von fast 40.000 Fahrzeugen täglich im Kreuzungsbereich Harburger Straße / Rübker Straße / Konrad Adenauer Allee in Richtung Stadt entspreche zudem keiner zukunftsorientierten Verkehrsplanung. Gerügt wird, dass die K 40 Verkehrsmengen wie eine Bundesstraße verkraften müsse, eine Hochstufung zur Bundesstraße, die dem Landkreis die Zuständigkeit für die Planung entziehe, jedoch nicht vorgesehen sei. Es wird bezweifelt, dass dieses Vorgehen zulässig sein solle. Darüber hinaus werde der Umweltschutz außer Acht gelassen und vielmehr geplant 129 geschützte Bäume entlang der K 40 zu entfernen. Angesichts zu erwartender Schäden an ihrem Haus forderten die Einwender den Landkreis Stade vor Baubeginn zu einem Beweissicherungsverfahren an den Gebäuden auf.

Die Einwender Nr. 5 ergänzten, dass die geplanten Anliegerstraßen in der betreffenden Form weder zulässig, ausreichend, noch den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen entsprechend seien. Sie hielten daran fest, dass sie mit der Inanspruchnahme von 47 m<sup>2</sup> ihres Grundstückes nicht einverstanden seien. Neben der Verschattung ihres Wohnbereiches sei auch die Störung der Sichtbeziehung durch die Lärmschutzwand Ursache für eine starke Minderung des Lebens und der Wohnqualität der Einwender Nr. 5. Die in dem Luftschadstoffgutachten der Firma Metcon mit in den Berechnungen berücksichtigten Ultrafeinstaubbelastungen an den Messpunkten am Jadebusen in Wilhelmshafen und im Kreis Lüchow seien nicht vergleichbar, da an diesen Orten mehr Wind bei freier Fläche vorhanden sei und weil Feinstaub im Falle der Rübker Straße nicht gleich hinter der Lärmschutzwand herunterfalle.

Darüber hinaus ergänzten die Einwender Nr. 68, ihre Terrasse würde nach den aktuellen Darstellungen unbrauchbar werden, da der Lärmpegel deutlich zu hoch sei. Ein Ausfahren mit dem Auto vom Grundstück bzw. aus dem Carport würde durch den sich anstauenden Verkehr kaum möglich sein. Zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Nutzung des Gartens würde auch die Einrichtung des Regenrückhaltebeckens führen, da dieses weitere Tiere (Mücken, Ratten usw.) anziehen würde. Es wurde zudem bezweifelt, dass auch bei Verkehrsunfällen oder Bränden an Wohngebäuden durch die enge Straßenführung ein ordentlicher Rettungseinsatz ohne Folgen für die Anwohner gewährleistet werden könne.

Die Einwender Nr. 68 haben im Rahmen der dritten Auslegung Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machten die Einwender in ihrer Einwendung – diese ist zweimal eingegangen – im Wesentlichen die gleichen

Belange geltend, die auch schon Gegenstand vorangegangener Einwendungen waren. Erstmals führten sie aus, dass mit dem Bau der Abfahrt Buxtehude Ost begonnen worden sei und erste sichtbare Schäden im Bereich der Terrasse der Einwender aufgrund der schlechten Bodenlage sichtbar wären. Die Einwender forderten daher zur unverzüglichen Inauftraggabe eines Wert- und Bestandsgutachtens auf, das den Zustand und Wert des Hauses vor und nach dem Ausbau dokumentieren würde und Angaben zur Beseitigung und Entschädigung von Schäden enthalte.

Anlässlich der dritten Auslegung haben die Einwender Nr. 5 zudem gerügt, dass die zur Verfügung gestellten Dokumente veraltet seien. Beanstandet werde außerdem die erhebliche Lärmentwicklung durch den Bau der Ampelkreuzung Ecke Feldmannweg/Rübker Straße. Die Grenzwerte seien hier um ein erhebliches und gesundheitsgefährdendes Maß durch den fahrenden, stehenden und anfahrenen Verkehr überschritten. Scheinbar sei „vergessen“ worden, den Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen mit einzuberechnen. Der durch die Lärmschutzwand hervorgerufene Gefängnishofeffekt sei unzumutbar und schränke die verfassungsmäßigen Rechte erheblich ein. Das Schlafzimmerfenster der Einwender würde sich oberhalb der Lärmschutzwand befinden, sodass von starken Schallwirkungen auf das Fenster auszugehen sei und die benötigten Ruhephasen in einem gesundheitsgefährdenden Maß unterbrochen werden würden. Der zu erwartende Schwerlastverkehr sei bei den Messungen nicht berücksichtigt worden. Der Lärmpegel würde angesichts der Aufhebung der Gewichtsbeschränkung von 5,5 Tonnen auf der Rübker Straße und durch die zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten von Pkw und LKW mit höheren, über die Lärmschutzwand hinausreichenden Dachaufbauten und Kühlaggregaten weiter überschritten. Die Inanspruchnahme von Teilen ihres Grundstückes würden die Einwender als abwegig ansehen. Hinweise auf die im letzten Erörterungstermin zugesagte Beweissicherung würden fehlen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Den Einwendern ist zuzugeben, dass sie vorhabenbedingt vor allem durch die Verkehrslärmimmissionen schwer betroffen sind. Das Doppelhaus steht direkt im Einmündungsbereich Feldmannweg/Rübker Straße. Die vorgesehene Lärmschutzwand kann das Gebäude daher nur zum Teil an Südwest- und der Nordwestfassade schützen. Eine Verlängerung der Schallschutzwand in den Feldmannweg hinein ist nicht möglich, weil sich an der betreffenden Stelle die (einzige) Grundstücksausfahrt der Einwender Nr. 5 befindet. Es ist daher an der nördlichen Hälfte des Doppelhauses trotz der Schallschutzwand mit Belastungen von bis zu 69 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts zu rechnen, was auch über dem Niveau im Nullfall liegt. Die südliche Haushälfte der Einwender Nr. 68 wird immerhin noch mit bis zu 64 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts belastet. Ein weitergehender aktiver Schallschutz durch eine höhere Schallschutzwand ist jedoch aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen unverhältnismäßig. Gerade am Haus der Einwender müsste die Wand deutlich – um mehrere Meter – erhöht werden, um eine spürbare Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen. Das würde jedoch zumindest für die nördliche Haushälfte auch mit erheblichen optischen Beeinträchtigungen einhergehen; schon jetzt haben die Einwender auf die Verschattungswirkung der 3 m hohen Lärmschutzwand hingewiesen. Vor diesem Hintergrund sind die Einwender im vorliegenden Fall auf den passiven Lärmschutz zu verweisen, der auch ausreicht, um

in den betroffenen Räumen oberhalb der Lärmschutzwände zumutbare Wohn- und Schlafbedingungen herzustellen. Demgegenüber ist die Belastung für die Außenwohnbereich zumutbar, hier wurden Werte von 58 und 55 dB(A) ermittelt, was unterhalb des für die Tageszeit geltenden Grenzwertes von 59 dB(A) liegt.

Soweit die Einwender die Ermittlung der Lärmbelastung selbst angreifen, ist ihnen allerdings nicht zu folgen. Es trifft im Ansatz zu, dass die Lärmbelastung im Kreuzungsbereich durch Anfahrts- und Bremsvorgänge erhöht ist. Dem tragen die schalltechnischen Berechnungen jedoch Rechnung, weil nach RSL-90 für die ampelgeregelte Einmündung ein Zuschlag von bis zu 3 dB(A) in der Berechnung berücksichtigt wurde. Unbegründet ist auch der Einwand, die Wohnbebauung entlang der Rübker Straße hätte als Innenbereich berücksichtigt werden müssen. Dies ist hinsichtlich des Grundstückes der Einwender, welches den Schutzanspruch eines Wohngebietes von 59/49 dB(A) tags/nachts genießt, geschehen. Soweit der Einwand auf die Einordnung der Bebauung im Bereich Rübker Straße 49 bis 71 betrifft, hat diese Bebauung unabhängig von der Einordnung als Innen- oder Außenbereich lediglich einen Schutzanspruch von 64/54 dB(A), wie sich aus den Darlegungen unter Nr. 2.2.3.5.2.2 ergibt. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass für die Lärmimmissionen keine Messungen durchgeführt wurden. Die gesetzliche Regelung in § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV sieht eine Ermittlung allein durch (prognostische) Berechnung vor, weil sich nur so vor Durchführung einer Straßenbaumaßnahme eine hinreichend belastbare Beurteilungs- und Vergleichsgrundlage ermitteln lässt. Eine weitergehende Rechtsposition können die Einwender auch nicht aus der Umgebungslärmrichtlinie Nr. 2002/49/EG ableiten. Diese regelt die Ermittlung und Bewertung von Umgebungslärm für den Zweck der Aufstellung von Lärmaktionsplänen (Art. 1 I, 8 der Richtlinie). Die Richtlinie stellt jedoch keine Anforderungen für Einzelvorhaben und legt auch keine Grenzwerte fest, dies obliegt den Mitgliedstaaten, wie sich aus der Begründungserwägung Nr. 8 der Richtlinie zweifelsfrei ergibt. Im Übrigen entspricht die schalltechnische Untersuchung auch den verbindlichen Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. der RSL-90. In der Untersuchung ist der Lkw-Anteil selbstverständlich berücksichtigt. Eine gesonderte Berücksichtigung von Kühlaggregaten einzelner Fahrzeuge ist nicht geboten, da die Hauptquelle der Immissionen solcher Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt die Rollgeräusche und die Motorengeräusche sind.

Die Lage und Wirkung der Schallschutzwände und Kreuzungen sind in der luftschadstofftechnischen Untersuchung berücksichtigt. Eine Überschreitung der für die Luftreinhaltung geltenden Grenzwerte ist nicht zu erwarten (siehe unter Nr.2.2.3.5.3). Es sind auch keine unzumutbaren Wirkungen durch Erschütterungen zu befürchten, was unter Nr. 2.2.3.5.4 weiter ausgeführt wird. Das Haus der Einwender ist in die zugesagte Beweissicherung einbezogen, sodass der Besorgnis vor baubedingten Schäden Rechnung getragen ist.

Die Kritik der Einwender, wonach einzelne Unterlagen nicht nachvollziehbar seien, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Ohne nähere Vertiefung sind diese Einwände auch zu pauschal, als dass die Planfeststellungsbehörde darauf erwidern könnte. Dies gilt auch für den Vorhalt, Unterlagen seien veraltet. Selbstverständlich kann für die Planunterlagen auch auf ältere Dokumente zurückgegriffen werden, wenn sich kein Aktualisierungsbedarf ergeben hat. Dass ein solcher Bedarf hier hinsichtlich bestimmter Unterlagen bestünde, haben die Einwender nicht vorgetragen. Der Einwand, der Ausbau der A 26 im 2. und 3. Bauabschnitt sei ungewiss, ist zeitlich überholt, da hierfür seit Jahren bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) vorliegen.

Eine Umweltuntersuchung wurde entgegen dem Vorbringen der Einwender Nr. 5 durchgeführt, deren Ergebnisse sind in der Planunterlage 19.8 dokumentiert. Auch der Prognosehorizont 2025 für die Verkehrsuntersuchung und die Immissionsprognosen ist nicht zu beanstanden, da mit jeder Verlängerung des Prognosehorizontes die Belastbarkeit der Prognose abnimmt (näher dazu unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

Die Planfeststellungsbehörde ist auch der Frage nachgegangen, ob sich die Ein- und Ausfahrtssituation am Grundstück der Einwender insbesondere hinsichtlich der nördlichen Haushälfte unzumutbar verschlechtert. Dem ist jedoch nicht so, wovon sich die Planfeststellungsbehörde auch bei einer Besichtigung vor Ort überzeugt hat. An der Stelle, wo künftig die Lärmschutzwand endet, befindet sich schon jetzt eine ca. 2 m hohe und recht breite Hecke, welche beim Ausfahren aus dem Grundstück die Sicht in Richtung Rübker Straße erheblich behindert. Da die Lärmschutzwand im Vergleich zur bisherigen Hecke (die insoweit beseitigt wird), näher am Haus steht, werden sich die Sichtverhältnisse verbessern. Es sind im Bereich der Ausfahrt der Einwender Nr. 5 auf den Feldmannweg auch keine Verkehrsinseln oder ähnliche Einrichtungen geplant, welche die Ausfahrt aus dem Grundstück beeinträchtigen. Die Platzverhältnisse auf dem Grundstück selbst und die dort vorhandenen gepflasterten Stellflächen lassen es zudem zu, mit dem Auto auf dem Grundstück durch mehrmaliges Vor- und Zurücksetzen zu wenden. Es ist daher möglich, in das Grundstück vorwärts einzufahren und auch wieder auszufahren, zumindest solange auf dem Grundstück nicht mehrere Fahrzeuge abgeparkt werden.

Der vorhabenbedingte Flächenentzug für die Einwender Nr. 5 ist schließlich notwendig. Er führt aber nicht dazu, dass das Grundstück letztendlich unverkäuflich würde, wie die Einwender behaupten. Für den Flächenentzug enthalten sie außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Entschädigung, bei der auch eine etwaige Wertminderung des Restgrundstückes zu berücksichtigen ist (siehe unter Nr. 2.2.3.9.1). Soweit sich die Einwender auf die Grundrechte des Grundgesetzes, wie zum Beispiel den Eigentumsschutz in Art. 14 GG berufen, führt dieser nicht zu einer anderen Beurteilung. Inhalt und Grenzen des Eigentums werden durch die Gesetze näher bestimmt, Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG. Deren Einhaltung ist hier gewährleistet. Der Grundrechtsschutz bedeutet nicht, dass die grundrechtlich geschützten Rechtsgüter unantastbar sind. Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sind vielmehr auch Eingriffe in grundrechtlich geschützte Rechtsgüter möglich.

Schließlich ist das Gebäude der Einwender auch von der Nebenbestimmung zur Beweissicherung erfasst, was zur Wahrung der von den Einwendern diesbezüglich angesprochenen Belange genügt (siehe Nebenbestimmung Nr. 1.1.5.3). Etwaige Schäden, die mit dem Bau der Anschlussstelle der A 26 von den Einwendern behauptet werden, haben mit hier planfestzustellenden Vorhaben nichts zu tun und sind gegenüber der NLStBV als Vorhabenträger für den Bau der Anschlussstelle geltend zu machen.

## **2.5.6 Einwender Nr. 6**

Die Einwender gaben ihre Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung fristgerecht ab und werden anlässlich der zweiten Auslegung durch Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie erhoben im Rahmen der ersten Auslegung ausschließlich die Formblatteinwendungen.

Im Erörterungstermin vom 26./27. Mai 2016 brachte einer der Einwender zum Ausdruck, dass ihr Grundstück höher liege im Vergleich zum Straßenniveau. Daher verstehe sie nicht, wie eine nur 3 m hohe Lärmschutzwand noch Wirkung entfalten könne. Zudem wollte die Einwenderin wissen, ob ihr Wohnhaus, das auch eine Doppelhaushälfte sei, ebenfalls in den Genuss einer Beweissicherung käme.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Der Einwand zur Höhe der Lärmschutzwände ist im Ergebnis nicht berechtigt. Wie die Planfeststellungsbehörde festgestellt hat, liegt das Grundstück der Einwender selbst nicht erhöht. Allerdings liegt das Erdgeschoss – wie bei einem Hochparterre – ca. 1,4 m über dem Straßenniveau. Die für die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm in der zweiten Auslegung vorgelegte schalltechnische Untersuchung hat den Immissionsort für Erdgeschosse standardmäßig in einer Höhe von 2,60 m angesetzt, für die Obergeschosse jeweils 2,8 m höher. Nach der Anlage 1 zur 16. BImSchV richtet sich der maßgebende Immissionsort allerdings nach den Umständen im Einzelfall; vor Gebäuden liegt er in Höhe der Geschossdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) des zu schützenden Raumes. Liegt wie im Fall der Einwender das Erdgeschoss höher, hätte eigentlich auch der Immissionsort höher angesetzt werden müssen. Der Unterschied beträgt schätzungsweise ca. 1,3 m. Mit der in der dritten Auslegung verwandten schalltechnischen Untersuchung wurde dieser Mangel behoben mit der Folge, dass die Lärmimmissionswerte nochmals um 1 bis 2 dB (A) angestiegen sind.

Das führt jedoch nicht zu einem Fehler in der Bemessung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes. Im vorliegenden Fall werden nach den Berechnungen die Immissionsgrenzwerte an drei Immissionsorten um max. 3 dB(A) tags und 7 dB(A) nachts überschritten, was freilich immer einen Rückgang der Belastung im Vergleich zum Nullfall bedeutet. Weitergehender aktiver Lärmschutz ist aus den unter 2.2.3.5.2.4 dargelegten Gründen jedoch abzulehnen.

### **2.5.7 Einwender Nr. 7**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße, das eine Gesamtgröße von 409 m<sup>2</sup> aufweist und ausweislich der Planunterlagen des Planänderungsverfahrens nunmehr mit einer Fläche von 8 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden soll.

Neben den Formblatteinwendung (unten 2.5.90) wandten sich die Einwender anlässlich der ersten Auslegung gegen den ursprünglich geplanten Turbokreisel. Ebenso wurde angefragt, inwieweit Buxtehude in der Lage sei, den stark erhöhten Verkehr aufzunehmen und abzuleiten. Das Fehlen eines Gesamtkonzepts der Hansestadt Buxtehude wurde in diesem Zusammenhang kritisch angemerkt. Hinterfragt wurde zudem, wie der Anliegerverkehr während der nicht bekannten Dauer der Bauphase, sowie die Müllabfuhr und die Postanlieferung geregelt werden würden.

Anlässlich der zweiten Auslegung brachten die Einwender – auf das Wesentliche zusammengefasst Folgendes vor:

Die Lärmberechnung sei nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn würden fehlen. Mögliche Gebäudeschäden würden nicht berücksichtigt. Außerdem seien Anliegerstraßen in der Form nicht zulässig und die würden nicht den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Darüber hinaus sei das Umweltgutachten für den Bereich der K 40 in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und nachweislich fehlerhaft bzgl. der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wäre im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt.

Ebenso sei die Versorgung der Anlieger (z.B. Rettungsfahrzeuge, Spedition, Paketdienst, Schneeräumfahrzeug, Umzugswagen) nicht sichergestellt, da die Anliegerstraße zu schmal seien. Bei Hochwasser könnten keine Fahrzeuge des Technischen Hilfswerkes die Anliegerstraßen passieren. Lichtmasten und Hydranten, sowie Stellplätze für Besucher würden fehlen. Die Einwender warfen außerdem die Frage auf, wer die Anliegerstraße und ihre anschließende Unterhaltung bezahlen würde. Außerdem sei die Unfallgefahr für Fußgänger und Radfahrer sehr hoch, da sie sich die Anliegerstraße mit Kraftfahrzeugen teilen müssten. Vorgeschriebene Trennstreifen zwischen Fuß- und Radweg würden fehlen. Hinsichtlich der Lärmschutzwand wäre eine Durchfahrt nur mit eingeschränkter Sicht möglich, was bei einem Neubau nicht zulässig sei. Zudem wird die Wirkung der Lärmschutzwände angezweifelt, der niederfrequente Schall von Lkw von der Lärmschutzwand kaum abgebaut werde.

Ebenso gäbe es keine Nothaltebuchten und Randstreifen. Wie eine Rettungsgasse gebildet werden solle, wurde in Frage gestellt. Kritisch angemerkt wurde ebenfalls, dass die Lärmschutzwand nur in den Obergeschossen Sonnenlicht zuließe. Ebenso seien die Stellflächen für Mülltonnen zu gering bemessen. Die Ampelanlage K 40/Konrad-Adenauer-Allee könne den Verkehr nicht aufnehmen; dies wäre schon vor Jahren vom Gutachter Fornaschon bewiesen worden. Auch die Verkehrsinseln seien zu klein bemessen. Diagonal über die Kreuzung müssten vier Verkehrsinseln überquert werden. Die Möglichkeit dessen Bewältigung durch ältere Bürger und Kinder wurde in Frage gestellt. Zudem wurde hinterfragt, welche Dauer für den Neubau der K 40 geplant sei und wie die Anwohner unterdessen versorgt würden.

Im Erörterungstermin für den Ausbau der Rübker Straße vom 26. / 27. Mai 2016 hinterfragte eine der Einwender, was passiere, wenn ein Rettungswagen in der Anliegerstraße stehe und keiner mehr vorbeikomme oder wenn die Feuerwehr kommen müsse. Es würde sich der Einwenderin auch nicht erschließen, wie sie als Anlieger der Rübker Straße 20 – 30 mit einem größeren Auto, beispielsweise einem Camper, in dem Wendehammer wenden solle. Die Anliegerstraße sei jetzt eigentlich ihr Privatweg, der dann wohl für die Anliegerstraße zweckentfremdet werden solle, sodass dort keiner mehr parken könne.

Im Rahmen der dritten Auslegung brachten die Einwender zum Ausdruck, dass sie sich gegen jede Form der Kostenbeteiligung am Bau, der Unterhaltung oder sonstiger Leistungen der Anliegerstraßen, die jetzt oder zukünftig gegen sie erhoben werden sollten, verwehren würden. Auf der Seite der Einwender würde kein Hydrant existieren und gemäß den Unterlagen sei auch keine Nachrüstung geplant. Die Feuerwehr habe auf der Anliegerstraße keinen schnellen und ungehinderten Zugang. Eine Lärmminierungsplanung gemäß § 47 BImSchG habe für den Neubau der Rübker Straße durch ein im Flächennutzungsplan ausgewiesenes „Wohngebiet“ nicht stattgefunden. Angesichts der Gefährdung des Hauses durch die Lage im Moor

sei die Durchführung eines Beweissicherungsgutachtens durch einen unabhängigen Architekten auf Kosten des Kreises unabdingbar. Dieses Gutachten müsse zwecks Nachvollziehbarkeit der Aussagen vor Beginn des Ausbaus vorliegen, ansonsten dürfe der Ausbau nicht beginnen. Der Fluglärm sei nicht berücksichtigt worden, obwohl die Flugrouten zum Flughafen Hamburg und zum Airbuswerk Finkenwerder über die Rübker Straße führen würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Zwar erscheint das Vorbringen der Einwender umfangreich. In der Sache erschöpft es sich aber zu einigen Punkten in einer nicht näher begründeten bloßen Ablehnung der Ausführungen in den Planunterlagen, beispielsweise hinsichtlich der Verkehrsprognose, der Berechnung des Verkehrslärms, den Natur- und Umweltgutachten oder der Gestaltung der Straße selbst und der Anliegerstraßen oder „mögliche Gebäudeschäden“. Die bloße Behauptung, die Planunterlagen wären „nicht nachvollziehbar“, die Planung „weder zulässig“ noch „ausreichend“ enthält aber kein hinreichendes Gegenvorbringen, auf das aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachlich eingegangen werden könnte. Aus diesem Grund wird kann hier nur darauf verwiesen werden, dass die Planung von Straße und Anliegerstraße den einschlägigen technischen Regelwerken entspricht, soweit dies erforderlich ist (siehe 2.2.3.3), die Verkehrsprognose fehlerfrei ist (siehe dazu die Ausführungen zur Schallberechnung 2.2.3.5.2.3) und die Verschlechterungen in der Erschließung der Grundstücke generell zumutbar sind (unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12).

Soweit darüber hinaus erwidernsfähiges Vorbringen erfolgte, ist dazu Folgendes festzuhalten: Es gibt sehr wohl Berechnungen zum Lärmaufkommen, nämlich in der Planunterlage Nr. 17. Die Berechnungen für das Wohnhaus der Einwender zeigen im Vergleich zum Nullfall durchweg eine Verbesserung auf, nur an zwei Immissionsorten wird der zur Nachtzeit geltende Immissionsrichtwert um 2 bzw. 4 dB(A) leicht überschritten. Für diese Überschreitungen haben die Einwender Anspruch auf passiven Lärmschutz. Eines besonderen Schutzes vor niederfrequenten Schall durch vorbeifahrende LKWs bedurfte es nicht, weil nicht ersichtlich ist, inwiefern dadurch im vorliegenden Fall einschlägige Grenzwerte überschritten sein könnten und eine gesonderte Berücksichtigung tieffrequenten Lärms durch die 16. BImSchV auch nicht vorgesehen ist. Auch Fluglärm musste nicht berücksichtigt werden, da die 16. BImSchV eine Gesamtlärbetrachtung mit anderen Lärmquellen außer Straßenverkehrslärm nicht vorsieht und auch sonst die Voraussetzungen für eine Gesamtlärbetrachtung nicht gegeben sind. Inwiefern Anlass für eine Lärminderungsplanung nach § 47a ff. BImSchG bestehen könnte, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht. Zwar musste nach § 47d Abs. 1 S. 2 BImSchG für sämtliche „Hauptverkehrsstraßen“ bis zum 18. Juli 2013 eine Lärminderungsplanung aufgestellt werden. Die Rübker Straße ist jedoch keine Hauptverkehrsstraße in diesem Sinne. Dazu zählen nach der gesetzlichen Begriffsbestimmung in § 47b Nr. 3 BImSchG nur Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitende Straßen. Die Rübker Straße ist aber nur eine Kreisstraße nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG (siehe 2.2.1.2). Die Lärminderungsplanung hat zudem einen vorhabenunabhängigen großräumigen Ansatz und kann nicht innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Die Anliegerstraßen sind hinreichend dimensioniert und werden künftig der Straßenbaulast der Hansestadt Buxtehude unterliegen. Inwiefern die Stadt



Buxtehude künftige Unterhaltungskosten – die erstmalige Herstellung erfolgt auf Kosten des Vorhabenträgers – auf die Anlieger abwälzt, unterliegt nicht der Beurteilung oder dem Einflussbereich der Planfeststellungsbehörde. Die konkrete Lage von Hydranten kann in der Ausführungsplanung festgelegt werden. Gesonderte Stellflächen für Besucher sind weder vorgesehen, noch ist deren Schaffung in irgendeiner Form rechtlich geboten. Die Breite der Rübker Straße genügt im Notfall unter Nutzung von Geh- und Radwegen auch, um im Notfall eine Rettungsgasse zu lassen bzw. freizumachen. Die Beschränkung des Sonnenlichteinfalls durch die Lärmschutzwände ist im konkreten Fall aufgrund der Höhe der Wände, des Abstands des Wohnhauses zur Wand und der Lage der Wand im Nordwesten des Wohnhauses höchstens minimal und damit in jeder Hinsicht zumutbar.

Die Gestaltung des Knotenpunktes mit der Harburger Straße entspricht den Anforderungen zur Bewältigung des dort auftretenden Verkehrsaufkommens (siehe unter 2.2.3.3.2).

Den Besorgnissen der Einwender zu Belastungen während der Bauphase hat die Planfeststellungsbehörde durch die Aufnahme eines Vorbehalts Rechnung getragen, der den Vorhabenträger dazu verpflichtet, die Bauausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen (siehe unter 1.1.4.1.). Darüber hinaus wird außerdem auf die Ausführungen unter 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwender werden dabei voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein.

In die Beweissicherung sind die Einwender ebenfalls einbezogen (siehe Nr. 1.1.5.3).

### **2.5.8 Einwender Nr. 8**

Der Einwender hat eine Einwendung fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus wandte er ein, die Zufahrt zu den Grundstücken wäre bei einer Mindestbreite von 4,00 m bei Gegenverkehr zu schmal bemessen. Die Planungen entsprächen nicht einer der Zeit und Zukunft entsprechenden Planung. Ebenso würden die Lärm- und Erschütterungswerte bei der Variante 1 nicht eingehalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die vom Einwender bemängelte Breite der Grundstückerschließung ist nicht zu beanstanden. Die geplante Zufahrt erschließt lediglich das Grundstück des Einwenders und das Nachbargrundstück, sodass Gegenverkehr praktisch kaum auftreten wird und ggf. im Wege wechselseitiger Verständigung der Fahrzeugführer bewältigt werden kann; ergänzend wird hierzu auf die Ausführungen unter 2.2.3.3.3 verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte für Lärm von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden am Haus des Einwenders nur an einem Immissionsort, nämlich der Nordwestfassade des Erdgeschosses um 1 dB(A) überschritten und im Übrigen deutlich unterschritten. Für den von der Überschreitung betroffenen Immissionsort hat der Einwender Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit der Einwender Schäden an seinem Haus durch die Bauarbeiten befürchtet, wird dem durch Beweissicherungsmaßnahmen Rechnung getragen. Durch den Verkehr auf der ausgebauten Rübker Straße sind hingegen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für Menschen durch Erschütterungen zu erwarten, da die Rübker Straße

einschließlich des Unterbaus komplett erneuert wird und die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung ergeben hat, dass die maßgeblichen Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen entlang der Rübker Straße die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten. Erst recht gilt dies für die Einhaltung von Anhaltswerten zur Vermeidung von Gebäudeschäden (siehe im Einzelnen unter 2.2.3.5.4).

### **2.5.9 Einwender Nr. 9**

Der Einwender ist Eigentümer eines 742 m<sup>2</sup> großen Grundstückes in der Rübker Straße. Von diesem Grundstück sollten zunächst 18 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Im Rahmen des Änderungsverfahrens wurde die in Anspruch zu nehmende Fläche auf 76 m<sup>2</sup> erweitert.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus ergänzte er diese Bedenken um den Umstand, dass Schäden an der Bausubstanz seiner Immobilien durch Vibrationen und Erschütterungen der Baumaßnahme und des späteren, zunehmenden Verkehrs hervorgerufen werden würden. Der erhöhte, dauerhafte Lärmpegel werde die Wohnqualität und die Gesundheit der Mieter maßgeblich beeinträchtigen. Auch die geplante Lärmschutzwand könne dies, besonders im Bereich der Zufahrten, nicht verhindern. Hierdurch würden der Verlust von Mieteinnahmen und ein Wertverlust der Immobilien drohen. Außerdem besitze seine Mutter ein lebenslanges Wohnrecht in einer Dachgeschosswohnung in seinem Haus, dessen Gebrauch der Einwender nach der Umsetzung der Planung für gesundheitlich unzumutbar halte.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.90). Soweit der Einwender Schäden an seinem Haus durch die Bauarbeiten befürchtet, wird dem durch Beweissicherungsmaßnahmen Rechnung getragen. Durch den Verkehr auf der ausgebauten Rübker Straße sind hingegen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für Menschen durch Erschütterungen zu erwarten, da die Rübker Straße einschließlich des Unterbaus komplett erneuert wird und die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung ergeben hat, dass die maßgeblichen Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen entlang der Rübker Straße die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten. Erst recht gilt dies für die Einhaltung von Anhaltswerten zur Vermeidung von Gebäudeschäden (siehe im Einzelnen unter 2.2.3.5.4).

Gänzlich unberechtigt ist die Annahme, das Wohnhaus des Einwenders würde durch dauerhaft erhöhte Lärmpegel maßgeblich beeinträchtigt. An der Südost- und der Südwestfassade des Gebäudes werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts mit Werten von 51 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts deutlich unterschritten an der Nordwestfassade treten mit 60/54 dB(A) zwar Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes auf, diese führen aber einerseits noch nicht zu unzumutbaren Wohnverhältnissen. Andererseits ist zu beachten, dass im Vergleich zum Nullfall die Lärmbelastung am Wohnhaus des Einwenders überwiegend um 1 – 3 dB(A) sinkt, nur an der Nordostfassade steigt sie geringfügig um 1 dB(A), was de facto noch unterhalb der Wahrnehmungsschwelle liegen dürfte. Von einer unzumutbaren Verschlechterung kann daher keine Rede sein, zumal der Einwender Anspruch auf passiven Schallschutz hat, soweit die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Deshalb ist auch die Besorgnis über Mietausfälle unbegründet. Etwaige Wertminderungen des

Restgrundstückes sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend zu machen und auszugleichen.

### **2.5.10 Einwender Nr. 11**

Die Einwender haben eine Einwendung fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes in der Rübker Straße, das mit einem – zur Zeit vermieteten – Wohnhaus in zweiter Reihe zur Rübker Straße bebaut ist. Zusätzlich sind sie Miteigentümer zu 1/12 an einem 793 m<sup>2</sup> großen Wegegrundstück an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 7 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Nach den geänderten Planunterlagen wird von dem Wegegrundstück keine Fläche mehr in Anspruch genommen.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus hoben die Einwender hervor, dass der Anliegergebrauch ihres Grundstückes sowohl während der Bauphase als auch danach stark behindert sei, da das prognostizierte Verkehrsaufkommen keinen freien Zugang mehr zuließe. Außerdem merkten sie kritisch an, dass die Rübker Straße laut Flächennutzungsplan ein Wohngebiet sei, nun aber mehr Verkehr als auf der B 73 über sie verlaufen solle. Ebenso entspräche die Kalkulation der Grundstückszufahrten nicht den Gegebenheiten und die reale Anzahl sei deutlich höher. Ein Beweissicherungsverfahren zur Wertbestimmung ihres Eigentums sei zwingend erforderlich, damit die zu erwartenden Schäden in der Bauphase gutachterlich bestimmt werden könnten und der Verursacher benannt werden könne. Außerdem sei die Dauer der Bauphase nicht definiert, was eine unzumutbare Belastung darstellen würde. Im Planfeststellungsverfahren werde angesichts der Nichtberücksichtigung ihres Grundstückes in der Immissionsbelastungsuntersuchung gegen aktuelle Gesetzgebung verstoßen. Ebenso sei die Bewertung des volkswirtschaftlichen Schadens in der Planung nicht berücksichtigt, daher wäre der zu erwartende Wertverlust ihres Eigentums nicht kalkuliert worden. Durch den Bau der Anliegerstraßen entstünden erhebliche Umwege, um die Grundstücke zu erreichen. Gleichsam seien die Ver- u. Entsorgung des Grundstücks während der Baumaßnahme und nach deren Fertigstellung nicht ungehindert sichergestellt. Nicht zuletzt übersteige die zu erwartende Immissionsbelastung durch den Baulärm und die spätere Nutzung das gesetzlich erlaubte Maß.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die darüber hinausgehenden Bedenken der Einwender sind unberechtigt. Dass ihr Grundstück künftig wegen des Verkehrsaufkommens nicht mehr erreichbar wäre, trifft nicht zu. Es kann von der Rübker Straße aus über die bisherige Zuwegung angefahren werden. Für die Kalkulation der Grundstückszufahrten wurden Durchschnitts- und Erfahrungswerte herangezogen, welche die Einwender lediglich pauschal in Frage stellen, die aber aus Sicht der Planfeststellungsbehörde realistisch sind. Die Darstellung der Umgebung ihres Grundstücks im Flächennutzungsplan als Wohngebiet steht der Planung nicht entgegen, da es kein grundsätzliches Verbot gibt, verkehrsreiche Straßen durch Wohngebiete zu führen (siehe unter 2.2.3.5.1). Eine Beweissicherung für das in zweiter Reihe stehende Haus der Einwender ist nach derzeitigem Stand nicht nötig. Es wird sich zeigen, ob sich nach Vorlage der detaillierten Bauausführungsplanung hierzu anderes ergibt. Gegebenenfalls wird die

Planfeststellungsbehörde die Genehmigung der Bauausführung von weiteren Maßnahmen zum Schutz von vorhandenen Gebäuden abhängig machen. Im Erläuterungsbericht sind nunmehr Ausführungen zur Durchführung der Baumaßnahme enthalten (Erläuterungsbericht unter 9.). Insofern wird auf die Ausführungen hierzu unter 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwender werden voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter 1.1.4.2 Bezug genommen.

Dass das Wohnhaus der Einwender in den Unterlagen der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt wird, liegt in dem Umstand begründet, dass die Immissionsrichtwerte am Wohnhaus der Einwender eingehalten werden. Der Bau der Anliegerstraßen führt für die Einwender nicht zu Erschwerungen, da ihr Grundstück auch nach Realisierung des Vorhabens über eine direkte Zuwegung zur Rübker Straße über das Flurstück 286/13 verfügen wird.

### **2.5.11 Einwender Nr. 12**

Die Einwenderin hat zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Die Zufahrt zu dem in dritter Bebauungsreihe gelegenen Grundstück der Einwenderin erfolgt über ein 793 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem ausweislich der Planunterlagen der ersten Auslegung 7 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Bauvorhabens, in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen wird von dem Wegegrundstück keine Fläche mehr in Anspruch genommen.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus ist die Einwendung inhaltsgleich mit dem Vorbringen der Einwender Nr. 11, auf das hier verwiesen werden kann (unter 2.5.10). Es handelt sich im vorliegenden Fall um die Eigentümer der benachbarten Doppelhaushälfte.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhob die Einwenderin erneut Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machte die Einwenderin geltend, dass viele Anwohner von der Infrastruktur abgeschnitten seien. Beispielsweise könnten die Anlieger mit den Hausnummern 2, 4, 4a, 4b, 6, 6d, 8, 10a-c, 12, 12a, 14 nur in Fahrtrichtung Rübke abbiegen und zudem sei die Einfahrt nur aus Richtung Stadt möglich. Die Einwenderin wies zudem darauf hin, dass die in beide Richtungen befahrbaren Radwege über einen Sicherheitstrennstreifen verfügen müssten. Ebenso würden die vorgeschriebenen Trennstreifen zwischen Fuß- und Radwegen fehlen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90). Wegen der inhaltsgleichen Ausführungen mit den Einwendern Nr. 11 und der benachbarten Lage der Doppelhaushälfte wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter 2.5.10 Bezug genommen.

Die Kritik an der Erschließung der Grundstücke im vorderen Bereich der Rübker Straße betrifft keine eigenen Belange der Einwenderin und ist im Übrigen unberechtigt, da auch in diesem Bereich eine Ein- und Ausfahrt in die Anliegerstraßen von bzw. in beide Richtungen gewährleistet ist. Für den im

Zweirichtungsverkehr befahrbaren Radweg in der Konrad-Adenauer-Allee ist ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen, gemeinsame Geh- und Radwege benötigen einen solchen hingegen nicht.

### **2.5.12 Einwender Nr. 13**

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße, wobei sich ihr Wohnhaus als Doppelhaushälfte auf der von der Straße abgewandten Seite des Doppelwohnhauses befindet. Nach der ersten Auslegung schied offenbar einer der Einwender aus der Eigentümerstellung aus, da nach der zweiten Auslegung die Einwendung gemeinsam mit einem anderen Einwender erhoben wurde.

Anlässlich der ersten Auslegung trugen die Einwender über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus vor, die Rübker Straße falle in den Anwendungsbereich des § 47 a BImSchG und das prognostizierte Verkehrsaufkommen übersteige einen Wert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Nach § 47 BImSchG sei eine Lärmschutzplanung unter besonderer Berücksichtigung des darin als Lärm im Freien zu definierenden „Umgebungs lärms“ vorgeschrieben, das würde bedeuten, Lebensqualität mit geringerer Lärmbelastung könne nur durch aktiven Lärmschutz erreicht werden. Eine Lärminderungsplanung gemäß § 47 BImSchG entsprechend dem vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt und Klimaschutz initiierte Programm „Lärmaktionsplanung“ habe für den Ausbau der Straße K 40 durch ein im Flächennutzungsplan ausgewiesenes „Wohngebiet“ nicht stattgefunden. Zudem bestünde keine Möglichkeit der Wahrnehmung von Rechtsansprüchen. Eine nachträglich durchgeführte Lärmaktionsplanung stünde mit dem Ausbau der K 40 geschaffenen vollendeten Tatsachen gegenüber. Eine spätere Umsetzung des Rechtsanspruchs der Einwender auf „Schutz gegen Straßenlärm: Auch nach 30 Jahren“ (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts v. 07.03.2007, 9 C 2.06) sei dann nicht mehr möglich. Ebenso könnten die Lärmschutzmaßnahmen, die ohnehin grenzwertig sind, zukünftig nicht mehr wesentlich verbessert werden. Die Zu- und Ausfahrt zum Grundstück werde unsicher und sei mit 4,00 m zu schmal. Unsichere Verkehrssituationen wären die Folge. Es bestünde auch keine sicherheitstechnische Betrachtung der Planung im Brandfall. Die Einwender stellten die Gefahr von CO-Vergiftung bei Inversionswetterlage, besonders auf einem 45 m langen Teilstück der K 40, auf dem beidseitig 4 m hohe Lärmschutzwände 8,5 m vom Fahrbahnrand geplant wären und die Fahrbahn quasi „einkesseln“, als kritisch dar. Eine ordnungsgemäße Schneeräumung in dem Bereich der Anliegerstraße sei im Winter nicht gewährleistet, überhaupt seien die Grundstücke für Rettungs- und Notfallfahrzeugen nicht schnell erreichbar. Bereits während der Bauphase bestünde für die Einwender kein freier Zugang zu ihrem Grundstück. In Frage gestellt wurde zudem, wer die Kosten des Baus einer Anliegerstraße trage. Zudem seien die Daten zur Verkehrssicherheit unzutreffend und die Angaben zu künftigen Unfallkosten zu niedrig angesetzt. Ebenso sei keine Stellungnahme zur höheren Unfallwahrscheinlichkeit von Fußgängern und Radfahrern erfolgt. Zwingend erforderlich sei die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zur Wertbestimmung des Eigentums der Einwender, damit die zu erwartenden Schäden in der Bauphase gutachterlich bestimmt und der Verursacher benannt werden könne. Die Zuständigkeit des Landkreises Stade für den Ausbau der Straße wird angezweifelt, da aus der K 40 eine Bundesstraße werde.

Nach der zweiten Auslegung bemängelten die Einwender, die Unfallgefahr für Schulkinder im Bereich ihres Hauses sei zu groß, da auf dieser Höhe die

Lärmschutzwand geöffnet bzw. versetzt sei. Außerdem bestünde keine Bereitschaft zur Kostenbeteiligung an Bau und Unterhaltung der Anliegerstraße. Die Einwender halten daran fest, dass die Ein- und Ausfahrt zur Rübker Straße unmittelbar vor ihrem Grundstück mit 5,0 m zu schmal sei. Die Verkehrsprognose sei nicht langfristig genug. Wegen des Verkehrsaufkommens 2025 könne nur festgestellt werden, dass die geplante Kreuzung keine befriedigende Lösung darstellen könne. Da der Berufsverkehr an der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Harburger Straße / Rübker Straße größtenteils links abbiegen würden, sei eine Überlastung des dortigen Verkehrs angesichts des hinzukommenden Ausweichverkehrs von Linksabbiegern zur Kreuzung Hansestraße / Konrad-Adenauer-Allee, deren Linksabbiegerspur in Richtung Apensen nur über eine sehr geringe Kapazität verfüge, die Folge. Die Gesamtplanung sei ungenau, angesichts des Moorbodens sei eine Auskofferung der Rübker Straße erforderlich. Zeit, Kosten und Gefahren für die Anlieger, die dadurch entstünden, seien nicht berücksichtigt. Die Gewährleistung für zulässigen LKW-Verkehr (z.B. Feuerwehr, Möbeltransporter, Müllwagen, Heizölanlieferung, Sperrmüll, Baumaterialianlieferung) auf der Anliegerstraße fehle. Stellplätze der Anlieger auf dem Randstreifen ihrer Zufahrten (Schotterweg), sowie Besucherparkplätze würden weggenommen und ein Platz für den Sperrmüll sei nicht vorgesehen. Zudem würden in den Zeichnungen der Planfeststellungsunterlagen die Namen des Prüfers bzw. des Verantwortlichen fehlen, sodass diesen keine Rechtsgültigkeit zukommt.

Im Rahmen der dritten Auslegung trugen die Einwender ergänzend vor, dass die Lärmschutzwand direkt vor dem Haus eine absolute Verringerung der Wohn- und Lebensqualität bedeuten würde. Das Stadtbild werde durch die Mauer verschandelt und Besucher würden sich nicht willkommen fühlen. Die Einwender wiesen hinsichtlich der sicherheitstechnischen Bedenken im Brandfall auf ihre persönliche Betroffenheit durch einen Carport/Garagenbrand auf ihrem und dem Nachbargrundstück im Jahr 2014 hin. Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite, die bei größeren Familienzusammenkünften genutzt worden wären, würden ihnen genommen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Entgegen der Auffassung der Einwender fehlt es nicht an einer erforderlichen Lärminderungsplanung, weil eine Lärminderungsplanung im vorliegenden Fall gar nicht vorgesehen ist (siehe hierzu auch die Ausführungen zu den Einwendern Nr. 7 unter Nr. 2.5.7). Aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. März 2007<sup>267</sup> lässt sich für die Einwender nichts ableiten. Diese Entscheidung betrifft allein die Frage, ob und inwieweit Betroffene ergänzende Maßnahmen bspw. zum Lärmschutz verlangen können, wenn erst später Verkehrslärm auftritt, der in der Planung *nicht vorhersehbar* war. Gegenstand der Planung im vorliegenden Fall können jedoch denklogisch (nur) die vorhersehbaren Lärmauswirkungen sein.

Die von den Einwendern befürchtete Gefahr einer Vergiftung mit Kohlenstoffmonoxid und nitrosen Gasen im Falle eines Staus auf der Rübker Straße besteht nicht. Die Immissionen, welche hier entstehen können, liegen selbst im ungünstigsten Fall nicht annähernd in der Nähe einer Gesundheitsgefahr.

Die Beräumung von Schnee auf der Anliegerstraße muss durch die Hansestadt Buxtehude geregelt werden. Dass es dabei unlösbare Probleme geben könnte, ist nicht ersichtlich. Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass die Rübker Straße mangels

---

<sup>267</sup> BVerwG, Urt. v. 7.3.2007 – 9 A 2.06 –, BVerwGE 128, 177 = NVwZ 2007, 827.

vorhandenen Platzes im Winter zwischen Lärmschutzwänden nicht ausreichend geräumt werden könnten. Damit setzen die Einwender hinsichtlich der dafür erforderlichen Schneemenge und Höhe ein Wettergeschehen voraus, wie es in Buxtehude statistisch gesehen nur sehr selten vorkommt. Es lässt sich aber generell nicht für sämtliche theoretisch denkbaren Extremlagen Vorsorge treffen. Auch unter dem planfeststellungsrechtlichen Gebot der Konfliktbewältigung ist dies nicht erforderlich. Praktisch ließe sich das Problem im Übrigen durch den Abtransport von Schnee lösen, wie es anderswo in Deutschland in schneereicheren Gegenden im Bedarfsfall praktiziert wird.

Das Grundstück der Einwender ist in die Beweissicherung vor Baubeginn einbezogen, insofern ist die Einwendung erledigt.

Soweit sich die Einwender gegen jegliche Kostenbeteiligung beim Bau der Anliegerstraße wenden, geht die Einwendung ins Leere, da die Kosten vom Vorhabenträger getragen werden und eine Beteiligung der Anlieger weder möglich noch vorgesehen ist. Da die Anliegerstraßen später in der Straßenbaulast der Stadt Buxtehude stehen werden, könnte lediglich diese Straßenausbaubeiträge erheben, falls die Straße eines Tages erneuert werden muss. Die Erhebung solcher Beiträge ist jedoch Sache der Hansestadt Buxtehude und mit Blick auf die Neuherstellung der Anliegerstraßen mittelfristig auch nicht absehbar, wegen der geringen Verkehrsbelastung dürfte ein Erneuerungsbedarf erst nach frühestens nach 30 Jahren auftreten.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit der Harburger Straße auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.2 und zu den Anliegerstraßen auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 verwiesen.

Eine nennenswerte Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität durch die Lärmschutzwand ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, da die Einwender Eigentümer einer straßenabgewandten Doppelhaushälfte sind. Auch die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr im Brandfall bleibt gewährleistet.

In Bezug auf den Einwand hinsichtlich der Erreichbarkeit des Grundstückes während der Bauphase wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Danach ist die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke auch während der Bauphase gewährleistet. Die Einwender werden voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein.

### **2.5.13 Einwender Nr. 14**

Die Einwenderin ist Ratsfraktion im Stadtrat von Buxtehude und erhob durch ihren Vorsitzenden ausschließlich im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung.

Dabei brachte sie vor, der Ausbau würde zu einem Verkehrschaos in Buxtehude führen und die Planungsgutachten würden diese Baumaßnahme nicht rechtfertigen. Die Kosten wären viel geringer angegeben, als sie heute geschätzt würden, daher sei der Kreistag bei seinem Beschluss von anderen Voraussetzungen ausgegangen. Der Stadtrat lehne den Ausbau ab und habe die Einleitung eines FNP-Änderungsverfahrens zur Aufnahme der Trasse Variante 2a beschlossen. Die Bedenken der Hansestadt Buxtehude würden nicht berücksichtigt. Der Variantenausgleich komme in Gutachten zu kurz; ein volkswirtschaftlicher Schaden-/Nutzenausgleich sei nicht vorgenommen. Mit entsprechenden Schutzmaßnahmen sei die Verwirklichung der Variante 2a möglich, zumal diese nur

am Rande des Vogelschutzgebietes verlaufe. Insbesondere der zu schützende „Wachtelkönig“ komme auf dieser Fläche nicht mehr vor. Es fehle auch an einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung. Zudem würden die Immissionswerte in nicht zulässiger Weise erheblich überschritten, bedenke man, dass die Wohnbebauung zum Innenbereich und nicht zum Außenbereich gehöre. Naturschutzbelange würden ebenfalls nicht hinreichend gewahrt. Der Bau der A 26 (2. und 3. Bauabschnitt) wäre ungewiss und rechtfertige den Ausbau der Rübker Straße folglich zurzeit nicht. Angeregt wurde die Verwirklichung der Variante 2a als Zubringer zur A 26.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Die Einwenderin macht keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Es ist nicht erkennbar, dass die Ratsfraktion als solche durch das Vorhaben betroffen sein könnte. Es genügt nicht, dass lediglich die Interessen ihrer Fraktionsmitglieder oder gar Wähler berührt sind.

Ungeachtet dessen ist der Einwendung jedoch auch in der Sache nicht zu folgen: Dass mit einem Straßenausbauvorhaben Beeinträchtigungen für den laufenden Verkehr verbunden sind, liegt in der Natur der Sache. Den Interessen des laufenden Verkehrs wird während der Bauphase durch die Einrichtung von Umleitungen Rechnung getragen, während die Grundstücke der Anwohner auch während der Bauphase erreichbar bleiben. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass dadurch für den lokalen Verkehr Erschwerungen, Wartezeiten und Staus auftreten können. Es ist aber nicht ersichtlich, dass damit zwingend der Zusammenbruch des lokalen Verkehrs verbunden wäre. Im Übrigen wird hinsichtlich der sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen auf die Ausführungen unter 2.2.3.13 verwiesen. Zudem soll das Vorhaben die verkehrlichen Verhältnisse in Buxtehude grundlegend und dauerhaft verbessern. Es kann deshalb nicht allein wegen der damit verbundenen vorübergehenden Beeinträchtigungen unterbleiben. Wegen der weiteren generellen Kritik an der gewählten Variante verweist die Planfeststellungsbehörde auf die allgemeinen Ausführungen unter 2.2.3.2.

#### **2.5.14 Einwender Nr. 15**

Die Einwender gaben eine Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen ab und werden zudem von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße / Ecke Kälberweideweg, das über eine Gesamtgröße von 427 m<sup>2</sup> verfügt. Von diesem Grundstück sollten nach den Planunterlagen der ersten Auslegung 37 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Bauvorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Unterlagen sind es noch 19 m<sup>2</sup>.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) hinaus trugen die Einwender vor, ihr Gehweg sei nicht als Anbindung zum öffentlichen Geh- und Radweg berücksichtigt worden. Ebenso wurde die Frage ihrer Beteiligung an den Kosten des Bauvorhabens aufgeworfen und allgemeine Bedenken zur Sicherheit für Kinder beim Schulweg, Verkehrsbehinderungen, Lärmbelästigungen, Auswirkungen auf die Gesundheit – insbesondere bzgl. dem Leben hinter einer 4 m hohen Mauer, hierdurch möglicherweise entstehenden Depressionen – Luftverschmutzung und den Kosten von 2.93 Mio. Euro für den Schallschutz, die besser in die Verwirklichung der Planungsalternativen investiert werden sollten, geäußert. Auf die erhöhte Unfallgefahr im Bereich des Turbokreisels wurde hingewiesen. Das Wohl des Menschen müsse vorliegend außerdem über den Naturschutz und das Wohl von ein



paar Tieren gestellt werden. Insgesamt solle die Variante 2a stärker berücksichtigt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Den Einwänden ist auch im Übrigen nicht zu folgen. Zum Teil hat sich die Einwendung auch erledigt. Dies gilt für die Bedenken der Einwender zur Verkehrssicherheit am ursprünglich geplanten Turbokreisel, da nunmehr eine durch Lichtsignalanlage gesteuerte Kreuzung vorgesehen ist. Ebenso gilt dies für die von den Einwendern beklagte Wirkung einer ca. 4 Meter hohen Lärmschutzwand, da die Wand in der planfestgestellten Variante nur eine Höhe von 3 m haben wird. Die Befürchtung der Einwender, der Ausblick auf die Lärmschutzwand könnte zu Depressionen führen, ist rein spekulativ. Zudem kann auch Lärm - worauf die Einwender auch hinweisen – Auslöser für Stress sein. Die Planfeststellungsbehörde schätzt jedoch ein, dass der für das individuelle Wohlbefinden maßgebliche Lärminderungseffekt der Schallschutzwände wesentlich bedeutender ist als die Wirkung einer hier mit drei Metern noch relativ niedrigen Schallschutzwand, die im Übrigen auf dem Grundstück der Einwender auch nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen durch Verschattungen führen wird.

Die hohen Lärmimmissionsbelastungen am Wohnhaus der Einwender sind freilich nicht zu bestreiten. An den Immissionsorten im Obergeschoss werden Beurteilungspegel von 66 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht, im Erdgeschoss sind es bis zu 61 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Ein besserer Schutz des Wohnhauses der Einwender ließe sich nur durch eine deutlich höhere Schallschutzwand erreichen, welche aber eben die auch von den Einwendern beklagten negativen Wirkungen auf ihr Grundstück hätte. Verantwortlich hierfür ist aber auch die ungünstige Lage des Wohnhauses an der Einmündung des Kälberweidenweges. Zudem kann die Lärmschutzwand nicht komplett straßenseitig am Grundstück der Einwender durchgezogen werden, da diese dann keine Grundstückszufahrt mehr hätten. Vor diesem Hintergrund stellt sich die gewählte Variante als Kompromiss zwischen den verschiedenen zu beachtenden Belangen (Grundstückerschließung, Lärmschutz, Verschattungswirkung) dar, zumal die Lärmbelastung an der Doppelhaushälfte der Einwender im Erdgeschoss moderat ist und auf der Hausrückseite deutlich unter den Immissionsgrenzwerten liegt.

Die Luftschadstoffbelastung auf dem Grundstück der Einwender wird sicher unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen, wegen der Lage hinter der Lärmschutzwand in etwa auf Höhe der üblichen Hintergrundbelastung, sodass eine nennenswerte Verschlechterung zu Lasten der Einwender nicht eintritt (vgl. noch unter 2.2.3.5.3)

Dass der Gehweg auf dem Grundstück der Einwender, welcher derzeit direkt auf der Rübker Straße endet, nicht an den geplanten Geh- und Radweg anschließt, trifft zu. Der Gehweg auf dem Grundstück der Einwender wird künftig vielmehr hinter der Lärmschutzwand enden. Dies ist aber zum einen notwendig, um für das Grundstück der Einwender hinreichenden Lärmschutz zu erreichen. Zum anderen entsteht den Einwendern kein Nachteil, denn die Grundstückszufahrt wird an der am Kälberweidenweg gelegenen Seite realisiert, wo sich auch jetzt schon auf dem Grundstück der Einwender zwei Stellplätze befinden, die durch einen Gehweg an das Wohnhaus der Einwender angeschlossen sind. Diese Grundstückszufahrt wird dann direkt an den geplanten Geh- und Radweg anschließen.

Die sonstigen Bedenken der Einwender gegen die Trassenwahl sind allgemeiner Natur, weshalb auf die Ausführungen unter 2.2.3.2 verwiesen wird.

### **2.5.15 Einwender Nr. 16, Einwender Nr. 17, Einwender Nr. 83**

Die Einwender Nr. 16 und 17 haben zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Die Einwender Nr. 83 haben eine Einwendung im Rahmen der zweiten Auslegung fristgerecht erhoben. Die drei Wohnhäuser der Einwender sind unmittelbar benachbart.

Der Einwender Nr. 16 ist Eigentümer eines 2.013 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße in Höhe des Kälberweideweges. Von diesem sollten ursprünglich 38 m<sup>2</sup> Fläche für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Planunterlagen werden nunmehr 41 m<sup>2</sup> beansprucht. Der Einwender Nr. 17 ist Eigentümer eines 671 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße in Höhe des Kälberweideweges. Von diesem sollten ursprünglich 1 m<sup>2</sup> Fläche für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Planunterlagen werden nunmehr 58 m<sup>2</sup> beansprucht. Die Einwender Nr. 83 sind Eigentümer eines 1.000 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 34 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen beträgt die in Anspruch zu nehmende Fläche 62 m<sup>2</sup>.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) hinaus wandte der Einwender Nr. 16 schlechtere Vermietungsmöglichkeiten, schlechte Grundstücksanbindung und Auffahrt und vorprogrammierte Schäden an und in den Gebäuden wegen der „alten Gründung“ durch Baumaßnahmen und den Schwerlastverkehr. Zudem wies er darauf hin, dass der Schwerlastverkehr, speziell Gefahrguttransporte, in Richtung Stadt geleitet würden, anstatt daran vorbei.

Über die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) hinaus wandte der Einwender Nr. 17 im Rahmen der ersten Auslegung ein, dass der Verkehr – speziell der Schwerlastverkehr - in Richtung Stadt geleitet werde anstatt daran vorbei. Er kritisierte, dass die Variante 1 stadtplanerisch und städtebaulich gesehen nicht die beste Lösung sei und Flora und Fauna über den Schutz der Einwohner von Buxtehude gestellt werden würden. Es würde ein verkehrstechnisch gefährlicher Knotenpunkt für Fußgänger und Radfahrer – besonders für Schüler – geschaffen. Sowohl Turbokreisel, als auch Lärmschutzwände würden einer Kleinstadt, die vom Tourismus abhängig sei, nicht dienen.

Anlässlich der zweiten Auslegung brachten die Einwender Nr. 16, 17 und 83 weitestgehend übereinstimmende Einwendungen vor. Sie hielten eingangs fest, dass Zweifel am Vorgehen der nunmehrigen Planung einer Ampelanlage im Bereich der Konrad-Adenauer Allee / Rübker Straße / Harburger Straße bestünden, da zuvor der Turbokreisel als einzige, ausreichende Möglichkeit zur Lösung des Verkehrs an diesem Knotenpunkt aufgezeigt worden sei. Die geplanten Schilderbrücken und ebenso die Lärmschutzwände würden das Erscheinungsbild für Anwohner, den Durchgangsverkehr und Touristen optisch beeinträchtigen. Die Planung sei nicht hinreichend tief in die Harburger Straße sowie die Konrad-Adenauer-Allee betrachtet worden, sodass der jeweilige, bereits jetzt den fließenden Verkehr in nicht unerheblichem Maße beeinträchtigende Linksabbiegeverkehr zum Toom-Baumarkt, Lidl und in den Stemmanns Weg unberücksichtigt geblieben sei. Die Planung des Knotenpunktes sei nicht als sicherer Schulweg für „Kleinkinder/ Pennäler“

anzusehen. In Frage gestellt wurden die weiteren ausgewiesenen Stellflächen und die Einfahrt der Müllfahrzeuge in die Anliegerstraßen, bis zur Vorlage der Planung mit den eingetragenen Schleppkurven. Die Einwender wiesen zudem darauf hin, dass die zum Teil verkehrsberuhigten Nebenstraßen Kälberweideweg/Bollweg und Feldmannweg/Stemmannweg mit teilweise anliegenden Kinderbetreuungseinheiten als potentielle Ausweichstrecken zum schnelleren Erreichen der Harburger Straße bei der Planungsentscheidung berücksichtigt werden müssten. In Frage gestellt wurde die Höhen der Lärmschutzwände von 3 m angesichts einer beabsichtigten Gewichtsbeschränkung des Fahrzeugverkehrs bzw. einem etwaigen in der Presse benannten Nachtfahrverbot, die bereits in anderen Orten nicht hätten eingehalten werden können. Die Kosten für den Grunderwerb in Baugebieten wurden ebenfalls – auch mit Blick auf die Eigenleistung der Anlieger hinsichtlich Aufwendungen für Zufahrten, Einfriedungen, Bepflanzungen - in Zweifel gezogen. Der Einwender Nr. 17 bemerkte an dieser Stelle, er habe für die Herstellung seiner Zufahrt 80 €/m<sup>2</sup> aufgewandt. Die Fläche als Müllstellplatz unmittelbar bei der unterbrochenen Lärmschutzwand würde dabei – sollte sie dafür berücksichtigt worden sein – die Sicht beim Eingliedern in den fließenden Verkehr der Rübker Straße beschränken und starke verkehrstechnische Probleme, sowie eine verstärkte Unfallgefahr und Unfallhäufigkeit mit sich bringen. Die Einwender würden zudem Bedenken für den Fall anmelden, dass bei der gesamten Verkehrsplanung die entsprechend einer Kreisstraße erforderlichen Querschnitte nicht eingehalten und auch die Fahrradien nicht "ausreichend" berücksichtigt worden seien. Der Einwender erhob zudem Einwände gegen die fehlende Berücksichtigung bzw. Angliederung seines Grundstückes an die Anliegerstraßen, da bei der prognostizierten Verkehrszunahme die gefahrlose und unfallfreie Zufahrt nicht möglich sei. Bedenken wurden geäußert, sofern die Einhaltung der entsprechend einer Kreisstraße erforderlichen Querschnitte und die ausreichende Berücksichtigung der Fahrradien nicht erfolgt sein sollten. Gleichsam wurde der angesetzte Regelquerschnitt von RQ 10,5 bei der K 40 kritisch hinterfragt, da dieser für eine Belastung für bis zu 20.000 Fahrzeuge ausgelegt sei und die Verkehrsprognose vorliegend einen deutlich höheren Wert aufzeige. Der Einwender meldete ebenfalls Bedenken hinsichtlich der Beschilderung zum Auffinden der Anlieger hinter den Lärmschutzwänden mit Blick auf ggf. erforderlicher Notfalleinsätze durch Rettungskräfte an, welche voraussichtlich Gegenstand der weiteren Planausführung sei.

Der Einwender Nr. 16 ergänzte, sein Grundstück bzw. die Terrasse würden direkt einsehbar und Rückzugs- und Erholungsfläche würden verloren gehen, sofern die Verbreiterung der Anliegerstraße und die Errichtung der Wendehammer vor dem unmittelbar angrenzenden Nachbargrundstück Nr. 16 (Flurstück 289/5) und dem Grundstück 14 (Flurstück 289/3) vorgenommen werde. Er kritisierte, dass sich für die in dem Haus wohnenden Mieter hinsichtlich der von diesen genutzten Terrasse eine entsprechende Wert- und Mietminderung ergebe, die keinerlei Beachtung gefunden habe. Pflege- und Sanierungsmaßnahmen am Gebäude könnten zukünftig nur mit erhöhtem Aufwand erfolgen, da durch die Grundstücksabgabe von ca. 41m<sup>2</sup> die Grundstücksgrenzen teilweise direkt an die Gebäude geführt würden. Zudem würden Pflege- und Sanierungsmaßnahmen beispielsweise angesichts Vandalismus und Beschädigungen durch den Straßenverkehr in kürzeren Abständen erforderlich. Trotz Schallimmissionsbewertung führt die Unterbrechung der Lärmschutzwand vor dem Grundstück des Einwenders dazu, dass Terrassen, sowie Schlafräume, die sich unmittelbar in diesem Bereich befänden, nicht mehr wie gewohnt nutzbar seien und der Aufenthalt im Außenbereich, sowie die Schlafqualität (Schlafen bei geschlossenem Fenster bei sommerlicher Witterung) beeinträchtigt würden. Es

bliebe derzeit offen, ob und in welcher Form eine ausreichende Kompensation bzw. Ausgleich angedacht sei. Es wären keine Flächen als Müllstellplatz in unmittelbarer Nähe des Grundstücks der Einwender ausgewiesen bzw. solche jedenfalls nicht erkennbar. Die derzeit angedachte Planung sei - bei Aufstellen der Bedarfsplanung vor ca. 40 Jahren mit den seinerzeit berücksichtigten Daten - stark veraltet und nicht umsetzungsfähig. Angesichts der Einwendungen sollten die übrigen Varianten Berücksichtigung in der Planung finden, wenn nicht sogar ein Verzicht der nicht zwingend erforderlichen Abfahrt stattfinden. Über eine generelle Umgehung und ein angepasstes Verkehrskonzept für Buxtehude sollte nach Auffassung des Einwenders nachgedacht werden.

Ergänzend trug der Einwender Nr. 17 hinsichtlich des Baugenehmigungsverfahrens für ein von ihm auf dem Grundstück geplanten Wohnhaus vor, dass dessen Zuwegung nunmehr auch in den Planfeststellungsunterlagen über die Rübker Straße erfolgen solle und er den Auflagen des Straßenbauamtes vollumfänglich nachgekommen sei. Durch die Errichtung eines Wendehammers würde eine Grundstücksabgabe von ca. 134 m<sup>2</sup> von dem Einwender erforderlich werden, was etwa 20% seiner Gesamtgrundstücksfläche ausmache und zum ersatzlosen Wegfall einer Terrasse und eines "Kleingarten", die sich derzeit dort befänden, zur Folge hätte. Der Terrassenbereich werde durch anliegende Wohnungsmieter genutzt, sodass dies zu Mietverlusten führen könne, die keinerlei Betrachtung in der Planung gefunden hätten. Sollten Müllfahrzeuge die Anliegerstraßen nutzen, wäre die Darstellung der Schleppkurven unter gleichzeitiger Betrachtung mit dem Schulverkehr vorzulegen.

Darüber hinaus wiesen die Einwender Nr. 83 auf den geplanten Verlust von 12 % ihrer Grundstücksfläche hin. Zudem sei in dem Bereich, in dem die Verbreiterung der Anliegerstraße und der Wendehammer geplant seien, derzeit eine Grundstückseinfriedung von nicht unerheblicher Größe vorhanden. Der Entfall würde sowohl optisch, als auch schalltechnisch eine starke negative Auswirkung mit sich bringen. Mietverluste, die bei dem als Vermietungsobjekt genutzten Gebäude eintreten würden, wären unberücksichtigt geblieben.

Die Einwender Nr. 17 und 83 merkten zudem an, hinsichtlich der Grundstückszufahrten über die Anliegerstraßen sei die Vorlage der berücksichtigten Schleppkurven und somit die Darstellung der berücksichtigten Kraftfahrzeuge und LKW erforderlich. Die Zufahrtmöglichkeit für Anlieferungen bzw. bei Umbauten werde in Frage gestellt. Aus der Anliegerstraße könne nach der Planung nicht in Richtung Harburger Straße abgelenkt werden, was auch für die weiteren Nutzer der Einmündung und Zufahrt gelten würde, sodass darzulegen sei, wie die Einwender in Richtung Konrad-Adenauer-Allee gelangen könnten. Die Einwender wiesen auf die erforderliche Einsehbarkeit, den starken Verkehrsfluss und die erhöhte Unfallgefahr hin, sollte ein Linksabbiegen genehmigt werden. Ebenfalls sei nicht ersichtlich, wie eine Anlieferung über die Anliegerstraßen erfolgen solle.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Den Einwänden ist auch im Übrigen nicht zu folgen. Zu vielen Punkten ist das Vorbringen der Einwender so allgemein gehalten (z. Bsp.: „Zweifel“ an der Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit der Harburger Straße; „schlechte“ Grundstücksanbindung) etc.), dass darauf aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachlich kaum erwidert werden kann und auch nicht erwidert werden muss. Es

handelt sich hierbei um Bewertungen, welche die Planfeststellungsbehörde zwar zur Kenntnis genommen hat, aber inhaltlich nicht teilt.

Zu den verbleibenden Sachargumenten ist demnach Folgendes festzuhalten:

Die beklagte optische Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände und Schilderbrücken ist allenfalls geringfügig. In beiden Fällen handelt es sich jedoch um notwendige Anlagen, auf die aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrsabwicklung nicht verzichtet werden kann. Die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz hat die Planfeststellungsbehörde sehr wohl ermittelt und sie ergaben sich auch schon weitgehend aus den Planunterlagen. Demnach wird es zwar im Übrigen Verkehrsnetz zu Veränderungen kommen, auf dem Kälberweideweg bspw. wird der Verkehr zunehmen. Es ist aber nichts dafür ersichtlich, dass die umliegenden Straßen eine gewisse Mehrbelastung nicht aufnehmen könnten oder in anderen Straßen jenseits der Baustrecke durch Immissionen unhaltbare Zustände entstünden. Soweit die Dimensionierung von Baustrecke und Anliegerstraßen kritisiert wird, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Kritik nicht und verweist auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.

Die Behauptung des Einwenders Nr. 16, sein Grundstück bzw. seine Terrasse werde künftig direkt einsehbar sein, trifft so nicht zu. Jedenfalls von der Rübker Straße aus wird eine direkte Einsehbarkeit künftig aufgrund der Lärmschutzwände nicht mehr gegeben sein. Hinter der Lärmschutzwand haben nur die unmittelbaren Nachbarn Einsichtsmöglichkeiten, was dem bisherigen Zustand entspricht und auch zumutbar ist. Das Pflege- und Sanierungsmaßnahmen am Gebäude des Einwenders erschwert würden, ist so nicht erkennbar.

Da alle hier genannten Einwender von Enteignung eines Teils ihrer Grundstücke betroffen sind, ist die Frage nach etwaigen Wertminderungen und einem Ersatz für Mietertragseinbußen im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Die Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwender (Flurstücksnr. 289/3 und 289/5) für den geplanten Wendehammer wurde im Vergleich zur ersten Planänderung nicht zuletzt im Interesse der Einwender reduziert.

Für das Wohnhaus des Einwenders Nr. 17 ist keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Für das Wohnhaus der Einwender Nr. 83 kommt es zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes mit einer Belastung von bis zu 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im Obergeschoss der straßenzugewandten Fassade. Damit wird aber die Vorbelastung nicht überschritten. Es wird also am Wohnhaus des Einwenders auch an der lautesten Stelle nicht lauter als bisher, im Übrigen sinkt die Lärmbelastung. Ein weitergehender Schutz durch höhere Lärmschutzwände wäre aus den unter 2.2.3.5.2.4 dargelegten Gründen unverhältnismäßig. Das gilt auch für das Haus des Einwenders Nr. 16, wenngleich dort wesentlich höhere Lärmbelastungen zu verzeichnen sind. Am ungünstigsten Punkt sind es 67 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts. Ursache hierfür ist aber im Wesentlichen die in der Lärmschutzwand vor dem Haus des Einwenders zwingend erforderliche Zufahrtsöffnung. Ohne diese Öffnung wäre eine Anbindung des Hauses des Einwenders und seines nordöstlichen Nachbarhauses einschließlich der davor befindlichen Parkfläche an die Rübker Straße kaum möglich. Das Haus des Einwenders kann daher nur durch passiven Lärmschutz weiter geschützt werden.

## 2.5.16 Einwender Nr. 18

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben. Einer der Einwender wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das südlich an der Rübker Straße liegt und in zweiter Reihe bebaut ist.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90). Anlässlich der zweiten Auslegung erhob einer der Einwender darüber hinaus die Einwendungen, das Grundstück sei nicht mehr durch LKWs – jedenfalls nur durch kleine - zu erreichen, man könne nicht in beide Richtungen aus- und einfahren, der Müllabstellplatz sei zu klein und zu weit vom Grundstück entfernt, durch die Öffnung in der Lärmschutzwand werde Lärm herandrängen, die Durchfahrt entspreche nicht den Vorschriften für Feuerwehrezufahrten. Ebenso stellte er in Frage, wie die Schneeräumung in den Anliegerstraßen erfolgen solle und bemerkte, dass der geplante Fußweg unsicher sei, dort eine Unfallgefahr – auch für Schulwege – bestehe. Die Anliegerstraßen seien für Gegenverkehr zu schmal, es sei nicht angegeben worden, wie das Grundstück der Einwender während der Bauphase an das Netz für Wasser, Abwasser und Strom angeschlossen sei, ein Wertverlust des Hauses drohe. Darüber hinaus würden die Lärmschutzwände das Stadtbild verschandeln, sie wären jedoch zu niedrig für hinreichenden Lärmschutz – insbesondere hinsichtlich des niederfrequenten LKW-Verkehrs – und auf dem Grundstück der Einwender vorkommende Fledermäuse seien nicht in die Aufstellung eingeflossen.

Anlässlich der dritten Auslegung wiederholte einer der Einwender zum Teil sein bisheriges Vorbringen und kritisierte zudem den Wegfall von Parkmöglichkeiten am Straßenrand sowie die fehlende Schulwegsicherheit auf den Anliegerstraßen. Auf die zusätzlich zum Verkehrslärm bestehende Schallreflexion und Fluglärm vom Flughafen Hamburg und von Airbus wurde hingewiesen. Das Beweissicherungsverfahren würde fehlen. Die niedrige Schadstoffbelastung werde bezweifelt, da der Einwender nicht glaube, dass es Erfahrungswerte für ein solches Vorhaben gäbe. Bäume wären als „grün“ gekennzeichnet worden (sollen stehen bleiben), obwohl sie oft in die Lärmschutzwand oder Straße ragen würden, was physikalisch nicht möglich sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Den Einwänden ist auch im Übrigen nicht zu folgen. Die Einschränkungen der Erreichbarkeit des Grundstückes der Einwender sind zumutbar. Schon jetzt ist das Grundstück der Einwender nur durch eine schmale Zuwegung am Nachbarhaus vorbei an die Rübker Straße angebunden. Es ist deshalb kaum anzunehmen, dass das Grundstück der Einwender bisher mit größeren Lastkraftwagen angefahren werden könnte. Es ist aber auch nicht erkennbar, dass das Grundstück des Einwenders, welches allein zu Wohnzwecken genutzt wird, auf eine Erreichbarkeit mit größeren Lastkraftwagen angewiesen wäre. Die Anliegerstraße zur Rübker Straße hin ist demgegenüber ausreichend dimensioniert, das gilt auch für die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr; auf die Ausführungen unter 2.2.3.3.3 wird verwiesen. Ein Ausfahren auf die Rübker Straße ist von der Anliegerstraße aus in beide Richtungen möglich. Für den Winterdienst auf der Rübker Straße (Fahrbahn) ist nach der geltenden Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Buxtehude vom 22. September 1988 in der Fassung vom 11. November 2011 diese selbst

verantwortlich. Inwiefern dies auch auf den Anliegerstraßen gelten wird, bleibt der Entscheidung der Hansestadt Buxtehude vorbehalten. Es trifft auch nicht zu, dass es künftig keinen sicheren Fußweg geben wird. Vom Grundstück der Einwender aus kann stadteinwärts die nur sehr schwach befahrene Anliegerstraße genutzt werden, an die sich südwestlich des Grundstücks Rübker Straße 4 ein Gehweg stadteinwärts anschließt. Damit tritt gegenüber dem jetzigen Zustand eine deutliche Verbesserung ein. Auch der Vorwurf mangelnder Schulwegsicherheit geht ins Leere. Der Verkehr auf den Anliegerstraßen fällt so gering aus, dass ein gefahrloses Miteinander von Fußgängern und Autofahrern ohne weiteres gewährleistet ist. Der Wegfall von Parkmöglichkeiten entlang der Rübker Straße ist zumutbar, da die auf den Grundstücken vorhandenen Stellflächen in der Regel ausreichend sind und die bislang entlang der Rübker Straße zum Parken genutzten Flächen keine Einstellflächen im Sinne von § 47 I 1 NBauO darstellen dürften (siehe unter Nr. 2.2.3.4.3). Die Inanspruchnahme dieser Flächen ist für das Vorhaben auch notwendig.

Die Wege zum Sammelplatz für die Müllabfuhr sind zumutbar und betragen im konkreten Fall ca. 80 – 100 m. Teilweise ist die Länge dieser Wege auch der Lage des Grundstücks als Hinterlieger geschuldet.

Wie der Anschluss des Grundstücks der Einwender an die Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt wird, ist keine Frage des Planfeststellungsverfahrens, sondern der konkreten Bauausführung. Zwar muss die Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen Probleme bewältigen. Dies gilt aber nicht für Fragen der Bauausführung. Diese können aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn gewährleistet ist, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden. Dazu ist es notwendig, dem Vorhabenträger aufzugeben, vor Baubeginn eine Ausführungsplanung der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen<sup>268</sup>. Das ist hier geschehen, es ist im Übrigen auch nicht erkennbar, dass die diesbezüglichen Fragen nicht lösbar wären. Hinsichtlich der Durchführung der Baumaßnahme wird zudem auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwender werden dabei voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten IV und VI betroffen sein.

Es trifft nach Durchsicht der Pläne durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu, dass Bäume, welche erhalten werden sollen, in die Lärmschutzwand so hineinragen, dass sie nicht erhalten werden können. Es ist auch nicht ersichtlich, welcher eigene Belang der Einwender dadurch betroffen sein soll.

Der Lärmschutz für das Grundstück der Einwender ist ausreichend, da aufgrund der Hinterliegersituation und des Abstandes zur Rübker Straße die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Auch eine Einbeziehung von Fluglärm im Sinne einer Gesamtbetrachtung ist daher offensichtlich entbehrlich. Vor diesem Hintergrund vermag die Planfeststellungsbehörde – anders als bei unmittelbar an der Baustrecke gelegenen Grundstücken – auch keine spürbare Wertminderung zu erkennen. Eine tatsächlich eintretende Wertminderung müsste ohnehin wegen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hingenommen werden (siehe dazu unter 2.2.3.9.3).

---

<sup>268</sup> Siehe zuletzt nur BVerwG, Beschl. v. 07.08.2014 – 9 VR 2/14 – juris, Rn. 4.

### **2.5.17 Einwender Nr. 19**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines direkt an der Rübker Straße gelegenen Wohngrundstückes. Eine direkte Inanspruchnahme von Grundeigentum ist nicht vorgesehen.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) und verdeutlichten zudem, sie würden den Wertverlust ihrer Immobilie sowie Beschädigungen durch Erschütterungen an Wohngebäude, Garage, Carport und Grillhütte befürchten. Zudem sei die uneingeschränkte Erreichbarkeit ihres Grundstückes durch die Anliegerstraße – auch wegen der Nutzung durch die Müllabfuhr, Post und Zulieferer - nicht gegeben. Da die Lärmschutzmauer direkt vor dem Grundstück versetzt werden sollte, wäre mit hoher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen, eine entspannte Nutzung des Grillplatzes direkt hinter der Garage werde nicht mehr möglich sein, die Instandhaltung des Carports sei wegen des Verlaufs der Mauer nicht gewährleistet. Parkmöglichkeiten würden verloren gehen, der Zugang für Besucher und Zulieferer würde erschwert. Insgesamt würde dies einen Verlust von Lebensqualität bedeuten.

Im Rahmen der zweiten Auslegung erhoben sie gegenüber dem Landkreis Stade und der Hansestadt Buxtehude gleichlautende Einwendungen. Die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in der Form weder zulässig, ausreichend noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Zudem wurde die Wirksamkeit der Lärmschutzwand angezweifelt, da – wie bei vielen anderen Obergeschossen auch - sich das Schlafzimmer der Einwender im 1. Stock über der Lärmschutzwand befände und die Lärmschutzwand direkt am Nachbargrundstück, auf dem sich die andere Doppelhaushälfte befände, unterbrochen werde. Das schlagartige Ende und der Beginn einer Lärmschutzwand bedeute abrupt endenden und beginnenden Schall, was zusätzliche Lärmbelastungen für die Einwender brächte. Zudem werde der niederfrequente Schall des LKW-Verkehrs von einer Lärmschutzwand kaum abgebaut, das könnten nur massive Erdwälle. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar, da es nachweislich fehlerhaft in der scheinbar nicht vor Ort ermittelten Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen sei. Ebenso wäre das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt.

Künftig werde es den Einwendern wegen Sichtbeeinträchtigungen außerdem nicht mehr möglich sein, ohne Einweisung das Grundstück rückwärts mit einem Pkw zu verlassen. Ein Wenden auf dem Grundstück sei nicht uneingeschränkt gegeben. Eine Ein- und Ausfahrt über die Rübker Straße sei zukünftig nicht mehr möglich. Die stattdessen geplante Ausfahrt über die Straße Am Rugen End bedeute einen Umweg und ein erschwertes Auffinden des Hauses durch Ortsunkundige. Für wegfallende Parkmöglichkeiten am Seitenrand gäbe es nach dem Neubau der K 40 keinen Ersatz. Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entspräche die Anliegerstraße mit einer Breite von 4,10 m nur den Minimalanforderungen. Zudem sei für die Anliegerstraße Rübker Straße im Bereich ihres Grundstückes keine Wendeanlage vorgesehen. Der Begegnungsverkehr werde hierdurch erschwert bzw. einer der Fahrzeugführer zum rückwärtigen Verlassen der Anliegerstraße



gezwungen. Durch die Barriere-Wirkung der Lärmschutzwand, die eine weitere optische Sichteinschränkung durch die geplante Begrünung mit sich bringen würde, sei ein Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer – die Anliegerstraße diene auch als Rad-, Fuß- und Schulweg in hohem Maß gegeben. An einem – im Falle von Anlieferungen von Möbeln, Küchen, bei Errichtung eines neuen Dachstuhles parkenden - Lkw sei eine Vorbeifahrt definitiv nicht möglich. Ebenso sei keine uneingeschränkte Zufahrt für Rettungsdienst und Feuerwehr zum Haus möglich. Da kein Abstellplatz für die Müllbehälter ausgewiesen sei, dieser aber vermutlich im Bereich der Zufahrtsstraße Am Rugen End liegen werde, sei die Abfallentsorgung mit höherem Aufwand verbunden. Zudem bestünde durch die vielen Müllbehälter und gelben Säcke eine Gefahr der Verwehung dieser durch Wind auf die Fahrbahn, was ein weiteres Unfallrisiko und eine Fahrbahnverengung darstellen würde. In Frage gestellt wurde zudem, wer für die Instandhaltung, Pflege, Reinigung, Schneeräumung der Anliegerstraße aufkomme und diese pflege und die Begrünung der Lärmschutzwand gießen würde. Zudem wurde eingewandt, das Grundstück sei nach dem Neubau nahezu als wertlos. Der Neubau schränke auch die persönliche Entfaltung im hohen Maße ein. Für beides sei jedoch ein adäquater finanzieller Ausgleich bislang nicht vorgesehen. Ergänzt wurde, dass die Planung bereits 2011 davon ausgegangen sei, dass eine Ampelkreuzung den Verkehr nicht bewältigen kann und Rückstaus – beispielsweise durch Abbiegerverkehr - zu erwarten seien. Gleichsam sei das Überqueren der heutigen Kreuzung schon gefährlich und würde ein hohes und häufiges Unfallrisiko mit sich bringen. Dies würde zukünftig auch mit Blick auf das Erfordernis der Überquerung von zwei Verkehrsinseln für Fußgänger und Radfahrer, sowie Schulkinder nicht verbessert. Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen könnten an der Kreuzung schnell den Überblick verlieren. Darüber hinaus seien auf der K 40 keine Nothaltebuchten oder Randstreifen vorgesehen. Eine adäquate Rettungsgasse könne nicht gebildet werden, sodass Abschlepp- oder Rettungsfahrzeuge nicht durch kämen. Es wird ebenfalls bezweifelt, dass die Planung mit der Verkehrsmenge einer Bundesstraße, ohne eine Hochstufung zu einer solchen vorzunehmen, zulässig sei. Die angeführte Verkehrszählung sei anzuzweifeln, da die Zählung erst um 07.30 Uhr erfolgte, der Berufsverkehr aber bereits um 05,00 Uhr morgens beginne. Einen Planungsfehler stelle die fehlende Einbeziehung des Airbuswerksverkehrs dar. Angaben zur Länge, Lärmbelastigung und der Erreichbarkeit der direkt angrenzenden Grundstücke, sowie die Gewährleistung deren Grundversorgung während der Bauzeit seien nicht vorhanden. Ebenso ungeklärt sei, wer eventuelle Schäden an Häusern und Grundstücken trage, die durch die Baumaßnahmen und Erschütterungen entstehen könnten. Ein Bausicherungsgutachten liegt derzeit nicht vor, die Tragung der Kosten für dieses und die Verantwortlichkeit für dessen Erstellung seien ungeklärt. Die Anliegerstraßen seien mit 4,10 m immer noch zu schmal bemessen und nicht in allen Anliegerstraßen wären Wendeanlagen geplant worden. Eine Begegnung zweier Pkw, geschweige denn die von Pkw und Lkw würde zu einer Herausforderung werden. Durch zum Teil geschlängelte Streckenführung bestehe angesichts der Nutzung als Mischverkehrsfläche durch motorisierten Verkehr, Fußgänger und Radfahrer ein besonderes Sicherheitsrisiko. Ebenso schwierig sei die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge. Sicherheitstrennstreifen würden ebenso fehlen, wie Angaben zu den Standorten von Lichtmasten, Hydranten und Verkehrsschildern. Rettungsdiensten, sowie Lieferanten und Paketdienste könnten ebenfalls nicht mehr halten, ohne die Anliegerstraße zu blockieren. Durch künftig fehlende Parkstreifen werde es keine Besucherparkplätze mehr geben. Die Einwander bezweifeln zudem, dass eine Interessenabwägung überhaupt stattgefunden habe.

Anlässlich der dritten Auslegung haben die Einwender identische Einwendungen wie in ihrem vorherigen zweiten Einwendungsschreiben erneut erhoben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Soweit die Einwendung lediglich pauschal Planunterlagen, wie die schalltechnische Untersuchung, oder die Natur- und Umweltgutachten als „nicht nachvollziehbar“ bzw. die Verkehrsprognose als zu niedrig angreift, sind weitere Ausführungen der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst. Solche Ausführungen enthalten kein sachliches Gegenvorbringen, auf das die Planfeststellungsbehörde eingehen könnte. Konkrete Mängel der Planunterlagen werden von den Einwendern nicht aufgezeigt.

Die Annahme, gerade durch den Versatz der Lärmschutzwand vor dem Grundstück sei dieses besonders hohen Immissionen ausgesetzt, trifft nicht zu. Die Luftschadstoffbelastung auf dem Grundstück der Einwender wird sicher unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen, wegen der Lage hinter der Lärmschutzwand in etwa auf Höhe der üblichen Hintergrundbelastung, sodass eine nennenswerte Verschlechterung zu Lasten der Einwender nicht eintritt (vgl. noch unter 2.2.3.5.3). Die hohen Lärmimmissionsbelastungen am Wohnhaus der Einwender sind freilich nicht zu bestreiten. An den Immissionsorten im Obergeschoss der straßenzugewandten Fassadenseite werden Beurteilungspegel von 67 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts erreicht, im Erdgeschoss sind es bis zu 63 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Während im Obergeschoss gegenüber dem Nullfall die Belastung um 4 dB(A) ansteigt, bleibt sie im Erdgeschoss aufgrund der Lärmschutzwand gleich. An der Seiten- und Rückfassade des Hauses steigt die Belastung leicht an und hält bis auf zwei Immissionsorte im Obergeschoss die Immissionsgrenzwerte ein, wobei die Überschreitung hier nur zur Nachtzeit bis 3 dB(A) beträgt. Ein besserer Schutz des Wohnhauses der Einwender ließe sich nur durch eine deutlich höhere Schallschutzwand erreichen, welche auch negative Wirkungen auf das Grundstück der Einwender hinsichtlich der Besonnung hätte. Für verkehrsbedingte tieffrequente Immissionen, welche einzuhaltende Grenzwerte überschreiten, gibt es keinerlei Anhaltspunkte.

Durch verkehrsbedingte Erschütterungen sind am Haus der Einwender weder unzumutbare Immissionen (Schwingungen im Gebäude) noch Gebäudeschäden zu erwarten, wie sich aus der vorliegenden Untersuchung hierzu ergibt (siehe unter 2.2.3.5.4). Den Bedenken der Einwender hinsichtlich eventueller Schäden während der Bauphase ist durch die zugesagte Beweissicherung Rechnung getragen.

Die Veränderungen der Grundstückserschließung sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in jeder Hinsicht zumutbar. Vorwegzuschicken ist, dass die Anliegerstraßen ausreichend dimensioniert und gestaltet sind. Es mag sein, dass sich die Anfahrt zum Grundstück – je nach Richtung – um einige wenige Minuten verlängert, weil nunmehr eine direkte Anfahrt über die Rübker Straße nicht möglich ist. Dieser Nachteil ist jedoch nur von geringem Gewicht, zumal es einen Anspruch auf Erhaltung einer konkreten Erschließungssituation nicht gibt. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 und Nr. 2.2.3.12 wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Der Wegfall von Parkplätzen an der Rübker Straße begründet demgegenüber keinen abwägungserheblichen Nachteil, da es sich nicht um Stellplätze handelt, sondern nur einen über Jahre hinweg geduldeten Zustand (siehe unter Nr. 2.2.3.4.3). Zur Kritik gegen die Gestaltung der Rübker Straße selbst und die Gestaltung des Knotens mit der Harburger Straße wird auf die spezifischen

Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.1 und Nr. 2.2.3.3.2 verwiesen. Für die Mülltonnen an den Sammelplätzen ist nunmehr eine Einhausung vorgesehen.

Ein Entschädigungsanspruch wegen Wertminderungen und anderer Nachteile steht den Einwendern nicht zu. Von ihrem Grundstück wird keine Fläche benötigt. Die Vorhabenauswirkungen sind daher den mittelbaren Inanspruchnahmen zuzurechnen. Ein Entschädigungsanspruch kann hier nur aufgrund von § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG bestehen, wenn die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohngebiete durch Verkehrslärm überschritten wird (siehe hierzu unter Nr. 2.2.3.9.3) und technische Vorkehrungen zum Schutz des Grundstücks nicht ausreichen. Hinsichtlich der von Grenzwertüberschreitungen für Verkehrslärm betroffenen Fassadenbereiche wird Schutz jedoch durch den Anspruch auf passiven Schallschutz vermittelt. Es verbleibt als Ansatzpunkt für eine Entschädigung daher nur noch der Außenwohnbereich. Dass dieser aber künftig unzumutbar belastet wird, ist nicht erkennbar. Wertminderungen als solche werden von § 74 Abs. 2, 3 VwVfG ohnehin nicht erfasst und sind entschädigungslos hinzunehmen<sup>269</sup>. Die Planfeststellungsbehörde geht aber auch nicht davon aus, dass das Grundstück einen substantziellen Wertverlust erleidet, da sich vor allem die Lärmbelastung an einer Stelle zwar erhöht, an den Fassadenbereich jedoch eine Verbesserung erzielt wird.

In Bezug auf den Einwand hinsichtlich der Ausführung der Baumaßnahme, deren Dauer sowie der Versorgung während der Bauphase wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwander werden voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten IV und VI betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.5 Bezug genommen.

## **2.5.18 Einwander Nr. 20**

Die Einwander haben vier Einwendungen fristgerecht erhoben, wobei die beiden letzten inhaltsgleich sind.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und brachten zudem vor, der Bau einer Umgehungsstraße sei langfristig die richtige und günstigere Lösung. Durch den Bau würden den Einwendern gesundheitliche Schäden und Beeinträchtigungen (Atemwegserkrankungen, Allergien, Schlafstörungen, Kopfschmerzen usw.) drohen. Eingewandt wurde die starke Frequentierung ihrer Anliegerstraße durch die Nutzung als Schleichweg, den Besuch einer benachbarten Tierarztpraxis, Postfahrzeuge und Paketdienste, die Müllabfuhr, Polizei- und Rettungsfahrzeuge. Ebenso würde es zu nächtlichen Ruhestörungen kommen und die Fenster müssten nachts geschlossen sein, was negative Auswirkungen auf das Schlafverhalten habe. Das Nachbarschaftsleben werde beeinträchtigt. Der Verkehr, insbesondere der Lkw-Verkehr würde zu Erschütterungen und Schäden am Haus und Nebengebäuden führen. Ebenso könne der Boden zunehmende Regenwassermengen nicht aufnehmen; die Regenentwässerung könne wegen der höher liegenden öffentlichen Kanalisation jedoch nicht mehr genutzt werden. Es drohe ein unverhältnismäßig hoher Wertverlust des Grundstücks. Verschattungen auf dem Grundstück und Haus würden durch die Lärmschutzwände herbeigeführt. Der eigene Garten könne wegen

---

<sup>269</sup> BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 4/04 –, BVerwGE 123, 37 = NVwZ 2005, 803 (hier zitiert nach juris, Rn. 59).

Lärm, Gestank und erhöhter Luftverschmutzung nicht mehr als Naherholungsgebiet genutzt werden. Angesichts dessen würden die Einwender für die Umsetzung des Bauvorhabens anregen, dass der Landkreis das Umsetzen bzw. Ersetzen von betroffenen Lebensbäumen übernehme, aktiver Lärmschutz durch Begrünung oder durchsichtige Lärmschutzwände an der Anliegerstraße erfolgt und Parkplatz hinter dem Grundstück sichergestellt wird, der Landkreis solle eine zweite Zufahrt zur Anliegerstraße vom Grundstück über den Parkplatz einrichten, die Regenwasserentsorgung sicherstellen, er oder die Stadt solle die Reinigung und Instandhaltung der Anliegerstraße übernehmen und das Grundstück müsse neu vermessen werden.

Die Einwender hielten im Planänderungsverfahren an ihren Einwendungen fest. Zusätzlich wurde eingewandt, die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Die geplanten Anliegerstraßen wären in dieser Form weder zulässig, ausreichend noch würden sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Ebenso sei das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 in den aufgeführten Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar. Vielmehr sei es nachweislich fehlerhaft, da die Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen scheinbar nicht vor Ort erfolgt sei. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. Darüber hinaus führten die Einwender an, dass aus ihrem Obergeschoss eine direkte Sicht über die Lärmschutzwand auf die Straße möglich sei und diese an jener Stelle damit unwirksam sei. Zusätzlich zum Verkehrslärm gäbe es die Schallreflexion der Lärmschutzwand hinter der Straße, welche die Lautstärke erhöhe. Der Balkon der Einwender zur Rübker Straße sei damit nicht mehr nutzbar. Sonnenlicht sei nach der Verwirklichung des Bauvorhabens nur in den Obergeschossen zu erwarten, da man aus den Untergeschossen direkt auf die Wand schauen werde. Zudem sei die Wirkung der Lärmschutzwand anzuzweifeln, da der niederfrequente Schall des Lkw-Verkehrs von dieser kaum abgebaut werde. Die Einfahrten in die Anliegerstraßen würden nicht den Anforderungen der Feuerwehr entsprechen. Die Einwender halten daran fest, dass die Anliegerstraße viel zu schmal sei, Rettungsfahrzeuge und große Lkws, sowie Paketdienste, Schneeräumfahrzeuge, die Müllentsorgung und Fahrzeuge des Technischen Hilfswerkes nicht hindurch kämen. Standorte für Lichtmasten und Hydranten, sowie Verbotsschilder wären nicht ausgewiesen. Bereits vor Jahren habe der vom Landkreis bestellte Gutachter Fornaschon nachgewiesen, dass eine Ampelkreuzung den Verkehr nicht aufnehmen könne. Als besonders gefährlich hoben die Einwender den Überweg über die Abbiegespur Harburger Straße rechts in die Rübker Straße hervor. Durch das Vorhaben würde das Stadtbild verschandelt. Zudem würden die Häuser in der Rübker Straße wertlos, ohne dass ein adäquater finanzieller Ausgleich vorgesehen sei. Es gäbe keine Nothaltebuchten oder Randstreifen, sodass ein defektes Fahrzeug den gesamten Verkehr in Buxtehude lahmlegen werde. Angesichts der schmalen Breite der Straße ohne Randstreifen könne auch keine Rettungsgasse gebildet werden. Für Radfahrer und Fußgänger sei das Passieren von mindestens zwei bis zu vier Verkehrsinseln nötig, wenn man über die Straße gelangen wolle. Ältere Personen oder Kinder könnten dabei nicht den Überblick behalten. Ein Maß für die Verkehrsinseln sei nicht angegeben, für ein Fahrrad mit Anhänger seien sie aber sicherlich zu klein. Für die prognostizierte Verkehrsmenge müsse der Regelquerschnitt RQ 26 mit einer Gesamtbreite von 26 m und 4 Fahrspuren angewendet werden. Die geplante Straße entspreche jedoch eher RQ 7,5 für 3.000 Fahrzeuge, davon 60 Lkw. Da kein

Seitenstreifen vorhanden sei, entspreche die Straße keinem Regelquerschnitt. Technisch nicht möglich sei, dass grün gezeichnete Bäume stehen bleiben sollen, obwohl sie oft in die Lärmschutzwand oder Straße ragen. Die als Ausgleich für gefälltete Bäume gepflanzten stünden weit weg und wären somit nicht zum Vorteil der Anwohner. Nicht nachvollziehbar seien die Ergebnisse zu den Lärmimmissionen, da sich keinerlei Berechnungen zum Lärm in den Einwendern vorgelegten Unterlagen fänden. Der Lärm liege am Grundstück der Einwender im gesundheitlich relevanten Bereich. Maßgeblich seien die Richtwerte für ein Wohngebiet nach TA Lärm. Ohne durchgehende Fuß- und Radwege werde die Unfallgefahr – insbesondere auch für Schulkinder - sehr hoch sein. Die niedrige Schadstoffbelastung wird angezweifelt, da es keine Erfahrungswerte für ein solches Konstrukt gäbe. Nicht berücksichtigt worden seien gesundheitliche Schäden, die immens groß wären. Fehlerhaft wurde der Airbuswerksverkehr nicht in den Planzahlen berücksichtigt. Die Korrektheit der Verkehrszählung wird ebenso in Zweifel gezogen, da diese erst 7.30 Uhr begann, obwohl der Berufsverkehr bereits gegen 5.00 Uhr einsetze. Unzulässig sei für den Neubau einer Zufahrt, dass vorliegend die Durchfahrt der Lärmschutzwand nur mit Sichtbeeinträchtigung möglich sei. Die Einwender fragen an, ob an den Ein- und Ausfahrten Ampeln geben werde und wie man bei deren Ausfall ein- und ausfahren könne. Eine Querung der Straße sei für Fußgänger und Radfahrer nur mit unzumutbar langen Umwegen möglich. Die Begegnungsmöglichkeit von zwei Fahrzeugen mit einer Breite von ca. 2,55 m im Bereich einer nur 5 m breiten Zufahrt zu den Anliegerstraßen und in der Anliegerstraße selbst werde bezweifelt. Vom Gesetzgeber sei für ein Kfz mit einer Breite von 2,55 m eine benötigte Fahrspurbreite von 3,05 m festgesetzt, wobei dies links und rechts zusätzliche 25 cm Platz beinhalte. Angesichts eines in der Anliegerstraße wohl zu verhängenden Halteverbotes wird die Frage nach ausreichend Parkplätzen aufgeworfen. Ebenso würden die in beide Richtungen befahrbaren Radwege nicht über die erforderliche Breite von 2,5 m, sowie den Sicherheitstrennstreifen verfügen. Gleichsam fehle der vorgeschriebene Trennstreifen zwischen Fuß- und Radweg. Bemängelt wurde der abrupte Wechsel zwischen Fuß-/Radweg und Anliegerstraße mit Autoverkehr. Gebäudeschäden durch Erschütterungen würden als unmöglich abgetan, obwohl schon das Rammen der Pfähle für die Autobahn in den Häusern der Einwender wahrnehmbar gewesen sei. Die RAST 06 für die Anlage von Stadtstraßen wäre vollkommen ignoriert worden und weder die Straßen noch die Fuß- oder Radwege würden den Richtlinien entsprechen. Des Weiteren würden die zu kurzen Abbiegespuren im Berufsverkehr zu nicht vertretbarem Rückstau führen. Eine Interessenabwägung hätte nicht stattgefunden. Ergänzend zum Vorbringen im Rahmen der ersten Auslegung müsse auch die Reinigung, der Winterdienst und die Pflege der Grünstreifen durch Stadt oder Landkreis erfolgen. Eine Entschädigung für den Wertverlust von Haus und Grundstück, sowie für die Verschlechterung der Lebensqualität müsse erfolgen. Die vorhersehbar Verschlechterung des Gesundheitszustandes der Einwender aufgrund der Lärm –und Emissionswertentwicklung sei nicht hinnehmbar und entspreche auch nicht den gesetzlichen Vorgaben. Da die Müllfahrzeuge nicht mehr die einzelnen Häuser an der Anliegerstraße anfahren könnten, würden die Mülltonnen und Gelben Säcke am Grundstück der Einwender abgestellt werden, was zur Verschandelung und dazu führen würde, dass sich der Dreck auf ihrem Grundstück verteilt. Hier seien entsprechende bauliche Maßnahmen zwecks Vermeidung vorzusehen. Die Einwender regten zudem an, dass ihr Grundstück auch zu der Anliegerstraße hin mit einer 2 m hohen Lärmschutzwand geschützt werde. Die aktuelle Bausubstanz sei aufzunehmen und entstehende Schäden während der Bauphase und durch die

Lkw-Nutzung (Erschütterungen) der Rübker Straße sowie deren Kostenerstattung zur Schadensbehebung seien festzuhalten.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhoben die Einwender erneut Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag der Formblatteinwendung wird auf die diesbezüglichen besonderen Ausführungen verwiesen (siehe unter Nr. 2.5.90). Im Weiteren sind die Einwände unbegründet:

Gesundheitsgefahren werden entgegen der Annahme der Einwender durch das Vorhaben an ihrem Grundstück nicht verursacht. Aus den mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Immissionen lassen sich solche Gefahren jedenfalls nicht ableiten. Die Belastung mit Luftschadstoffen wird an Grundstück der Einwender deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen, die ihrerseits deutlich unter der Schwelle zur Gesundheitsgefahr liegen. So wird die Belastung mit Stickstoffdioxid bei unter  $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel liegen, bei Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  ist eine Belastung von  $19 - 22 \text{ mg}/\text{m}^3$  im straßennahen Bereich zu erwarten. Auch die Lärmbelastung gibt für die Annahme einer Gesundheitsgefahr nichts her. Freilich wird die Belastung an der Ostfassade im ersten Obergeschoss tags  $61 \text{ dB(A)}$  und nachts  $55 \text{ dB(A)}$  betragen, an der Südostfassade im ersten Obergeschoss, also der straßenzugewandten Seite sind es  $63 \text{ dB(A)}$  tags und  $57 \text{ dB(A)}$  nachts. Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete nach der 16. BImSchV werden damit zwar überschritten, liegen aber bei weitem noch nicht in einem gesundheitsgefährdenden Bereich. Ungeachtet deshalb kann von einer Verschlechterung hier schon deshalb nicht die Rede sein, weil selbst an den am stärksten belasteten Immissionspunkten im ersten Obergeschoss die Lärmbelastung im Vergleich zum Nullfall, also bei unterbleibender Durchführung des Vorhabens, die Lärmbelastung noch um  $1 \text{ dB(A)}$  sinkt. An den Immissionsorten im Erdgeschoss ist dieser Effekt noch stärker. Das Wohnhaus der Einwender wird also durch die geplante Lärmschutzwand im Vergleich zum Ist-Zustand eine Verbesserung erfahren. Weitergehenden Lärmschutz können die Einwender nicht beanspruchen, da er unverhältnismäßig wäre (siehe unter 2.2.3.5.2.4). Das folgt nicht allein aus den höheren Kosten für eine höhere Lärmschutzwand. Zu berücksichtigen sind auch die – von den Einwendern selbst gerügten – Verschattungseffekte der Lärmschutzwand. Bei einer Höhe von  $3 \text{ m}$  hält sich dieser Effekt noch in Grenzen, zumal das Wohnhaus der Einwender einigen Abstand zur Lärmschutzwand haben wird (ca.  $16 \text{ m}$ ). Eine höhere Lärmschutzwand würde aber vor allem bei den näher an der Straße stehenden Gebäuden zu unzumutbaren Wirkungen führen und scheidet daher aus. Die Anwendung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm können die Einwender nicht verlangen, da diese nur für Gewerbelärm gilt und für Straßenverkehrslärm die Anwendung der 16. BImSchV verbindlich ist, wie sich aus § 43 Abs. 1 BImSchG ergibt. Dass der Garten der Einwender aufgrund der Wirkungen des Vorhabens nicht mehr nutzbar wäre, trifft nicht zu. Auch dieser wird vom Verkehrslärm durch die geplante Lärmschutzwand entlastet. Zu den Erschütterungswirkungen wird auf Nr. 2.2.3.5.4 verwiesen.

Soweit sich der Einwender gegen die Gestaltung der Anliegerstraße wendet, damit verbundene Erschwerungen bei der Müllabholung und ähnliche Wirkungen, werden die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 und Nr. 2.2.3.12 in Bezug genommen. Dass die Anliegerstraße im Bereich des Wohnhauses der Einwender als Schleichweg genutzt werden könnte, ist ausgeschlossen, da die Straße auf Höhe des Grundstückes der

Anlieger in einen Geh- und Radweg übergeht, eine Ein- oder Ausfahrt an dieser Stelle mit Kraftfahrzeugen also nicht möglich ist. Es trifft auch nicht zu, dass die Anliegerstraße zu schmal wäre, weil dort mit PKWs in einer Breite von 2,55 m zu rechnen ist. Die meisten PKW sind deutlich schmaler, es werden hierzu die Ausführungen zu einem anderen Einwender mit dem gleichen Argument in Bezug genommen (siehe unter Nr. 2.5.52). Zudem wird die Anliegerstraße auf Höhe des Grundstückes der Einwender bis zu 6 m breit sein, um die Rangiermöglichkeiten für große Fahrzeuge zu verbessern. Auch die Rübker Straße selbst ist ausreichend dimensioniert (siehe unter Nr. 2.2.3.3.1).

Dass die Einwender Lärmberechnungen, Umweltgutachten und die Ausführungen zur Regenwasserableitung nicht nachvollziehen können bzw. für nicht ausreichend halten, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf dass seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte. Gleiches gilt für die pauschale Behauptung, die Anliegerstraßen würden gesetzlichen Bestimmungen widersprechen. Welche das sein sollen, wird von den Einwendern nicht benannt.

Die Behauptung, es habe keine Interessenabwägung stattgefunden, geht ins Leere. Der Vorhabenträger, der für die Erarbeitung der Unterlagen zuständig ist, muss zwar einen Ausgleich der verschiedenen Interessen bei seiner Planung vornehmen. Die eigentliche Entscheidung und Interessenabwägung erfolgt jedoch durch die Planfeststellungsbehörde in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Eine Entschädigung steht den Einwendern nicht zu, da für das Vorhaben von ihrem Grundstück keine Flächen benötigt werden. Eine Entschädigung für mittelbare Inanspruchnahmen des Grundstücks nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG, insbesondere durch Verkehrslärm, kommt ebenfalls nicht in Betracht (siehe Nr. 2.2.3.9.3). Dies wäre nur denkbar, wenn auf einem Außenwohnbereich (z. Bsp. Terrasse) der Immissionsrichtwert zur Tageszeit überschritten würde. Das ist aber nicht der Fall.

### **2.5.19 Einwender Nr. 21**

Der Einwender hat zwei Einwendungen fristgerecht erhoben. Er wohnt in der Braunschweiger Straße, die zwar nahe der Konrad-Adenauer-Allee liegt, sich jedoch etwa 720 m südwestlich von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße befindet.

Im Rahmen der ersten Auslegung kritisierte der Einwender zusammengefasst die von der umgebauten Straße ausgehenden Wirkungen (Lärm, Erschütterungen und Abgase), die erdrückende Wirkung der Schallschutzwände, den Verlust von Baumbeständen, die Verkehrszunahme, den ursprünglich geplanten Kreisverkehr und Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Konrad-Adenauer-Allee. Vorzugswürdig sei die Variante 2a, die direkt ins Industriegebiet führe und von dort weiter über nicht an Wohngebiete grenzende Straßen zur B 73.

Im Rahmen der zweiten Auslegung hielt der Einwender an seinem Vorbringen fest und brachte zusätzlich vor, dass sich Stadtautobahnen nicht bewährt hätten und vorliegend nicht realisiert werden sollten.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Eine solche Betroffenheit ist hier nicht geltend gemacht und wegen der Entfernung des Grundstückes des Einwenders zur

Baustrecke auch nicht ersichtlich. Soweit sich der Einwender auf Auswirkungen eines erhöhten Verkehrs auf der Konrad-Adenauer-Allee beruft, sind diese Auswirkungen allenfalls geringfügig und dem Vorhaben nicht mehr zuzurechnen.

### **2.5.20 Einwender Nr. 22**

Die Einwender haben eine Einwendung fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße, das in zweiter Reihe mit einem Wohnhaus bebaut ist. Die Zufahrt zu ihrem Haus erfolgt über ein Wegegrundstück, von dem – anders als in der vorherigen Planung – keine Fläche mehr benötigt wird.

Die Einwender machten die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) geltend und brachten ergänzend dazu vor, ihr Grundstück liege im Bereich der Zufahrt, sodass der Lärmschutz an dieser Stelle stark eingeschränkt sei. Ihre Terrasse würde kaum noch nutzbar sein. Zudem sei fraglich, ob der unter Asthma leidende Eigentümer bei erhöhten Feinstaubwerten noch dort wohnen könne. Kritisiert wurde die verschärfte Parkplatzproblematik bei Anlieferungen, Post, Handwerkern und Besuchern. Ebenso sei das Einbiegen bei starker Verkehrsbelastung auf der Rübker Straße gefährlich.

Anlässlich der dritten Auslegung reichten die Einwender ihr Einwendungsschreiben, welches sie im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen abgegeben hatten, ohne jegliche Änderung erneut ein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Auch die weiteren Einwände sind nicht berechtigt. Das Wohnhaus der Einwender ist durch seine Hinterliegerstellung so gut abgeschirmt, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm nirgends auftritt. Das gilt erst recht für die nach verfügbaren Luftbilddaufnahmen wohl im hinteren, also straßenabgewandten Bereich des Grundstückes liegende Terrasse. Auch die Belastung mit luftfremden Schadstoffen bewegt sich in diesem Bereich nur noch auf dem Niveau der stets vorhandenen Hintergrundbelastung, sodass gesundheitliche Risiken von vornherein sicher ausgeschlossen werden können. Nennenswerte Erschwerungen der Zufahrtssituation sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im konkreten Fall nicht erkennbar, da die Zuwegung zur Rübker Straße nicht verändert wird.

### **2.5.21 Einwender Nr. 23**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße. Die Zufahrt zu ihrem Haus erfolgt über ein Wegegrundstück, von dem – anders als in der vorherigen Planung – keine Fläche mehr benötigt wird.

Anlässlich der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) und kritisierten darüber hinaus, die Gewährleistung der Zufahrten während der Bauphase – auch für Ver-/ Entsorgungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei, Feuerwehr oder Rettungswagen -, sowie die Sicherung der Gebäude während der Bauphase insbesondere hinsichtlich der Grundwasserabsenkung (Risse an Gebäuden). Hinsichtlich der Gegebenheiten der Anliegerstraße wurde hinterfragt, wie dem Gegenverkehr ausgewichen werden könne, ob sie als Einbahnstraße



ausgestaltet werde, wie Zu- / Abfahrten von Versorgungsfahrzeugen, Rettungsfahrzeugen, Feuerwehr, Polizei in der Anliegerstraße gewährleistet würden. Ebenso würden die Kosten für den Ausbau weit übertroffen durch falsche Berechnungen, Lärmschutzwände, Grunderwerb und Entschädigungen. Der Lärmschutz sei unzureichend, da Lärmschutzwände unterbrochen werden müssten für Einfahrten und andere Knotenpunkte. Es entstünden Lärmbelästigungen durch Überschreitung der Immissionsgrenze und der Lärmschutz werde an vielen Stellen nicht eingehalten, da aktiver Lärmschutz nicht durchgängig gegeben sei. Ebenso seien der Naturschutz und die Naherholung nicht ausreichend berücksichtigt. Das Naturschutzgebiet Gebiet 54 Moore bei Buxtehude sei Lebensraum vieler Tierarten, besonders des Wachtelkönigs. Außerdem sei ein Regenrückhaltebecken geplant, welches den Tieren zu Schaden kommt. Beeinträchtigt werde auch das Orts- und Landschaftsbild durch den umfangreichen Verlust großkroniger Einzelbäume und sonstiger Grünstrukturen sowie durch technische Überprägung des z.T. noch ländlichen Charakters durch Zunahme der Verkehrsflächen und den Bau von Lärmschutzwänden. Durch Erschütterungen zwischen der K 40 und den Häusern würden starke Beeinträchtigungen der Wohnqualität entstehen. Die Häuser würden im Wohnraum zu Resonanzkörpern und in oberen Räumen und Gärten würde die dB-Zahl überschritten, da die Schutzwände diese Höhe nicht abdecken würden. Erholen und Wohnen sei dort nicht mehr möglich. Zudem wurde hinterfragt, wie Oberflächenwasser, das durch den Druck der Verdichtung der Straße entstünde an den Seiten der K 40 abgeleitet werden solle. Weitere Kritik richtete sich gegen die Unterlagen zur UVP-Pflicht.

Im Rahmen der zweiten Auslegung hielten die Einwender daran fest, der Lärmschutz könne auf dem Flurstück 286/37 nicht erreicht werden. Ohne Lärmschutzwand werde dort ein Punkt angegeben mit >70 dB und zwei Punkte mit Anspruch Gebäude. Weiter werde der AWB Bereich gar nicht in die Bewertung aufgenommen. Das sei laut 16. BImSchV und 39. BImSchV nicht zulässig. Eine Erholung sei weder auf der Terrasse noch im Vorgarten möglich. Mit der Lärmschutzwand würden hier gar keine dB Werte mehr gemessen. Angefragt wurde insoweit, welche Berechnungsgrundlage dafür verwendet worden sei und warum am Flurstück 286/36 ohne Lärmschutzwand und mit Lärmschutzwand die gleichen Werte gemessen würden. In der Anlage 17.1.2.5\_tabelle\_beurteilungspegely2v1.pdf wären falsche Werte aufgenommen worden. Hier bestünde ein Anspruch auf aktiven/passiven Schallschutz für das Flurstück 286/37. Zudem wäre die Frage nicht berücksichtigt worden, wie hoch die dB Werte bei unterschiedlichen Wetterlagen (Regen, Schnee, Wind/Windrichtung) seien. Außerdem gäbe es keine Angaben dazu, wie die dB Werte von LKWs bemessen würden, die eine Höhe von 3,50 m bis 3,80 m hätten und über die Lärmschutzwand hinausragen würden. Weiter bestünde die Möglichkeit, dass Jumbo Schwerlast Lkws eingesetzt werden könnten, die besondere spezielle Maße und Gewichte und eine Höhe von 4,00 m gemäß der StVZO aufwiesen. Eine weitere Belastung sei zu erwarten, da diese Fahrzeuge den Zubringer nutzen könnten, da der Zubringer als vollwertiger AS Zugbringer gebaut werden solle. Hinterfragt wurde, wie hoch die dB Belastung in der Einmündung zum Flurstück 286/13 sei und wie sich der Schall (Aufbruch der Lärmschutzwand, dadurch eine Trichterfunktion für die Gemarkung 286/13) verteile. Die oberen Räume und das Dachgeschoss würden von der 3 m hohen Lärmschutzwand nicht gedeckt und seien somit unbewohnbar. Zudem sei die Bausubstanz des Grundstückes der Einwender vor Baubeginn nicht bewertet worden, ebenso nicht während der Bauzeit und nach Bauende. Es wurde keine Bestandsaufnahme des Wohnhauses sowie des Gartens vorgenommen. Bodenschwingungen, die bei den anfahrenden bzw. bremsenden Fahrzeuge

(Lkw/Pkw) entstünden, wären nicht bewertet worden und es sei nicht geklärt, welche Auswirkungen das auf die Gebäude, sowie auf die Vorgärten und deren Tierwelt wie Maulwurf Kleingetier, Vögel hätte. Bei der Wasserabsenkung während der Bauphase würde nicht bewertet, wie das Gebäude der Einwender geschützt wird.

Der Knotenpunkt Rübker Straße / Konrad-Adenauer-Allee / Harburger Straße würde nunmehr als signalgeregelter Knotenpunkt geplant. Dieser Kreuzungsbereich wäre jedoch schon einmal als nicht leistungsfähig eingestuft worden. Es habe statt der lichtsignalgeregelter Kreuzung ein optimierter Kreisverkehrsplatz entstehen sollen, der sich jetzt auch als nicht leistungsfähig herausgestellt habe. Stattdessen würde man wieder auf die nicht aufnahmefähige lichtsignalgeregelter Kreuzung zurückgreifen, obwohl massive Probleme für den fließenden Verkehr entstehen würden. Es sei mit erhöhten Staus zu rechnen, wobei durch diese mehr Stickoxide, Feinstaub und CO<sub>2</sub> Werte entstünden als berechnet. Außerdem sei das Nutzen einer "Grünen Welle" so nicht möglich. Gleichzeitig würden vom Verkehr Ausweichmöglichkeiten gesucht, die über verschiedene Straßen wie den Feldmannweg, Kälberweideweg, Bollweg, Stemmanns Weg, Immentunsweg und weitere, die nicht für die Belastungen ausgebaut seien, führen würden und mithin auch eine Einschränkung der Nutzung des Naherholungsgebiets erwarten ließen. Es sei nicht bewertet worden, dass hier die Belastungen für Mensch und Tier steigen würden. Ebenso sei eine Einhaltung der Lärmimmissionsschutzwerte für Tag und Nacht für den Bereich des Flurstücks 286/13 nicht zu erwarten. Die Einwender fragten in diesem Zusammenhang an, wie die Verteilung dieser Stickoxide, Feinstaub und CO<sub>2</sub> Werte auf der gesamten Strecke sei, wie hoch die Belastung bei unterschiedlichen Wetterlagen wäre, wie hoch die Werte für Stickoxide, Feinstaub und CO<sub>2</sub> im Bereich der Unterbrechungen der Lärmschutzwand seien, ob es eine sogenannte Sogwirkung zu den Häusern gäbe und wie hoch die Werte für Stickoxide, Feinstaub und CO<sub>2</sub> bei den AWB Bereichen Tag/Nacht an Grundstück der Einwender seien. All dies wäre nicht bewertet worden. Ebenso sei fraglich, wie hoch die Belastungen bei fließendem bzw. bei stehendem Verkehr wären und wie hoch die Belastung im Bereich der geöffneten Lärmschutzwand für Mensch und Tier seien. Besonders gefährdet wären die Bereiche der AWB sowie der gesamte Fuß- Radweg entlang der Rübker Straße in beiden Richtungen angesichts zu hoher Stickoxide, Feinstaub und CO<sub>2</sub> Werte. Darüber hinaus sei eine Abbiegung Richtung Konrad-Adenauer-Allee von der Zuwegung zum Grundstück der Einwender aus nicht möglich, da an dieser Stelle eine Links-Rechts-Querung stattfinde und die Sicht durch die Lärmschutzwand bzw. den Fuß-/Radweg beeinträchtigt werde. Hier entstünde ein erhöhtes Unfallrisiko und die "Grüne Welle" werde unterbrochen, was zu Stau, mehr Lärm und mehr Stickoxiden, Feinstaub und höheren CO<sub>2</sub> Werten für die Anwohner führe. Zudem bestünde nicht die Möglichkeit von einer Anliegerstraße für den Fußgänger bzw. Radfahrer auf den Fuß-/Radweg zu wechseln, da die Anliegerstraße im Wendehammer von dem Fuß-/Radweg durch eine Mulde / Seitengraben getrennt wäre (von Konrad -Adenauer -Allee Richtung A 26). Der Fußgänger oder Radfahrer müsse die Anliegerstraße mehrfach wechseln, wenn er aus Richtung Innenstadt zum Haus der Einwender möchte, was zu mehrfachen Rotphasen der Ampeln führt. Auch dies mache das Ausnutzen einer Grünen Welle nicht möglich und führe zu Staus bzw. höheren Immissionsbelastungen zu Lasten der Anwohner. Die Anliegerstraße entspreche mit ihrer angegebenen Breite den absoluten Minimalanforderungen der Richtlinie (RASt 06). Angesichts der optischen Einschränkung der Lärmschutzwand sei davon auszugehen, dass hier ein erhöhtes Unfallrisiko bestehe. Weiterhin könne die Begegnung Lkw / Pkw und Lkw / Lkw gar nicht stattfinden. Eine Begegnung Pkw / Pkw sei nur im äußersten Fall mit höchster

Umsicht beider Verkehrsteilnehmer möglich. Weiter bestünde nicht die Möglichkeit, dass ein Lkw an einem parkenden PKW vorbeifahren kann (z.B. Anlieferung, Post, Müllabfuhr, Krankenwagen, Feuerwehr usw.). Ebenso könnten die Feuerwehr und die Müllabfuhr nicht auf die Anliegerstraße gelangen, da diese zu eng sei. Ein Brand könne nicht gelöscht werden, wenn mehrere Feuerwehrezüge benötigt würden. Mehrere Rettungsfahrzeuge würden bei einem Großbrand, schweren Unfällen oder Evakuierungen in der Anliegerstraße keinen Platz finden. Plätze für Hydranten wären nicht vorgesehen. Durch den Bau der Lärmschutzwand würden zudem Parkplätze im Seitenraum der Rübker Straße genommen, sodass angefragt wurde, wo öffentliche Parkplätze errichtet werden würden. Die Einwender formulierten die Fragen, wer für die Instandhaltung der Anliegerstraße und den Winterdienst verantwortlich sei und wer die Kosten für die Unterhaltung der Anliegerstraße trage. Zudem wollten die Einwender wissen, wie ihr Grundstück während der Bauphase versorgt würde, wie die Anfahrt / Abfahrt zum Grundstück gewährleistet werde, wie während der Bauphase Polizei, Feuerwehr, Notarzt, Krankenwagen, Müllabfuhr, Post, Gas, Wasser Entwässerung usw. die Anlieger erreichen könnten. Hinsichtlich der Zeit nach der Vollendung der Bauphase interessierten sich die Einwender dafür, wie die Ver- und Entsorgung des Grundstückes z. B. hinsichtlich einem Stellplatz der Mülltonnen geregelt werde und wie sichergestellt sei, dass Polizei, Feuerwehr, Müllwagen Krankenwagen, Notarzt, Post, Handwerksbetriebe ungehindert zum Grundstück und in seine Zuwegung gelangen könnten. Hinsichtlich Aspekten der Sicherheit wurde hinterfragt, wie der Schutz und die Sicherheit für Mensch, Tier und Gewässer gewahrt würden, wenn auf dem Zubringer ein Unfall mit Gefahrguttransporter passieren würde.

Anlässlich der dritten Auslegung machten die Einwender geltend, dass die Immissionsorte „5 OG1 Nord“ und „7 OG1 Ost“ an einer Hausfront liegen würden, vorliegend aber nicht gleichrangig bewertet worden seien. Die Bewertung des Lärmschutzes sei nicht „sauber“ gegenüber der Anhörung im Mai 2016 bewertet und nachgebessert worden. Daten würden dabei bewusst falsch dargestellt, da die 3 m hohe Lärmschutzwand die Anforderungen nicht erfüllen könne. Ebenso sei die Schallrückbildung von den rückliegenden Häusern auf „Position 2 Terrasse“ nicht bewertet. Kritisiert wird die Höhe der Lärmschutzwand von 2 m auf 8 m (Verschattung, Unterbau der Lärmschutzwand nicht definiert). Die Position 4 sei schlechter als „vorher Gebäude 70/60 Position 5/7 Gebäude Anspruch“. In der Anlage „Stellungnahme-K 40-LSW.pdf vom 27.05.2011“ werde von durchschnittlichen Werten aus dem Jahr 2011 ausgegangen, die zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr relevant seien. In der dortigen Berechnung werde z.B. von einer 4 m hohen Lärmschutzwand ausgegangen und nicht von einer 3 m hohen. Zudem seien ältere Pkw und LKW zu bewerten, da diese durch Verschleiß und Abnutzung an Lärm zunehmen würden. Drohende massive Schlafstörungen oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen wären gar nicht berücksichtigt worden. Angaben zum Unterbau der Lärmschutzwand würden fehlen und die Lärmschutzwand sei wegen der Verschattungsgefahr nicht möglich. Die Lärmschutzwand biete mit 3 m Höhe auch keinen ausreichenden Lärmschutz bei Durchfahrten von LKW z.B. von Kühlcontainern, die ihre Aggregate oberhalb der Fahrerkabine angebaut hätten und über die Lärmschutzwand ragen würden. Hinsichtlich des Immissionsschutzes in Bezug aus NO<sub>2</sub> wollten die Einwender wissen, wie die Einhaltung der Emissionswerte besonders hinsichtlich der LKW-Fahrten sichergestellt werde, da z.B. manche LKW (Osteuropa) nicht der Abgasnorm entsprechen würden. Die Einwender brachten zudem vor, dass keine Rettungsgasse vorhanden sei. Sie erfragten außerdem, warum Störeinflüsse wie Bahn, Fluglärm, Abgase der

Schiffahrtindustrie nicht mit aufgenommen worden seien. Es gäbe darüber hinaus keine Erklärung, wie mit Bauschäden an den Häusern verfahren werden solle. Eine Baubegutachtung vor, während und nach dem Ausbau der K 40 wurde gefordert. Erfragt wurde auch, wie Beschädigungen durch den Neubau abgesichert werden würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90). Auch im Übrigen ist die ausführliche Einwendung unbegründet:

Den Bedenken der Einwender hinsichtlich baubedingter Wirkungen und Belastungen hat die Planfeststellungsbehörde durch einen Genehmigungsvorbehalt für die Bauausführungsplanung und die Nebenbestimmung unter Nr. 1.1.4.2 hinreichend Rechnung getragen. Zudem wird auch das Haus der Einwender zu denen gehören, deren Zustand vor Beginn der Bauarbeiten im Wege der Beweissicherung festgestellt wird. Weitergehende Maßnahmen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst, weil nicht ersichtlich ist, dass die Bauausführung Probleme aufwerfen könnte, die zwingend schon in der Planfeststellung gelöst werden müssen. Im Übrigen wird auf die unter 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwender werden dabei voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein.

Die Kritik der Einwender an der Dimensionierung der Anliegerstraßen ist unberechtigt; diese sind mit Blick auf das sehr geringe Verkehrsaufkommen für die Bedürfnisse der Anlieger ausreichend (siehe hierzu unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12). Zudem stellt sich die Frage, ob dies die Einwender überhaupt tangiert, da deren Grundstück einen direkten Zugang zur Rübker Straße behält und keine Anliegerstraße benutzen muss.

Inwiefern die Berechnungen für den Ausbau falsch sein sollen, ist nicht näher dargelegt. Wenn dies auf die behaupteten Fehler bspw. bei der Bemessung des Lärmschutzes zurückgeführt werden soll, trifft dies nicht zu, weil solche Fehler nicht vorliegen.

Hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung trifft die Behauptung der Einwender zu, dass es vielfach zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt, auch am Wohnhaus der Einwender. Die am stärksten belastete straßenzugewandte Nordwestfassade wird im Obergeschoss mit 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts belastet, was die Grenzwerte um 2 bzw. 6 dB(A) überschreitet, wobei diese Belastung nur geringfügig über der Vorbelastung liegt und zudem an einigen Immissionspunkten die Belastung auch abnimmt. Weitergehender aktiver Lärmschutz ist aus den unter 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen aber nicht möglich. Die Einwender erhalten insoweit passiven Lärmschutz. Es trifft hingegen nicht zu, dass auf dem Grundstück der Einwender ein Immissionspunkt mit mehr als 70 dB(A) angegeben wurde. Dass ein Außenwohnbereich nicht die Berechnungstabelle aufgenommen wurde, ist unschädlich. Ein solcher kann sich nach den örtlichen Gegebenheiten nur auf der Gebäuderückseite befinden, wo die Immissionsgrenzwerte zur Tageszeit zweifelsfrei eingehalten werden. Davon, dass die Nutzung von Außenwohnbereich und Obergeschoss nicht mehr möglich ist, kann also keine Rede sein. Es trifft zu, dass am Nachbargrundstück mit der Flurstücksnummer 286/36 in der Berechnungstabelle zum Teil die gleichen Werte für eine Realisierung des Vorhabens mit und ohne Lärmschutzwand angegeben sind. Daraus lässt sich aber nicht die Fehlerhaftigkeit der Berechnung ableiten, weil dies der Lage der jeweiligen Immissionsorte auf der geschützten Gebäuderückseite

geschuldet ist. Ein Fehler der Berechnung liegt auch nicht darin, dass die Immissionsorte „5 OG1 Nord“ und „7 OG1 Ost“ unterschiedlich behandelt werden, obwohl sie an der gleichen Hausseite liegen. Der Immissionsort „7 OG 1 Ost“ liegt einige Meter weiter straßenabgewandt, sodass die Immissionsbelastung dort um 2 dB(A) niedriger ist als am Immissionsort „5 OG 1 Nord“. Eine besondere Berücksichtigung übergroßer LKW oder älterer Fahrzeuge ist in der Form nicht erforderlich, weil zum einen die Erstellung der Lärmprognosen auf standardisierten Berechnungsvorgaben beruht. Zum anderen sind Hauptgeräuschquelle von LKWs die Rollgeräusche des Reifens sowie die Motorgeräusche. Diese Quellen befinden sich eher bodennah. Auf die Lärmbelastung am Wegegrundstück mit der Flurstücksnummer 286/13 kommt es nicht an, weil die 16. BImSchV nach ihrer Anlage 1 für solche Flächen keine Beurteilung fordert. Eine nennenswerte Verschattung ist aufgrund der Distanz zwischen Lärmschutzwand und dem Wohnhaus der Einwender nicht zu befürchten,

Die Planung berücksichtigt entgegen dem Vortrag der Einwender sehr wohl die Belange des Naturschutzes. Diese waren vor allem bei der Variantenprüfung von großer Bedeutung, weil mit der Vorzugsvariante eine weitere Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes Moore bei Buxtehude vermieden werden kann (vgl. unter 2.2.3.2 und 2.2.3.7.3). Das wird auch bei der Planung des Regenrückhaltebeckens berücksichtigt, welches sich außerhalb des Vogelschutzgebietes befindet.

Die Besorgnis vor Erschütterungen ist unbegründet. Hierzu wurden, unter anderem am Nachbarhaus der Einwender Messungen durchgeführt und darauf aufbauend Berechnungen vorgenommen. Diese zeigen, dass auch nach Realisierung des Vorhabens nicht mit unzumutbaren Immissionen durch Erschütterungen zu rechnen ist, was nicht heißt, dass gar keine Erschütterungen wahrnehmbar wären (siehe unter 2.2.3.5.4).

Die gewählte Gestaltung der Kreuzung mit der Harburger Straße ist auch hinreichend leistungsfähig zur Abwicklung des vorhandenen Verkehrs (siehe unter 2.2.3.3.2).

Die hinterfragte Luftschadstoffbelastung für den Straßen- und Gehwegbereich konnte der mit ausgelegten Untersuchung der Luftschadstoffbelastung entnommen werden. Allerdings muss auf diesen Flächen der Immissionsgrenzwert der 39. BImSchV nicht eingehalten werden, da es sich nicht um Flächen handelt, auf denen sich Menschen im Vergleich zum Mittelungszeitraum (Kalenderjahr) über längere Zeit aufhalten (siehe auch Anlage 3 der 39. BImSchV, A.2)<sup>270</sup>. Eine besondere Berücksichtigung einzelner älterer Fahrzeuge in der Berechnung der Luftschadstoffbelastung war nicht erforderlich. Die Eingangsdaten der Untersuchung beruhen auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA), welches seinerseits die Emissionsdaten kalenderjahrbezogen nach statistischen Methoden aufgrund der Flottenzusammensetzung in Deutschland zur Verfügung stellt. „Störeinflüsse“ durch sonstige Abgase (z. Bsp. der Schifffahrtsindustrie) sind insoweit berücksichtigt, als die Annahmen zur schon vorhandenen Luftbelastung (=Vorbelastung) auf gemessenen Realdaten an den nächstgelegenen Messstationen beruhen, welche derlei Abgase – soweit vorhanden – mit erfassen.

Parkplätze entlang der Rübker Straße werden nicht errichtet, da dies mit der Errichtung der Lärmschutzwände und Anliegerstraßen aus Platzgründen nicht möglich ist. Die Unterhaltungslast der Anliegerstraße wird die Hansestadt Buxtehude tragen, die auch entscheidet, wem der Winterdienst obliegen wird.

---

<sup>270</sup> BVerwG, Urt. v. 10.10.2012 – 9 A 19/11 – NVwZ 2013, 649 (hier zitiert nach juris, Rn. 42).

Schließlich wollen die Einwender wissen, was im Falle eines Unfalls mit Gefahrguttransportern auf der Rübker Straße geschähe. Diese Frage lässt sich dahin beantworten, dass es in diesem Fall Aufgabe der zuständigen Einsatzkräfte – hauptsächlich der Feuerwehr – sein wird, die in einem solchen Fall entstehenden Gefahren zu bewältigen. Es gilt hier nichts anderes wie bei einem Unfall mit einem Gefahrguttransporter an irgendeiner anderen Stelle im Siedlungsbereich von Buxtehude.

### **2.5.22 Einwender Nr. 24**

Der Einwender hat zwei fristgemäße Einwendungen erhoben. Er ist Eigentümer eines Grundstückes, das nördlich von der Rübker Straße ca. 300 m vom Ende der Ausbaustrecke am Kälberweideweg entfernt liegt.

In seiner Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung hat der Einwender geltend gemacht, er befürchte einen extremen Zeitverlust beim Einbiegen in die K 40 aus Kälberweidenweg kommend. Schon jetzt bestünde durch ein höheres Verkehrsaufkommen im Kälberweidenweg als Ausweichstrecke Gefahr für Kinder in den zwei anliegenden Kindergärten. Zudem befürchte er größere Luftverschmutzung, die insbesondere auch durch die langen Wartezeiten bis zum Einbiegen in die K 40 bzw. den Kälberweideweg entstünden. Das Haus des Einwenders stünde teilweise auf Moorgrund, sodass er veränderte Wasserstände, die durch Absenkung der Bodenverhältnisse zu Rissen und Wertminderung seines Gebäudes führen, im Zuge der Baumaßnahmen befürchte. Die verstärkten Erschütterungen durch den Ausweichverkehr würden den vorgenannten beschriebenen Effekt vergrößern. Der Einwender merkte im Rahmen des Erörterungstermins für den Ausbau der Rübker Straße vom 26. / 27. Mai 2016 an, dass der Kälberweideweg bei der Aufzählung hinsichtlich der Maßnahmen wegen Gebäudeschäden vergessen worden sei. Im Rahmen der dritten Auslegung rügte der Einwender zudem einen sich aufgrund des Vorhabens bildenden Rückstau im Kälberweideweg. Der Einwender wies auf das Entstehen eines Trichtersogeffekts hin, der durch die Unterbrechung der Lärmschutzwand am Kälberweideweg entstünde und zu mehr Lärm und Luftverpestung führen werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des Grundstückes des Einwenders zur Rübker Straße kommt eine eigene Betroffenheit höchstens für die geltend gemachte Erschwerung der Einfahrt vom Kälberweidenweg in die Rübker Straße in Betracht. Zwar ist nicht auszuschließen, dass es dabei zu erhöhten Wartezeiten auf der Grundlage des erhöhten Verkehrsaufkommens kommen kann. Das ist jedoch mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele in jeder Hinsicht ohne weiteres zumutbar. Für eine spürbare Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im Kälberweidenweg sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte (vgl. noch unter 2.2.3.5.3). Zudem berücksichtigen sowohl die schalltechnische Untersuchung als auch die luftschadstofftechnische Untersuchung die Unterbrechung der Lärmschutzwand an der Einmündung des Kälberweideweges bei ihren jeweiligen Ausbreitungsberechnungen.

Die Gefahr von Gebäudeschäden unmittelbar durch das Bauvorhaben ist am Grundstück des Einwenders aufgrund der Entfernung ausgeschlossen, sodass es hierzu auch keiner weiteren Sicherungsmaßnahmen oder Beweissicherungen bedarf. Gleiches gilt für Auswirkungen der Verkehrszunahme auf dem Kälberweidenweg selbst. Die prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens beträgt hier 20% auf

ca. 3000 Kfz/d, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine nennenswerten Probleme nach sich ziehen wird.

### **2.5.23 Einwender Nr. 25**

Die Einwender haben eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes östlich der Harburger Straße, wobei sich ihr Wohnhaus in dritter Bebauungsreihe von dieser befindet.

Sie haben im Rahmen der ersten Auslegung die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) erhoben und darüber hinaus geltend gemacht, dass die Kreuzungen Ellerbruch / Harburger Straße / Hansestraße bereits jetzt oft überlastet sei. Sie würden fordern, den Zubringer erst zu bauen, wenn die Bauabschnitte 2-4b der A 26 vollendet seien. Darüber hinaus würden sie einen Verkehrskollaps und massive Gesundheitsgefährdung befürchten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.90). Auch im Übrigen sind die Einwände unbegründet. Das Vorhaben wird zwar auch im nachgeordneten Straßennetz zu Veränderungen der Verkehrsbelastung führen. Die von den Einwendern genannten Kreuzungen werden aber davon nicht in einer Weise betroffen sein, die ihre Leistungsfähigkeit übersteigen würde. Von einem Verkehrskollaps und „massiven“ Gesundheitsgefährdungen kann daher keine Rede sein. Schließlich besteht auch keine Notwendigkeit, den Baubeginn für den Zubringer auf die Zeit nach dem Anschluss der A 26 an die A 7 festzulegen. Solange die A 26 nicht bis zur A 7 gebaut ist, wird sie auch noch nicht in vollem Umfang verkehrsbelastet sein. Dies gilt vor allem für ein vorübergehendes Ende an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf. Mit der niedrigeren Belastung der Autobahn würde in einem solchen Zwischenstadium aber zwingend auch eine deutliche niedrigere Verkehrsbelastung des Zubringers über die K 40 einhergehen, falls dieser vor der Anbindung der A 26 an die A 7 fertiggestellt sein sollte.

### **2.5.24 Einwender Nr. 26**

Die Einwenderin – eine Grundstücksgesellschaft – hat zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist als Grundstücksgesellschaft Eigentümerin eines Flurstücks an der Rübker Straße mit einer Gesamtgröße von 1.184 m<sup>2</sup>. Von diesem sollten ausweislich der ursprünglichen Planunterlagen 227 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Planunterlagen umfasst die zu beanspruchende Fläche noch 152 m<sup>2</sup>.

Beide Einwendungen wurden von dem Vertretungsberechtigten unterschrieben.

Anlässlich der ersten Auslegung der Planunterlagen führte sie aus, sie sähe sich durch das vom Landkreis Stade eingeleitete Planfeststellungsverfahren stark in ihrem Eigentum beeinträchtigt und dieses im Wert gemindert. Ihren Mietern wären die Maßnahme und die damit verbundenen Beeinträchtigungen nicht zuzumuten. Die Folge wären Auszüge und Neuvermietungen, sofern man noch Mieter fände, zu schlechteren Konditionen. Sie würde Wert auf ihr Mietklientel legen und guten Wohnraum zu erschwinglichen Preisen anbieten. Dieses Prinzip würde zerstört.

Im Rahmen der zweiten Auslegung brachte die Einwenderin vor, die sei selbst bzw. stellvertretend für ihre Mieter an zwei Fronten ihres Grundstückes von dem

Bauvorhaben betroffen. Die vorgestellten Planungen würden ihr Grundstück mit der darauf befindlichen Immobilie übergebührend belasten. Ihre überplante Gartenfläche würde die Einwenderin nicht ohne Einlegung von Rechtsmitteln zur Verfügung stellen. Weiterhin weise sie darauf hin, dass zum Zeitpunkt der Errichtung ihrer Häuser kein weiterer Ausbau der K 40 im Raume stand, was von Befürwortern des Ausbaus der K 40 jedoch gerne als Argument genannt werde. Hinsichtlich der Erwartung eines erhöhten Verkehrsaufkommens führte die Einwenderin an, gerade der zunehmende Lastkraftwagenverkehr, für den diese Straße momentan noch gesperrt sei, wäre als unzumutbarer Umstand für Land und Leute anzusehen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs bedeute mehr Verkehrslärm und Emissionen. Eine Lärmschutzwand würde laut Planung in unmittelbarer Nähe zu ihren Balkonen und Terrassen errichtet werden. Dieser Umstand schränke ihre Mieter in Ihrer Bewegungsfreiheit und Ihrem Sichtfeld ein. Verschattungen der Terrassen und Balkone gingen mit dieser Baumaßnahme einher. Aufgrund dieser Tatsache würde die Einwenderin die Vermietbarkeit ihrer Immobilie gefährdet sehen. Preisnachsüsse bis zur Unwirtschaftlichkeit wären die Folge. Gerade in dem Bereich vor ihren Häusern würde sie eine Gefahr für ihre Mieter, sowie für Fußgänger und Radfahrer, wenn Fußgänger- und Radfahrweg in einer Anliegerstraße münden, sehen. Weiterhin sei die Befahrbarkeit aus der Straße Rugen End in die Rübker Straße nicht geklärt. Es bestünden Nachteile für die mobilen Mieter mit ihren Fahrzeugen in den fließenden Verkehr zu gelangen. Weitere Verzögerungen durch Rückstaus in den Zufahrtswegen würden weiteren Lärm und Emissionen bedeuten. Anlässlich der dritten Auslegung erhob einer der Mitglieder der früheren Erbgemeinschaft als jetziger alleiniger Eigentümer des Grundstückes eine weitere Einwendung. Mit dieser brachte der Einwender zum Ausdruck, dass durch die bauliche Maßnahme die Wohnqualität seiner Mieter und der Wert der Immobilie nachhaltig negativ betroffen wären. Die Probleme gegenüber der den Einwender finanzierenden Bank könne er noch gar nicht abschätzen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme – insbesondere bei vermieteten Objekten – würden in der Bauabhandlung nicht berücksichtigt. Seine Mieter würden nachhaltig in ihrem privaten Bereich gestört werden, da die Rad- und Fußwege direkt an ihren Terrassen vorbeiführen würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Grundstück der Einwenderin mit dem darauf vorhandenen Wohngebäude durch das Vorhaben stark betroffen wird. Wegen der unmittelbaren Lage des Grundstücks an der Kreuzung mit der Harburger Straße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts schon jetzt am Wohnhaus an mehreren Immissionsorten überschritten, an zwei Immissionsorten an der Südfassade im ersten und zweiten Obergeschoss wird zur Nachtzeit sogar ein Wert von 60 dB(A) erreicht. Gleichwohl ist ein weitergehender Schutz des Wohnhauses nicht praktikabel. Für einen Vollschutz des Gebäudes müsste die Lärmschutzwand um mehrere Meter erhöht werden, was nicht nur städtebaulich hoch problematisch wäre, sondern auch zu einer massiven Verschattung und Abschottung der sonnenzugewandten Seiten des Wohnhauses führen würde. Auf diese Wirkungen weist die Einwenderin selbst hin. Nach dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Gutachten wird die Mindestbesonnungsdauer nach DIN 5034 zwar zumeist noch erreicht. Das liegt aber eben auch daran, dass die geplante Lärmschutzwand nur 3 m hoch sein wird. Ungeachtet dessen führt die Lärmschutzwand gleichwohl zu positiven Effekten. Im Vergleich zum Nullfall tritt für die westliche Gebäudehälfte überwiegend eine



Verbesserung ein, für die östliche Gebäudehälfte ist dies nur teilweise der Fall. Trotz dessen liegen aber die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an den ungünstigsten Immissionsorten noch bei 10 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts mit einer maximalen Belastung von 63 dB(A) nachts an einem der Immissionsorte. Da aber ein Vollschutz nicht machbar ist und auch eine maßvolle weitere Erhöhung der Lärmschutzwand keinen vollständigen Schutz ermöglicht, gleichwohl aber mit anderen Nachteilen für das Grundstück verbunden wäre, kann die Einwenderin hier auf den passiven Lärmschutz verwiesen werden (vgl. dazu allgemein noch unter 2.2.3.5.2).

Demgegenüber ist eine relevante Zunahme der Luftschadstoffbelastung am Grundstück der Einwenderin nicht zu erwarten. Aufgrund der konkreten Ausbreitungsbedingungen wird die Belastung mit Luftschadstoffen etwa auf dem Niveau der Hintergrundbelastung liegen. Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist mit einem Jahresmittelwert von 14 µg/m<sup>3</sup> Luft und für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) mit einem Jahresmittelwert von 19 – 22 µg/m<sup>3</sup> Luft zu rechnen, was weit unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV liegt.

Mit Blick auf die bereits vorhandene Lärmvorbelastung des Wohnhauses sieht die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht, dass durch das Vorhaben der Mietertrag des Gebäudes vorhabenbedingt wesentlich gemindert wird. Es liegt eben gerade keine durchgängige Verschlechterung der Situation vor, sondern partiell auch eine Verbesserung. Das gilt auch für die behauptete Störung der Mieter im Terrassenbereich. Gerade das Erdgeschoss wird durch die Lage hinter der Lärmschutzwand künftig vom motorisierten Verkehr abgeschottet sein, was objektiv einen Vorteil darstellt gegenüber dem der vorbeiführende Rad- und Fußweg weniger schwer ins Gewicht fällt.

Die Bedenken der Einwenderin hinsichtlich der Befahrbarkeit aus der Straße „Am Rugen End“ in die Rübker Straße teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, da die Straße „Am Rugen End“ nicht direkt auf die Rübker Straße einmünden wird sondern von dieser vielmehr durch die Lärmschutzwand abgeschnitten wird.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Einwenderin für den vorhabenbedingten Flächenentzug außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungsverfahren entschädigt wird. In diesem Verfahren kann die Einwenderin auch Wertminderungen bzw. eine Minderung von Mieterträgen an dem ihr verbleibenden Grundstück nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 lit. a NEG geltend machen.

### **2.5.25 Einwender Nr. 27**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines 403 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den geänderten Planfeststellungsunterlagen – anders als nach den früheren Planunterlagen keine Fläche mehr benötigt wird.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90). Sie wandten darüber hinaus zusammengefasst ein, die Planung führe zu einer erheblichen Störung des Wohnungsmarktes, weil auf lärmbelastete Gebiete ein Preisverfall zukomme. Wer dies könne, würde wegziehen. Sozial Schwächere; die dies nicht könnten, würden mit Lärm und Abgasen noch stärker belastet. Weniger lärmbeeinträchtigte Bereiche erhielten einen erheblichen Zuzugs-Druck, was zu drastischen Preissteigerungen führe, mit der Folge, dass die Mehrheit der Bürger unter schlechter Wohnqualität leiden würde. Darüber hinaus regten die Einwender

einen aktiven Lärmschutz unter Einhaltung der erlaubten Grenzwerte (nach 16. BImSchV für Wohngebiete) an, um eine Schädigung der Gesundheit und Störung des Schlafs durch Verkehrslärm, aber auch durch erhöhte Schadstoffbelastung durch Feinstaub zu vermeiden. Insbesondere würden die Einwender befürchten, dass sie ihren Garten und die am Haus grenzende Terrasse zur Erholung nicht mehr nutzen könnten. Bereits vor Baubeginn müsse ein Beweissicherungsgutachten ihres Hauses zu Lasten des Bauträgers erstellt werden, da sie konkrete Erschütterungsschäden an ihrem Gebäude befürchten würden. Während und nach der Bauphase sei die Möglichkeit des Verlassens ihres Grundstücks (zu jeder Zeit in Richtung Stadt und nach Hamburg ohne Umwege) sicherzustellen. Gefahrgut-Transporten, die durch das Wohngebiet (Rübker Straße) führen könnten, sei die Durchfahrt zu untersagen, da die Buxtehuder Feuerwehr nicht entsprechend bei Unfällen mit Gefahrgut ausgerüstet und ausgebildet sei. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sei sicherzustellen, da die sogenannte „Grüne Welle“ zum Überschreiten der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit verleiten würde. Die Erreichbarkeit der Anliegerbereiche durch Noteinsatzfahrzeuge würde durch die Konzentration / Reduktion der Zuwegungen zum Anliegerbereich erheblich erschwert. Die K 40 dürfe nicht für längere Zeit der Endpunkt der A 26 werden; daher sollte eine Freigabe „Anschlussstelle A 26 - Rübker Straße“ erst nach der Freigabe des 3. Bauabschnittes der A 26 erfolgen. Zudem wiesen die Einwender darauf hin, dass nach RASSt 06 die Obergrenze für die pauschale Bemessung von zweispurigen Stadtstraßen auf eine Kapazität von etwa 18.000 Kfz/24 h (bzw. 1.800 Kfz/h) begrenzt sei. Darüber hinaus sei - wie hier - mit einem noch vertretbaren Verkehrsfluss nicht mehr zu rechnen. Hinzu komme, dass die Rübker Straße mit einer Vielzahl an Grundstücksausfahrten Erschließungsstraße sei, sodass insbesondere auch durch Rechts- und Linksabbieger regelmäßig mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen wäre. Die allgemeine Angabe, man werde die Ampelschaltungen so ändern, dass die Verkehrsströme es zulassen, aus seiner Grundstücksausfahrt zu kommen, würde nicht ausreichen. Es müsse weiter abgesichert werden, dass der Vorhabenträger Ampelschaltungen und Verkehrsbeschränkungen (weitere Geschwindigkeitsreduzierungen, Lkw-Durchfahrtsverbote, allgemeine Durchfahrtsverbote) „nachbessern“ muss, wenn das in den Prognosen jetzt dargestellte Verlagerungsziel nicht erreicht wird und in der Rübker Straße und angrenzenden Wohngebietsstraßen höhere Verkehrszahlen zu verzeichnen sind. Ein hohes Verkehrsunfallpotential liege ebenfalls in den Grundstückseinmündungen, da es sehr schwierig werde, Einsicht in die Anliegerstraße hinsichtlich Radfahrern und Fußgängern zu erhalten, da die Straße mit Lärmschutzwänden verbaut sei. Die vorläufige Schalltechnische Untersuchung widerspreche den Aussagen des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Ableitung des Verkehrs aus den Wohngebieten, der Lärminderungsplanung mit dem dort aufgezeigten dringenden Handlungsbedarf bei Lärmwerten über 15 dB(A) am Tage und 15 dB(A) nachts. Dies entspreche ungefähr der dreißigfachen Verkehrsmenge. Auch würden an einer Reihe von Immissionspunkten die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten. Dies seien Orientierungswerte für Gesundheitsbeeinträchtigungen, die zugleich Grundrechtsverletzungen bewirken könnten. Die bauliche Maßnahme der Lärmschutzwände in Höhe von 2.930,000 € sei wirtschaftlich nicht vertretbar, da hierdurch nur eine Reduktion der Pegelwerte von 4 dB (A) tags / 3 dB nachts erreicht werde. Ebenso hielten die Einwender das Aufstellen von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 3.00 - 4.50 m für städtebaulich sehr bedenklich.

Im Rahmen der zweiten Auslegung wurden etliche Argumente der ersten Einwendung wiederholt. Zudem wandten die Einwender ein, eine Interessenabwägung habe überhaupt nicht stattgefunden. Die K 40 solle in Zukunft Verkehrsmengen wie eine Bundesstraße verkraften, eine Hochstufung zur Bundesstraße sei allerdings nicht vorgesehen, da dann die Planungshoheit nicht mehr beim Kreis läge. Die Zulässigkeit dieses Vorgehens sei zweifelhaft. Eine Querung der Zubringerstraße für Fußgänger / Radfahrer sei nur mit unzumutbar langen Umwegen möglich. Soziale Kontakte zu der Nachbarschaft auf der gegenüberliegenden Seite würden zunehmend eingeschränkt. Die Kreuzung Harburger Straße/ Rübker Straße und Konrad-Adenauer-Allee würde übermäßig beansprucht, wenn auf ihr täglich fast 40.000 Fahrzeuge fahren sollten. Durch die neue Ampeltaktung würde sich der Feierabendverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee in Richtung Spange teilweise bis zur Einmündung Obstgarten zurückstauen. Auch auf der Harburger Straße gäbe es immer wieder Behinderungen in beide Richtungen. Man sollte berücksichtigen, dass zurzeit "nur" ca. 9000 Fahrzeuge täglich auf der Rübker Straße fahren und nicht schon zwischen 21.600 und 24.000 Fahrzeugen täglich. Die zunehmende Beeinträchtigung durch Lärm, Schadstoffbelastungen durch Straßenverkehr, Erschütterungen und Einschränkungen jeder Art würden sich auch auf das nachfolgende Straßennetz unmittelbar auswirken. Die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Für die Lärmschutzberechnungen gäbe es keine nachvollziehbaren Berechnungsformeln. In der Planung von 2011 wären deutliche höhere Schutzwände geplant gewesen und im Laufe weitere Gutachten, wären selbst die 4 m hohen Schutzwände als nicht ausreichenden Lärmschutz bestätigt worden. Der neue Plan hingegen sehe aus städtebaulichen Aspekten, eine Höhe der Lärmschutzwände von durchgehenden 3 m vor. Die Einwender sehen darin eine Verschlechterung der Planung hinsichtlich des Lärmschutzes. Nicht nachvollziehbar sei das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 in seinen Schlussfolgerungen, da es nachweislich fehlerhaft in der – scheinbar nicht vor Ort ermittelten – Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen ist. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. In den Planungsunterlagen wären zudem keine Details darüber enthalten, wie sich die neuen Wegführungen entlang der Anliegerstraße gestalten würden. Auch hier fehle eine nachvollziehbare Beschreibung, teilweise wären die Anliegerstraßen mit einer Breite von 4,75 m - 3,50 m versehen, die in dieser Bemessung für Notfahrzeuge und anderer größeren Fahrzeuge viel zu gering ausgelegt seien. Für die Müllabfuhr wäre gleich eine Nutzung der Anliegerstraßen ausgeschlossen. Die Einwender hinterfragten in diesem Zusammenhang die in der Planung vorgesehenen sog. Wendemöglichkeiten an den Enden der Anliegerstraßen. Sie seien teilweise mit einem Radius von kleiner 4,5 m (Bereich Rübker Straße 20 -30) versehen. Hier würden selbst Kleinstfahrzeuge nur mit mehrfachen Vor- und Zurückfahren, eine Richtungsänderung schwerlich erzielen können. Der Anlieferverkehr durch Lkws, sowie Kleintransportern sei somit ebenfalls ausgeschlossen. Der im Bereich des Grundstückes der Einwender angedachte Wendekreis sei für Fahrzeuge ab Kleinfahrzeuge kaum nutzbar und rechtfertigt keine Grundstücksenteignung. Selbst mit der Verbreiterung der Zuwegung auf 5 m würde das Einbiegen in die Anliegerstraße schwierig, da der Abbiegeradius schon ab der

Größe eines Kleinwagens zu gering ausgelegt wäre. Es seien keine Nothaltebuchten auf der Zubringerstraße und in den Anliegerstraßen vorhanden. Angesichts dessen führe ein liegenbleibendes Fahrzeug unmittelbar zu größeren Staus auf den umliegenden Straßen. Kritisiert wird, dass eine Tonnenbeschränkung und ein Nachtfahrverbot für Lkws auf der Straße ohne Vornahme von bau- und planerische Änderungen am Konzept fallen gelassen worden sei. Bauordnungsrechtlich geforderte Stellplätze würden überbaut. Angesichts der Enge der Anliegerstraßen bestünde kaum Platz für Besucher, da hier kein weiterer Parkraum für Besucherparkplätze freigehalten werde. Dies beeinträchtige die Wohn- und Lebensqualität. Im Bereich der Rübker Straße 20-30 bestünde eine Zuwegung zu den Grundstücken in Form eines Schotterweges, sodass die Einwender beim Bau einer Anliegerstraße zweifache Kosten für die Instandsetzung der Anliegerstraße nach dem Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG) und für den Schotterweg fürchten. Außerdem sei in der Planzeichnung eine Pfahlreihe enthalten, die nicht eindeutig spezifiziert sei. Aufgrund der unterbrochenen, gegenüberliegenden Lärmschutzwand würde es dort unweigerlich zu Schallreflektionen kommen, was eine Minderung der Wohnqualität darstellen und die Grundstücke mit ihren Terrassen bei dieser Lärmentwicklung nahezu unbrauchbar machen würde.

Im Erörterungstermin für den Ausbau der Rübker Straße vom 26. / 27. Mai 2016 wies einer der Einwender darauf hin, dass sie einen Großteil ihrer Fläche aufgeben müssten, da die Ein- und Ausfahrten verändert worden seien. Ihr Schotterplatz würde weiterhin benutzt, um zu den jeweiligen Grundstücken zu kommen, parken würden sie dort jedoch nicht können. Bisher sei auf einem Stück neben dem Schotterplatz geparkt worden, was jedoch jetzt entfiere. Den Anwohnern würden 70 % ihrer Parkmöglichkeiten genommen.

Anlässlich der dritten Auslegung erhoben die Einwender erneut einen Teil von Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machten die Einwender geltend, es würde sich aus ihrer Sicht um einen Neubau und nicht um eine Ertüchtigung der K 40 handeln. Hinsichtlich der nicht möglichen Nutzung von Hydranten bei einem Brand fügten die Einwender an, dass andernfalls die K 40 komplett gesperrt werden müsse, was eine zeitliche Verzögerung der Löscharbeiten nach sich ziehen würde und hierdurch wichtige, lebensrettende Minuten verloren gehen würden.

Im Übrigen haben die Einwender in ihrer dritten Einwendung im Wesentlichen die Einwände erhoben, die sie bereits in ihrer vorherigen zweiten Einwendung geltend gemacht hatten. Darüber hinaus rügen die Einwender, dass die Änderungen zu den Planunterlagen der Ursprungsauslage (2011) und der ersten Planänderung nicht mehr nachvollziehbar seien, da auf Blauzeichnungen oder Änderungsmodus gänzlich verzichtet worden wäre. Das Rechtsgutachten, welches erstellt worden sei um den Bau einer Umgehungsstraße (Variante 2a) auf einer kleinen Strecke am Rand eines Vogelschutzgebietes zu verhindern, werde durch die Einwender angezweifelt, da der Lärm der zukünftigen A 26 und der erhöhte Fluglärm über dem Gebiet nicht berücksichtigt worden seien und dadurch ein falsches Ergebnis aus dem Gutachten hervorgehen würde. Durch die Festlegung der Höhe der Lärmschutzwände auf 3 m aus Nutzen-Kosten-Gründen, wegen Verschattungsproblemen und städtebaulichen Aspekten würde die Zahl der nicht aktiv geschützten Gebäude von 23 (Planung 2011) auf 58 Gebäude mit verbleibendem Anspruch dem Grunde nach (Änderungsplanung 2017, EB, S. 12)

steigen. Die Einwender machten – über die Einordnung der Gebäude Feldmannweg 1A, 1B, 3A und 3B als AW hinaus - zudem geltend, dass es sich insgesamt um ein Wohngebiet handeln würde. Für die Einwender sei unverständlich, wie eine gerechte Abwägung zwischen privater Betroffenheit und allgemeinen Nutzen zustande kommen könne, da grob berechnet 1/3 der betroffenen Gebäude nicht i. S. d. 16. BImSchV aktiv vor Lärm geschützt werden würden und Eingriffe in den Bestand (Fassadendämmung, Schallschutzfenster, Lüftungseinbau) erheblich sein würden, wenn die Innenraumwerte der 24. BImSchV eingehalten werden sollten. Hinsichtlich der Planung der Lärmschutzmaßnahme werde städtebauliches Befinden über Gesundheitsgefährdung gestellt und die Wirtschaftlichkeit der Lärmschutzwände aufgelistet. Es würden jedoch noch gesundheitsschädliche Schallpegel an vielen Wohngebäuden übrig bleiben. Das Lärmgutachten werde angezweifelt, da es vom Bauträger beauftragt wurde und daher nicht unabhängig zu betrachten sei. Die Einwender stellten die Verringerung der Höhe der Lärmschutzwand von 6 m auf 3 m ohne Negativwirkungen in Frage. Innerorts würden Lärmschutzwände wegen ihrer Störung des Stadtbildes durch die optische Trennwirkung, Zerschneidung von notwendigen Sichtachsen für Verkehrsteilnehmer und Einschränkungen der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer selten errichtet werden. Die Einwender fügten eine Karte der Anliegerstraße etwa im Bereich der Grundstücke 326/9 bis 286/7 bei und rügten Schallreflexionen durch den Einlass der beiden Lärmschutzwände im Bereich der Rübker Straße 24-30 (Trichtereffekt). Selbst Kleinstfahrzeuge würden auf den Anliegerstraßen nur mit mehrfachem Rangieren ihre Fahrtrichtung ändern können. Die Einwender gaben zudem zu bedenken, dass Kinder noch nicht über einen ausgeprägten Orientierungssinn verfügen würden, sich aus den komplexen Wegführungen kaum Orientierungshilfen ergeben würden und Kinder daher die richtige Ein- und Ausfahrt in der Lärmschutzwand nicht finden könnten. Sie könnten auf die in ihrem Charakter einer Bundesstraße gleichende Zubringerstraße gelangen, auf der schon heute Geschwindigkeiten weit über 50 km/h gefahren werden würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen; hinsichtlich des Vortrages in der Formblatteinwendung wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.90 Bezug genommen. Auch im Übrigen ist der Einwendung nicht zu folgen:

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ist gegeben, es handelt sich auch nach der angestrebten Verkehrsfunktion der Rübker Straße um eine Kreisstraße (siehe unter Nr. 2.2.1.2).

Bei der befürchteten Störung des Wohnungsmarktes handelt es sich nicht um einen eigenen abwägungserheblichen Belang der Einwender. Das Vorhaben wird ungeachtet dessen auch keine schwerwiegenden Auswirkungen auf die Wohnqualität der angrenzenden Wohngebiete an der Rübker Straße haben. Die Luftschadstoffbelastung wird sich entlang der Rübker Straße auf den anliegenden Wohngrundstücken allenfalls geringfügig erhöhen und deutlich unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV verbleiben. Das gilt auch für das Haus der Einwender, wo für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) eine Jahresmittelkonzentration von weniger als 14 µg/m<sup>3</sup> Luft und für Feinstaub PM<sub>10</sub> eine Jahresmittelkonzentration von ca. 19 – 22 µg/m<sup>3</sup> Luft ermittelt wurde (siehe auch unter 2.2.3.5.3). Auch von einer weiträumigen Verkehrslärmzunahme kann keine Rede sein. Vielmehr wird es durch die geplanten Lärmschutzwände trotz Ausbaus der Rübker Straße an vielen Grundstücken künftig sogar leiser sein als bisher, wenngleich es auch eine Reihe von Grundstücken gibt, die stärker bis sehr stark belastet sein werden (siehe unter 2.2.3.5.2.4). In die Gesamtbetrachtung wird objektiv auch einzustellen sein, dass sich die Anbindung

der Grundstücke entlang der Rübker Straße an das überregionale Verkehrsnetz deutlich verbessert und somit insbesondere auch die Attraktivität für Berufspendler in den Hamburger Raum steigt. Es entspricht der Lebenserfahrung, dass auch die Anlieger der Rübker Straße diese bessere Anbindung nutzen werden.

Ebenso unbegründet ist die Befürchtung der Einwender, künftig ihre Terrasse nicht mehr nutzen zu können. Für den Außenwohnbereich ihres Grundstückes, für den ein Immissionsrichtwert von 59 dB(A) tags gilt, liegt die Belastung gerade einmal bei 51 dB(A). Das Grundstück der Einwender gehört zudem zu denjenigen, welche durch das Vorhaben im Vergleich zum Nullfall vom Verkehrslärm durchweg entlastet werden, auch wenn im Ergebnis der Immissionsgrenzwert an der straßenzugewandten Fassade noch um bis zu 4 dB(A) nachts überschritten wird. Insofern sind die Einwender auf passiven Schallschutz zu verweisen (zu den Details siehe 2.2.3.5.2.4). Inwieweit die Planung der Schallschutzmaßnahmen mit dem Stadtentwicklungsplan der Hansestadt Buxtehude zum Verkehr kompatibel ist, bedarf hier keiner Vertiefung, da sich der Stadtentwicklungsplan allein an die Hansestadt Buxtehude selbst richtet, während Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde die Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beachten müssen. Dass es in den ausgelegten Unterlagen der Lärmschutzberechnung keine „nachvollziehbaren Berechnungsformeln“ gibt, liegt schlicht daran, dass die prognostische Berechnung der Verkehrslärmbelastung nur durch komplexe Modelle unter Einsatz von Computerprogrammen möglich ist, wenn dabei alle maßgeblichen Einflussfaktoren (Lage von Gebäude etc.) berücksichtigt werden sollen. Diese Berechnungen lassen sich nicht in einer Weise darstellen, dass die Nachrechnung der Verkehrslärmbelastung durch jeden Einwender (theoretisch) mit durchschnittlichen mathematischen Kenntnissen möglich wäre. Die Richtigkeit der Berechnungen wird gleichwohl dadurch sichergestellt, dass die Vorgaben der Berechnung rechtsverbindlich einheitlich sind. Die anlässlich der dritten Auslegung vorgebrachten Einwände gegen die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind unbegründet. Für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen wurde sehr wohl berücksichtigt, dass die Bebauung auf der Südseite der Rübker Straße einschließlich beidseitig des Feldmannweges den Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes genießt (siehe unter 2.2.3.5.2.2). Die Bemessung der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Vergleich zu den passiven Maßnahmen ist verhältnismäßig, auch wenn eine große Zahl von Gebäuden mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleibt. Die Einwender weisen selbst auf die negative Wirkung höherer Lärmschutzwände für das Stadtbild hin. Die Kritik, die schalltechnische Untersuchung müsse angezweifelt werden, da sie vom Vorhabenträger stamme, verkennt, dass der Vorhabenträger verpflichtet ist, solche Unterlagen vorzulegen, um eine Planfeststellung überhaupt zu ermöglichen. Konkrete Zweifel an der inhaltlichen Richtigkeit können die Einwender nicht benennen. Öffnungen in den Schallschutzwänden sind in der Ausbreitungsberechnung berücksichtigt und führen an den dahinterliegenden Gebäuden auch zu höheren Belastungen, wie sich bspw. im Bereich der Rübker Str. 38/40 zeigt.

Den Bedenken der Einwender hinsichtlich baubedingter Wirkungen und Belastungen hat die Planfeststellungsbehörde durch einen Genehmigungsvorbehalt für die Bauausführungsplanung hinreichend Rechnung getragen. Zudem wird auch das Haus der Einwender zu denen gehören, deren Zustand vor Beginn der Bauarbeiten im Wege der Beweissicherung festgestellt wird. Weitergehende Maßnahmen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst, weil nicht ersichtlich ist, dass die

Bauausführung Probleme aufwerfen könnte, die zwingend schon in der Planfeststellung gelöst werden müssen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen unter 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwender werden voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter 1.1.4.2 Bezug genommen.

Gefahrguttransporte sind im Straßenverkehr zulässig, soweit die besonderen Vorgaben der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB<sup>271</sup>) eingehalten sind. Da Gefahrguttransporte unter diesen Umständen als sicher anzusehen sind, gibt es keine Handhabe oder Notwendigkeit seitens der Planfeststellungsbehörde, den Gefahrguttransport auf der Rübker Straße einzuschränken. Die Zulässigkeit solcher Transporte richtet sich auch sonst nicht nach den vorhandenen Möglichkeiten der örtlichen Feuerwehr, vielmehr sind die Möglichkeiten der örtlichen Feuerwehr nach § 2 Abs. 1 NBrandSchG an die Anforderungen der Brand- und Unfallbekämpfung anzupassen. Da auch im sonstigen Stadtgebiet von Buxtehude Gefahrgut transportiert werden kann, hat die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran, dass die Feuerwehr über geeignete Mittel für entsprechende Unfälle verfügt. Ebenso wenig sind schon auf der Ebene der Planfeststellung Maßnahmen zur Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen. Sollte sich nach Realisierung des Vorhabens ergeben, dass Geschwindigkeitsübertretungen in erheblicher Zahl auftreten und dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet wird, ist es Sache der dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörde, mit geeigneten Mittel zu reagieren (mobile bzw. stationäre „Blitzer“). Eine besondere vorhabenbedingte Gefahrerhöhung für Kinder sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Gefahr, dass Kinder auf die Rübker Straße geraten könnten besteht bereits und wird durch die geplanten Lärmschutzwände und Anliegerstraßen eher verringert als erhöht.

Die Freigabe der Autobahnanschlussstelle Buxtehude-Ost kann nicht in diesem Verfahren von irgendwelchen Voraussetzungen abhängig gemacht werden, da die Zuständigkeit hierfür allein bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) liegt. Es besteht dazu aber auch keine Notwendigkeit, denn der Planfeststellungsbeschluss der NLStBV vom 20. Juli 2011 für den Bau der A 26 im maßgeblichen 2. Bauabschnitt östlich der Este enthält bereits unter Nr. 1.1.3.1.1. Vorgaben, die den Forderungen der Einwender entsprechen.

Zur Kritik der Einwender hinsichtlich der Dimensionierung der Rübker Straße und der Anliegerstraße wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3 verwiesen. Die Lage der Hydranten wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Feuerwehr abgestimmt, sodass eine hinreichende Löschwasserversorgung sichergestellt ist.

Der Forderung, es müsse eine Ausfahrt aus dem Grundstück durch gesonderte Maßnahmen sichergestellt werden, ist nicht nachzukommen. Der Verkehr auf der Rübker Straße ist einerseits nicht so stark, dass eine Ausfahrt aus den Grundstücken nicht möglich ist. Andererseits ist die Zahl der ein- und ausfahrenden Anlieger auch nicht so hoch, dass mit ständigen Verkehrsbehinderungen zu rechnen wäre. Das schließt zwar Erschwerungen zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs nicht aus. Dem gegenüber steht aber auch – wie schon erwähnt – eine wesentlich bessere Anbindung der Anlieger an das überregionale Verkehrsnetz.

---

<sup>271</sup> Neugefasst durch Bekanntmachung v. 30.3.2015; BGBl. I 2015, S. 366.

Die Auswirkungen des Vorhabens im nachgeordneten Straßennetz hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, diese sind nicht von solchem Gewicht, dass diesbezüglich weiterer Handlungsbedarf bestünde (siehe unter 2.2.3.6).

Der von den Einwendern beanstandete Wendekreis am Ende der Anliegerstraße ist im Zuge der letzten Planänderung entfallen. Die Problematik des Schotterweges vor den Grundstücken Rübker Straße 20 – 30 war Gegenstand ausführlicher Diskussion im Erörterungstermin am 26./27. Mai 2016 im Zusammenhang mit der Parkplatzfrage. Dabei hat sich ergeben, dass der auf Privatgrund liegende Schotterweg unberührt bleibt, die Anliegerstraße vielmehr jenseits desselben auf einem Grünstreifen angelegt wird, der bislang von den Anliegern zum Parken genutzt wurde. Insofern verändert sich die Lage nicht zu Lasten der Einwender, denn der bislang als Zufahrt genutzte Schotterweg wird künftig so nicht mehr benötigt und kann als Parkraum dienen. Dies wird faktisch freilich durch die in diesem Bereich vorhandenen Carports erschwert. Hier sind aber Anpassungen möglich. Da auf den betroffenen Grundstücken genügend Platz für Stellplätze verbleibt, ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde für einen Ausgleich zu sorgen. Eine doppelte Kostenbelastung für die Wegeherstellung tritt nicht ein, denn der unberührt bleibende Schotterweg befindet sich auf Privatgrund und die Anliegerstraße wird neu auf Kosten des Vorhabenträgers hergestellt. Eine Erhebung von Straßenausbaubeiträgen für die Instandsetzung der Anliegerstraße käme allenfalls langfristig in Betracht und unterliegt der Entscheidung der Hansestadt Buxtehude (siehe die Ausführungen zu einem anderen Einwender unter Nr. 2.5.12).

### **2.5.26 Einwender Nr. 28**

Der Einwender hat fünf Einwendungen fristgerecht erhoben, wobei jeweils zwei Einwendungen an den Landkreis Stade und zwei an die Hansestadt Buxtehude adressiert waren. Der Einwender bewohnt ein Grundstück, das in der Luftlinie mehr als 4 km südwestlich von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße entfernt liegt.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob er die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und machte darüber hinaus Einwände gegen den Lärmschutz, die Schwingungen durch den zu erwartenden Verkehr, den Ausbau der K 40 angesichts der Eignung der Straße für den Durchgangsverkehr und der Planung bzw. Nutzung der Anliegerstraßen, die Bewertung der Variante 2a, die Kosteneinschätzungen, die Planung des Turbo-Kreisels und die gesundheitlichen Aspekte geltend.

Anlässlich der zweiten Auslegung führte er ergänzend insbesondere aus, Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen, das Natur- und Umweltgutachten sei in seinen Schlussfolgerungen wegen einer fehlerhaften Bestandsaufnahme nicht nachvollziehbar, das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Rübker Straße sei zu niedrig angesetzt, eine Verkehrsleitung von täglich fast 40.000 Fahrzeugen in die Stadt widerspreche einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung, die fachlich fundierte Aufstellung aller notwendigen Einzelmaßnahmen und Arbeiten zur Herstellung der prognostizierten Straße würde fehlen, was sich in der Kostenaufstellung bemerkbar machen würde. Darüber hinaus seien die in den Planunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt, das vorgeschlagene Lärmschutzkonzept sei, obere Etagen, Anlieger im Kreuzungsbereich und in den Lücken der Lärmschutzwand stehende Häuser blieben ungeschützt, die Schadstoffbelastung ( Feinstaub, Stickoxide, Kohlenstoffdioxid) falle für die Anlieger



sehr viel höher als bisher angenommen, eine Interessenabwägung habe nicht stattgefunden und die Ersatzpflicht des Straßenbauers für Bauschäden oder Wertminderungen sei in den Planungsunterlagen nicht enthalten. Im Erörterungstermin vom 26. / 27. Mai 2016 vertiefte der Einwender sein Vorbringen weiter.

Anlässlich der dritten Auslegung trug der Einwender erneut zu den Themen Lärmschutz und Luftschadstoffe vor.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil dem Einwender jedwede Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da der Einwender nicht an der Baustrecke wohnt, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung und auch sonst keine Betroffenheit geltend gemacht hat, können keine eigenen abwägungserheblichen Belange berührt sein. Im Übrigen ist das Vorbringen des Einwenders zwar umfangreich gewesen, erschöpfte sich im Übrigen aber oft in Vermutungen und Allgemeinplätzen, sodass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Verweis auf die allgemeinen Ausführungen in diesem Beschluss genügt (siehe unter 2.2.3).

#### **2.5.27 Einwender Nr. 29, 52, Einwender Nr. 35, 51**

Der Einwender Nr. 29 (= Nr. 52) bewohnt ein Wohnhaus südlich der Rübker Straße im Stemmanns Weg. Die Einwenderin Nr. 35 (=51) ist Eigentümerin einer Wohnung im gleichen Gebäude.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben die Einwender inhaltsgleiche Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und brachten darüber hinaus vor, dass es durch den Ausbau der Rübker Straße zu erheblichen Problemen bei dem Befahren der Harburger Straße kommen werde. Bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen bestünde keine Möglichkeit mehr, vom Stemmanns Weg links in die Harburger Straße einzubiegen bzw. umgekehrt. Gleichsam betroffen sei auch die keine 100 m entfernt einmündende Straße Am Stadtgraben. Ebenso werde die Harburger Straße durch Rückstaus stadtein- und auswärts verstopft. Bereits jetzt würde sich der Verkehr auf der Harburger Straße stadtauswärts an der Ampel zur B 73 zu den Stoßzeiten stauen. Mit den geplanten Maßnahmen würden neue Unfallschwerpunkte geschaffen werden. Die Kreuzung Rübker Straße / Harburger Straße / Konrad-Adenauer-Allee sei Teil des Schulwegs und ein sicherer Schulweg durch den Ausbau / Bau eines Kreisels nicht mehr gegeben. An der Harburger Straße gäbe es auf der Seite des Stemmanns Weges nur einen schmalen Fußweg, der für die Nutzung als Fuß- und Radweg zu schmal sei und auf Höhe des Stemmanns Weges ende, sodass man die Straßenseite über die Harburger Straße wechseln müsse. Bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen sei dies – schon gar nicht für Kinder – möglich. Genommen werde auch die Möglichkeit, die nur wenige Minuten entfernten Geschäfte auf der anderen Straßenseite fußläufig zu erreichen, da keine Fußgängerüberquerungen (z.B. Ampeln, Zebrastreifen) vorgesehen seien. Die für die Rübker Straße bestehenden Beeinträchtigungen wie Lärm, Erschütterungen, Abgasentwicklung, Wertverlust des Grundstückes etc. bestünden auch für die Harburger Straße und den Stemmanns Weg. Für diese Bereiche seien jedoch keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.90). Soweit sich

die Einwände auf den Turbokreisel beziehen, sind sie erledigt, da dieser nicht mehr Bestandteil der Planung ist. Die Befürchtung von Rückstau, mit der Folge, dass Ein- und Ausfahren aus dem Stemmanns Weg erheblich erschwert wird, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Zwar nimmt der Verkehr auf der Harburger Straße im maßgeblichen Abschnitt von 13.600 Kfz/d auf 17.200 Kfz/d zu. Es darf aber nicht übersehen werden, dass durch die nunmehr geplante ampelgeregelter Kreuzung der Verkehrsfluss verbessert und die Kreuzung mit der Harburger Straße leistungsfähiger gemacht wird. Nach den vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen wird die maximale Rückstaulänge auf der Harburger Straße aus Richtung B 73 während der Spitzenbelastung am Nachmittag nicht bis zur Einmündung des Stemmanns Weg reichen. Der von den Einwendern geltend gemachte Belang der Schulwegsicherheit ist in der Planung hinreichend berücksichtigt, da die ampelgeregelter Kreuzung der Harburger Straße mit der Rübker Straße ein gefahrloses Überqueren in alle Richtungen für Radfahrer und Fußgänger sicherstellt. Im Bereich der Baustrecke entlang der Harburger Straße gibt es im Kreuzungsbereich einen kombinierten Rad- und Fußweg mit einer Breite von 2 Metern, der bei der gebotenen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer gefahrlos benutzt werden kann (vgl. dazu auch die allgemeinen Ausführungen unter 2.2.3.3.3.). Ein über den Kreuzungsbereich noch weiter hinausgehender Ausbau von kombinierten Rad- und Fußwegen wäre ein eigenständiges Vorhaben, welches ein gesondertes Planverfahren erfordern würde und für welches die Planfeststellungsbehörde auch keinen Anlass sieht. Gegenstand des Verfahrens ist der Umbau der Rübker Straße einschließlich der notwendigen Anpassungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich. Die Beseitigung sonstiger echter oder vermeintlicher Missstände, wie beispielsweise der fehlende Fußweg in Richtung Immenbeck, kann daher nicht zum Gegenstand des laufenden Verfahrens gemacht werden. Schließlich ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für die Anwohner des Stemmanns Wegs auch zumutbar, bis zur Kreuzung mit der Harburger Straße zu laufen (ca. 160 Meter Weg, ca. 2 Minuten Gehzeit) um dort auf die andere Straßenseite zu wechseln und dann den Fußweg in Richtung Südosten zu benutzen, wenn auf eine gefahrfreie Querung der Harburger Straße Wert gelegt wird.

Hinsichtlich der geltend gemachten weiteren Belange sieht die Planfeststellungsbehörde schon keine Betroffenheit der Einwender. Lagebedingt befindet sich das Grundstück der Einwender nicht mehr in einem Bereich, in dem es zu überhaupt zu einem nennenswerten Anstieg der Lärmimmissionen kommt, erst recht gilt dies für die Luftschadstoffe. Insofern sind auch die Befürchtungen zu weiteren vorhabenbedingten Wirkungen wie Erschütterungen und Wertverlusten nicht berechtigt.

### **2.5.28 Einwender Nr. 30**

Die Einwenderin hat eine Einwendung fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin von zwei Eigentumswohnungen in einem Wohngebäude, das sich auf einem Grundstück an der Rübker Straße befindet. Das Flurstück weist eine Größe von 1.302 m<sup>2</sup> auf. Von diesem sollten nach den ursprünglichen Planunterlagen 15 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den Unterlagen des ergänzten Planverfahrens beträgt die in Anspruch zu nehmende Fläche nunmehr 45 m<sup>2</sup>.

Anlässlich der ersten Auslegung erhob die Einwenderin zunächst die Formblatteinwendungen. Darüber hinaus trug sie vor, dass die kürzeste Entfernung

zwischen der Grundstücksgrenze und der geplanten Lärmschutzwand lediglich 3 m betrage; zum Gebäude, in dem sich ihre Eigentumswohnungen befinden, seien es nur ein paar weitere Meter. Zudem sei das Haus etwa 80 bis 100 Jahre alt. Die Einwenderin fragte in diesem Zusammenhang an, wer für Schäden hafte, die durch Erschütterungen – auch schon während der Bauphase – eintreten. Die Wohnung im Obergeschoss sei ohne passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster) wohl nicht mehr bewohnbar. Die Planung bringe für sie eine erhebliche Wertminderung des gesamten Grundstückes einschließlich ihrer Eigentumswohnungen, dauerhafte Mietminderungskosten, Schäden am Gebäude durch Erschütterungen mit sich. Darüber hinaus stellt sie in Frage, wer wie für die Unterhaltung der nur 3 m breiten Anliegerstraße zuständig sei (Schneeräumung, Glatteis, Säuberung) und wie auf so engem Raum die Ver- und Entsorgung (Müll etc.) für die Anlieger erfolgen solle. Sie fragte ebenso an, wo die Fußgänger zu ihrer dritten Wohnung im Anbau seitlich blieben und wie es mit Kurzzeitparkplätzen auf der 3 m breiten Anliegerstraße aussehe. Ebenso wollte die Einwenderin wissen, was aus den Vorgärten zu den Wohnungen (Zaun/Hecke) werde und welche Regelungen es für die Grundstücksein- und -ausfahrt während der Bauphase gäbe. Immerhin würden fünf Häuser die Zufahrt über ihr Grundstück nutzen. Darüber hinaus lehne sie den Verkauf kleiner Flächen für die Anliegerstraße ab. Allerdings seien Verhandlungen über einen Verkauf des Vorderhauses einschließlich von Grundstücksteilen für einen Abriss unter Umständen nicht ganz ausgeschlossen. Die Vermietbarkeit ihrer Wohnungen angesichts des geplanten Bauvorhabens stark eingeschränkt, wenn nicht sogar unmöglich, sodass dies entsprechend zu entschädigen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Aus der Einwendung geht nicht genau hervor, wo sich die Eigentumswohnungen der Einwenderin innerhalb des eigentlich aus 2 Wohnhäusern bestehenden Gebäudes genau befinden. Diese könnten im hinteren Teil liegen, der hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens naturgemäß weniger betroffen sind. Für die Zurückweisung der Einwendung kommt es darauf freilich nicht an. Richtig ist, dass der Gebäudekomplex durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Die Lärmschutzwand wird nah am Gebäude stehen, welches seinerseits vergleichsweise nah an der Rübker Straße steht. Während an den rückwärtigen Immissionsorten des Gebäudes die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und im Vergleich zum Nullfall sogar sinken, sind an den straßenzugewandten Immissionsorten im Obergeschoss noch Pegel von 68 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts zu verzeichnen. Das entspricht aber im Übrigen dem Niveau der Vorbelastung. Eine nennenswerte Steigerung tritt nicht ein, im Erdgeschoss sinkt auch auf der straßenzugewandten Seite die Belastung. Ein weitergehender Schutz des Grundstücks ist nicht verhältnismäßig und würde mit Blick auf die Nähe des Gebäudes zur Lärmschutzwand für die straßenzugewandten Räume ungünstige Effekte haben; auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.2.4 wird verwiesen. Gleichwohl sind diese Wirkungen des Vorhabens zumutbar, da die Nutzbarkeit der Wohnungen durch den Anspruch auf passiven Schallschutz erhalten bleibt. Für Schäden, die während der Bauausführung auftreten, ist ein Beweissicherungsverfahren vorgesehen. Erschütterungsschäden am Gebäude durch Schwerlastverkehr können nach der hierzu der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Begutachtung ausgeschlossen werden.

Die Straßenreinigung auf der Anliegerstraße bleibt einer Regelung der Hansestadt Buxtehude vorbehalten. Diese muss die Reinigungspflichten in der Anlage zu ihrer

Straßenreinigungssatzung festlegen (vgl. die Ausführungen unter 2.5.16). Soweit die Reinigungspflicht auf die Anlieger übergehen wird, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch zumutbar. Parkflächen sind auf der Anliegerstraße nicht möglich. Die Zugänglichkeit des Grundstücks ist aber über die Anliegerstraße gewährleistet. Vorgartenflächen bleiben, soweit sie nicht vorhabenbedingt in Anspruch genommen werden, im Eigentum und der Verfügbarkeit der Einwenderin. Soweit die Einwenderin schließlich Wertverluste beklagt, ist deren Ausgleich – auch am Restgrundstück – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren zu klären.

Die Erreichbarkeit des Grundstückes während der Bauphase ist gewährleistet; auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 sei verwiesen. Die Einwenderin wird voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten IV und VI betroffen sein.

### **2.5.29 Einwender Nr. 31**

Die Einwender haben im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie sind Miteigentümer eines Grundstückes, das sich etwa auf Höhe des südlichen Endes der Ausbaustrecke der Harburger Straße in vierter Reihe von dieser befindet.

Mit ihrer Einwendung machten sie geltend, durch das Vorhaben bestünden Beeinträchtigungen durch erhöhte Abgasbildung, Lärmaufkommen und starke Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr, der bereits jetzt eine Zumutung sei. Zudem würden die Immobilienwerte verfallen und durch die außergewöhnlichen Bauarbeiten würden sich Risse an den Gebäuden bilden. Durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen entstünde eine erhöhte Unfallgefahr. Insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer bestünde ein erhöhtes Risiko beim Überqueren der Straße (Harburger Straße). Bereits jetzt sei eine Ausfahrt aus dem Grundstück schwierig, nach dem Umbau sei sie gar nicht mehr möglich. Die allgemeine Lebens- und Wohnsituation verliere an Wert und das Leben für junge Familien würde in dieser Region unzumutbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Belange der Einwender werden durch das Vorhaben allenfalls geringfügig beeinträchtigt. Lagebedingt befindet sich das Grundstück der Einwender schon nicht mehr in einem Bereich, in dem es zu überhaupt zu einem nennenswerten Anstieg der Lärmimmissionen kommt, erst recht gilt dies für die Luftschadstoffe. Insofern sind auch die Befürchtungen zu weiteren vorhabenbedingten Wirkungen wie Erschütterungen und Wertverlusten nicht berechtigt. Soweit die Einwender Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit geltend machen, ist eine Betroffenheit in eigenen Belangen wegen der Nähe zur Kreuzung Harburger Straße/Rübker Straße gut denkbar. Allerdings wird hier durch den geplanten Ausbau der Kreuzung die Verkehrssicherheit nicht verringert, da der gesamte Kreuzungsverkehr – auch für Fußgänger und Radfahrer – ampelgesteuert sein wird (vgl. hierzu auch unter 2.2.3.3.2.).

### **2.5.30 Einwender Nr. 32**

Der Einwender hat drei Einwendungen fristgerecht und vertreten durch Landvolk Niedersachsen, Kreisbauernverband Stade e.V. erhoben. Die beiden Einwendungen, die im Rahmen der ersten Auslegung abgegeben wurden, sind dabei inhaltsgleich. Der Einwender ist Eigentümer einer etwa 3.765 m<sup>2</sup> großen, verpachteten Grünlandparzelle. Von dieser sollen nach den Planunterlagen 1.581 m<sup>2</sup> für die

Realisierung des Vorhabens in Form des Aufbaus des Regenrückhaltebeckens in Anspruch genommen werden.

Im Rahmen der ersten Auslegung brachte der Einwender zum Ausdruck, dass er die damalige Planung ablehne, da das geplante Regenrückhaltebecken teile das Flurstück des Einwenders und führe nach Norden hin zu einer verbleibenden, unwirtschaftlichen Grünlandrestfläche. Stattdessen wurde vorgeschlagen, das Regenrückhaltebecken - ausgehend vom Einlaufbereich - nach Norden zu verschieben. Dies sollte auch unproblematisch sein, soweit dieses in den Bereich des Naturschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ hineinreiche. Eine Veräußerung von Teilflächen komme für den Einwender nicht in Betracht. Das Grundstück sei zum Feldmannweg hin einzeilig bebaubar.

Anlässlich der zweiten Auslegung formulierte der Einwender, durch die geplante Inanspruchnahme seines Grundstückes zum Bau des Regenrückhaltebeckens würde seine landwirtschaftliche Fläche durchschnitten, sodass der hintere Teil für ihn nicht mehr erreichbar sei. Die Überfahrt neben dem Bauland sei in Folge dessen für ihn nutzlos. Dementsprechend fordere er, eine Überarbeitung der Planung dahingehend, dass das Regenrückhaltebecken in den hinteren Teil der Fläche verlegt werde oder ihm ein Tausch mit Ersatzfläche angeboten werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens nach Norden scheidet aus. Die Planfeststellungsbehörde sieht zwar das Interesse des Einwenders, eine unwirtschaftliche Restfläche zu vermeiden. Da die Fläche jedoch verpachtet ist, kann nicht nachvollzogen werden, ob und wie gerade die gewählte Lage des Regenrückhaltebeckens zu einer spürbaren Beeinträchtigung eines landwirtschaftlichen Betriebes führt. Das Becken läge anderenfalls auch im Vogelschutzgebiet, was zu einer unzulässigen Beeinträchtigung desselben führen würde, da die gewählte Lage eine geeignete Alternative zum Eingriff in das Vogelschutzgebiet darstellt. Die einzeilige Bebaubarkeit am Feldmannweg wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, vielmehr mittlerweile offenbar durch die Einwender Nr. 87 ausgenutzt. Es bleibt dem Einwender zudem unbenommen, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren die Übernahme des Restgrundstückes nach § 8 Abs. 3 NEG zu verlangen.

### **2.5.31 Einwender Nr. 33**

Die Einwender haben im Rahmen der ersten Auslegung und anlässlich der dritten Auslegung jeweils eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes in der Nähe zum nordwestlichen Ende des Kälberweideweges hin. Ihr Grundstück liegt vom Ende der Baustrecke des Kälberweideweges etwa 290 m entfernt in nordwestlicher Richtung.

Die Einwender verweisen auf Lärm und Luftverschmutzung, Ausweichverkehr im Kälberweideweg, Schwierigkeiten bei der Überquerung des Kälberweidenweges, bei Querung des Turbokreisels und Schwierigkeiten bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Kälberweidenweg. Weiterhin werden Lärmbeeinträchtigungen im Garten, Bodenerschütterungen, Absenkungen der Bodenverhältnisse und Wertverluste befürchtet.

Im Rahmen der dritten Auslegung trugen die Einwender ergänzend vor, dass der Kälberweideweg und der Bollweg bereits jetzt durch das starke Verkehrsaufkommen – vor allem morgens und nachmittags – überlastet seien. Die im Gutachten zur

Luftschadstoffuntersuchung angegebenen Schadstoffwerte seien nicht nachvollziehbar und es sei nicht klar, wo diese geringen Schadstoffwerte herkämen. Das Aufstellen der Lärmschutzwände an der Rübker Straße sei baulich gar nicht möglich, da der Platz dafür nicht ausreiche und sie ein Sicherheitsrisiko darstellen würden. Es wurde hinterfragt, ob Löschfahrzeuge und Rettungswagen ungehindert zum Haus gelangen könnten und dann noch Fluchtwege für Anwohner verbleiben würden. Der fehlende Seitenstreifen auf der Rübker Straße wurde gerügt. Schadstoffe würden sich zwischen den Lärmschutzwänden sammeln und durch die Öffnung der Wand seien ein Vorbeizischen der Autos sowie Start- und Stoppgeräusche zu hören. Kälberweideweg und Bollweg würden als Zufahrtswege für Baufahrzeuge und Ablageort für Baumaterial „missbraucht“ werden. Beschädigungen am Haus würden befürchtet, sodass angefragt werde, wer diese bezahlen würde. Zusätzlich würde der Moorboden Lärm von Ramm- und Erdarbeiten übertragen. An der Kreuzung Rübker Straße/Harburger Straße würde es durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und die Ampelschaltung zu noch mehr Staus und Rückstau im Kälberweideweg kommen. Die Sicherheitsrisiken beim Überqueren der Rübker Straße durch (Schul-) Kinder wurden gerügt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung des Grundstücks des Einwenders zur Rübker Straße kommt eine eigene Betroffenheit allenfalls für die geltend gemachte Verkehrszunahme im Kälberweidenweg in Betracht. Die prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens beträgt hier 20% auf ca. 3000 Kfz/d, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine nennenswerten Probleme nach sich ziehen wird, zumal die Einmündung auf die Rübker Straße ampelgeregelt sein wird (vgl. noch die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.6). Zwar ist nicht auszuschließen, dass es dabei im Einzelfall während des Berufsverkehrs zu erhöhten Wartezeiten beim Überqueren der Straße kommen kann. Das ist jedoch mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele in jeder Hinsicht ohne weiteres zumutbar. Für eine spürbare Erhöhung der Luftschadstoff- oder Lärmbelastung im Kälberweidenweg und auf den anliegenden Grundstücken gibt es Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte (vgl. noch unter 2.2.3.5.3). Die Gefahr von Gebäudeschäden unmittelbar durch das Bauvorhaben ist am Grundstück des Einwenders aufgrund der Entfernung ausgeschlossen, sodass es hierzu auch keiner weiteren Sicherungsmaßnahmen oder Beweissicherungen bedarf.

### **2.5.32 Einwender Nr. 34**

Die Einwender haben im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie bilden eine Wohnungseigentümergeinschaft bezüglich eines Grundstückes, welches an der Harburger Straße hinter dem südwestlichen Ende der Baustrecke liegt.

In ihrer Einwendung brachten sie vor, ihr Eigentum werde durch das vom Landkreis Stade eingeleitete Planfeststellungsverfahren stark beeinträchtigt und im Wert gemindert. Ihren Mietern wären die Maßnahme und die damit verbundenen Beeinträchtigungen in Form von Lärm, Schmutz (Emissionen) vor Terrassen und Balkonen nicht zuzumuten. Auszüge und Neuvermietungen - sofern man noch Mieter findet - zu schlechteren Konditionen wären die Folge. Ihr Prinzip, Wert auf ihr Mietklientel zu legen und guten Wohnraum zu erschwinglichen Preisen anzubieten, würde hierdurch unwiederbringlich zerstört.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Grundstück der Einwender liegt nicht direkt an der Baustrecke, sondern hinter dem Ende der Baustrecke auf der östlichen

Seite der Harburger Straße. Lagebedingt befindet sich das Grundstück der Einwender damit schon nicht mehr in einem Bereich, in dem es überhaupt zu einem nennenswerten Anstieg der Lärmimmissionen kommt (Größenordnung 1 bis max. 2 dB(A)). Dieser Anstieg rechtfertigt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine weitergehenden Maßnahmen (siehe unter Nr. 2.2.3.6). Erst recht gilt dies für die Luftschadstoffe. Insofern sind auch die Befürchtungen zu weiteren vorhabenbedingten Wirkungen wie Erschütterungen und Wertverlusten nicht berechtigt.

### **2.5.33 Einwender Nr. 36**

Die Einwender haben im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das südlich von der Rübker Straße liegt und in dritter Reihe zu dieser mit einem Wohnhaus bebaut ist.

In ihrer Einwendung brachten sie zunächst die Formblatteinwendungen vor und hoben zusätzlich hervor, die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg sei bei Verwirklichung der Planung nicht mehr gegeben. Schulkinder hätten keine Chance, alleine einen Turbokreisel zu überqueren. Dazu sei auch der Ortstermin von 2001 an der Moisburger Straße zu berücksichtigen. Dort wären nicht einmal Erwachsene über den Kreisel gelassen worden. Generell seien viele Autofahrer im Befahren von Kreisverkehren unsicher und würden sogar entgegen der Richtung fahren. Fußgänger – eventuell mit Behinderung - und Radfahrer wären immer stark gefährdet, wenn Autofahrer mit ihren Aufgaben überfordert seien. Die Einwender würden insofern eine an die schwächsten Verkehrsteilnehmer angepasste Verkehrsführung erwarten.

Für das Vorbringen in der Formblatteinwendung wird auf die Ausführungen unter 2.5.90 verwiesen. Die darüber hinausgehende Einwendung hat sich erledigt, da der Turbokreisel nach Planänderung nicht mehr Gegenstand der Planung ist.

### **2.5.34 Einwender Nr. 37**

Die Einwender haben im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes nahe der Rübker Straße an der Einmündung des Feldmannweges.

Sie erhoben anlässlich der ersten Auslegung der Planunterlagen die Formblatteinwendungen und trugen darüber hinaus vor, die Nutzung ihrer Terrasse und des Gartens werde durch Lärm, Erschütterungen und Abgase unmöglich. Durch die Ampel an der Einmündung / Rübker Straße entstünde ein Dauerstau im Feldmannweg, wodurch das Abstellen ihres Pkw und die Nutzung des Carports unmöglich gemacht werde. Dieser Zustand sei für zwei gehbehinderte Schwerbeschädigte inakzeptabel. Täglich würden etwa sechs bis acht Ein- und Ausfahrten erfolgen. Zudem würde eine erhebliche Wertminderung ihres Grundstückes eintreten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Den Einwendern ist zuzugeben, dass sich die Belastung mit Verkehrslärm an ihrem Wohnhaus deutlich erhöht, mithin eine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand

eintreten wird. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts lassen sich am Wohnhaus der Einwender nicht einhalten und werden vor allem an der zum Feldmannweg hin liegenden Nordostfassade tags und nachts deutlich überschritten, nachts um bis zu 9 dB(A) im Obergeschoss. Hingegen wird die von den Einwendern benannte überdachte Terrasse im Anschluss an das Wohnzimmer nur mit 55 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts belastet sein, dort werden also die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Im Vergleich zum Nullfall steigt die Belastung hier auch nur 1 – 2 dB(A) an. Das ist unter den gegebenen Umständen zumutbar. Ein weitergehender aktiver Lärmschutz des Grundstückes ist hingegen nicht möglich. Das gilt einmal für die Höhe der planfestgestellten Lärmschutzwand wozu auf die allgemeinen diesbezüglichen Ausführungen verwiesen wird (unter 2.2.3.5.2.4). Zum anderen ist die hohe Belastung des Wohnhauses aber auch der unmittelbaren Lage an der Einmündung des Feldmannweges in die Rübker Straße geschuldet. An dieser Einmündung hat die Lärmschutzwand zwangsläufig eine Unterbrechung. Es ist auch nicht möglich und sinnvoll, die Lärmschutzwand darüber hinaus in den Feldmannweg hinein zu verlängern. Die Frontseite des Hauses der Einwender, welches nur 5 m von der Straße entfernt steht, müsste dazu hinter der Lärmschutzwand verschwinden und die Grundstückerschließung müsste neu geregelt werden. Vor diesem Hintergrund müssen sich die Einwender auf den passiven Schallschutz verweisen lassen.

Die Gefahr eines Dauerstaus im Feldmannweg mit der Folge, dass die Einwender ihr Grundstück anfahren könnten, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Verkehrsbelastung des Feldmannweges wird von niedrigem Niveau (800 Kfz/d) leicht auf 1100 Kfz täglich zunehmen. Gleichwohl steigt die Belastung der Einmündung Feldmannweg in die Rübker Straße nur moderat. So liegt die Maximalbelastung der aus dem Feldmannweg in die Rübker Straße ausfahrenden Kfz in der so genannten Vormittagsspitze aktuell (Verkehrsuntersuchung 2013) bei 49 pro Stunde. Nach Realisierung des Vorhabens werden es 59 Fahrzeuge pro Stunde sein, also etwa ein Fahrzeug in jeder Minute. Die Ampelphasen lassen sich aber so einrichten und steuern, dass diese Verkehrsmenge problemlos bewältigt werden kann.

### **2.5.35 Einwender Nr. 38**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das in zweiter Reihe an der Rübker Straße liegt. Entgegen der ursprünglichen Planung wird von dem Wegegrundstück, dessen Miteigentümer die Einwender sind, nun keine Fläche mehr benötigt.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben die Einwender die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) und ergänzten diese dahingehend, dass die Zu- und Abfahrt von ihrer Wohnanlage durch das hohe Verkehrsaufkommen stark erschwert werde und die Anlieger belaste und gefährde. Insbesondere das Kreuzen der Fahrbahn zum Einfädeln in den Verkehr in Stadtzentrum, sowie das Abbiegen aus Richtung Rübker Straße kommend werde ein gefährliches Manöver und zu Verkehrsbehinderungen führen. Die Unfallgefahr werde hierdurch signifikant erhöht. Ebenso werde der Schulweg ihrer Kinder – schon wegen der fehlenden Ampelanlage am Turbo-Kreisel - gefährlicher. Sie würden durch grenzwertüberschreitenden Lärm im Garten – insbesondere in der Spielzone ihres Sohnes und einer der Sitzecken – beeinträchtigt, der dessen Nutzung als Erholungszone nicht mehr zulasse. Vibrationen und Erschütterungen, die besonders durch den Schwerverkehr



verursacht würden, führten zu Beeinträchtigung der Wohnqualität und Schäden an ihrem Eigentum. Für die Zeit des Ausbaus erhoben die Einwender die Fragen, wie in dieser Phase die Zufahrt zur Wohnanlage gewährleistet und wie ihre Gebäude während der Baumaßnahmen gesichert würden. Zudem wiesen sie darauf hin, dass der Airbuswerksverkehr in der Verkehrsuntersuchung nicht korrekt abgebildet worden sei. Bei der Aussage des Gutachtens, es sollen im Jahr 2025 im Planfall II (A 26 bis A7) auf der Rübker Straße östlich des Zubringers täglich 200 Fahrzeuge fahren, fehle der Werksverkehr zu Airbus. Zudem sei unklar, warum im Planfall I, wenn die A 26 in Buxtehude endet, weniger Verkehr über die Rübker Straße fließen solle als im Planfall II. Das Gegenteil sei der Fall, da im Planfall I der Durchgangsverkehr zwischen Hamburg und Stade verstärkt die Autobahnauf- bzw. Abfahrt Buxtehude und damit den Zubringer Rübker Straße nutzen werde. Im Planfall II würde dieser Verkehr auf der durchgehenden Autobahn fließen und zu einer Verringerung des Verkehrs auf der Rübker Straße führen. Insgesamt würden die Prognosen das tatsächlich zu erwartende Verkehrsaufkommen unterschätzen, sodass auch die Ergebnisse der Immissionsgutachten in Frage gestellt werden müssten, da sie auf den Zahlen des Verkehrsgutachtens beruhen.

Im Rahmen der zweiten Auslegung erhoben die Einwender erneut den Einwand, die in den Planunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar. Die Berechnungen seien nicht dargestellt, die Ergebnisse und Prognosen daher anzuzweifeln. Die Schutzwirkung der Lärmschutzwände sinke durch die Verminderung ihrer Höhe auf 3 m. Die Anzahl der Wohngebäude, die gesundheitsschädlichen Schallpegeln von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt seien, steige von zwei auf 14 Gebäude. Angesichts ihrer Länge und der räumlichen Enge würden die Lärmschutzwände städtebaulich dominierende Bauwerke darstellen, die nachteilige und nachhaltige Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die Wohnqualität und das Wohnumfeld entfalten würden. Außerdem würden Unterlagen zum Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn und zur geplanten Durchführung der Baumaßnahmen fehlen. Die geplanten Anliegerstraßen seien unzulässig, nicht ausreichend und würden nicht den sicherheitsrelevanten, gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Die Planunterlagen enthielten schwerwiegende sachliche Mängel. Als Beispiel führten die Einwender an, dass bei den aktualisierten, verkehrstechnischen Berechnungen (Erläuterungsbericht mit Verweis auf Unterlage 21.11.03) von einem Knotenpunkt mit zwei Linksabbiegerspuren in der Rübker Straße ausgegangen werde. Daher sei davon auszugehen, dass die verkehrstechnischen Berechnungen nicht mit der in den sonstigen Unterlagen geplanten Ausgestaltung des Knotenpunktes mit nur einer Linksabbiegerspur übereinstimmten. Darüber hinaus sei das Natur- und Umweltgutachten in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. Die Einwender führten zudem an, sie würden durch die Verringerung der Höhe der Lärmschutzwände und dem Anstieg des Verkehrs auf der Rübker Straße eine signifikante Lärmzunahme in ihrem Garten befürchten. Zukünftig sei eine ganztägige, hohe Lärmbelastung an jedem Tag der Woche zu erwarten. Dies mindere die Wohnqualität, sowie den Wohnwert des Grundstückes und führe zu einem enormen Wertverlust. Bei einer Ein- oder Ausfahrt sei die Sicht auf Fußgänger und Radfahrer, die hinter der Lärmschutzwand nach vorn kommen und weiter in Richtung Straße gehen oder fahren; erst sehr spät möglich, was die Unfallgefahr erhöhe. Durch das abwechselnde Führen der Fuß- und Radwege vor und hinter der Lärmschutzwand würden die Einwender erhebliche Risiken und Gefahren – insbesondere für Schulkinder – sehen. Die Aufstellflächen

zur Entsorgung von Haus- und Sperrmüll würden für die Anlieger der Rübker Straße 32a bis 36d scheinbar direkt hinter der Lärmschutzwand an der Hauptstraße liegen. Angesichts dessen bestünde die Gefahr, dass Gelbe Säcke oder Mülltonnen bei Wind oder durch die von den Fahrzeugen hervorgerufenen Luftbewegungen auf die Fahrbahn gelangen und dort Gefahrensituationen oder Unfälle verursachen könnten. Durch den Standort des Müllplatzes im Bereich der Ausfahrt ergäben sich zudem Sichtprobleme bei ein- und ausfahren. Infolge des Ausbaus würden Parkplätze entlang der Rübker Straße ohne Ersatzparkmöglichkeiten im näheren Umfeld entfallen. Besucher müssten im anliegenden Wohngebiet parken und sodann einen unzumutbar langen Weg bis zum Grundstück der Einwender zurücklegen. Ebenso steige die Gefahr, dass die Zufahrt zum Grundstück der Einwender zugeparkt werde, was im Notfall für Rettungsdienste und Feuerwehr inakzeptabel wäre. Gleichsam müssten sich die Einwender darauf einstellen, dass etwa Liefer- und Paketdienste die Zufahrt kurzzeitig zuparken und damit die Ein- und Ausfahrt zur Wohnanlage behindern würden. Durch die Unterbrechung in der Lärmschutzwand entstünde ein Trichter für den Straßenlärm, der insbesondere die Häuser 32b und 34a belasten würde. Die Einwender würden die gesundheitsschädigende Zunahme von Feinstaub und Emissionen erwarten. Sie wiesen darüber hinaus darauf hin, dass der niederfrequente Schall des Schwerlastverkehrs von den geplanten Lärmschutzwänden kaum abgebaut werde, was deren Wirksamkeit in Zweifel ziehen würde. Zudem gäbe es keine Nothaltebuchten oder Randstreifen an der Rübker Straße, sodass ein Unfall oder ein defektes Fahrzeug den Verkehr lahmlegen würde. Entsprechend lange Rotphasen und Rückstaus würden durch Lichtzeichenanlagen entstehen, die nötig seien, damit auch Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte die dreispurige Rübker Straße und Konrad-Adenauer-Allee sicher überqueren könnten. Dies würde wiederum zu einem Ausweichverkehr über den Kälberweideweg und den Bollweg in Richtung Stadt führen. Darüber hinaus müsste für die prognostizierte Verkehrsmenge der regelquerschnitt RQ 26 mit einer Gesamtbreite von 26 m und vier Fahrspuren angewandt werden. Die geplante Straße entspreche eher einem RQ 7,5 für 3.000 Fahrzeuge, davon 60 Lkw. Allerdings würde sie keinem Regelquerschnitt entsprechen, da kein Seitenstreifen vorhanden sei.

Die Einwender trugen im Rahmen der dritten Auslegung zum Teil ihre Einwendungen, die sie bereits anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen, zuvor erhoben hatten, erneut vor. Darüber hinaus erhoben sie erneut Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Ergänzend wiesen die Einwender auf die nicht berücksichtigte Lärmbelastung durch den Flugverkehr vom Flughafen Hamburg hin. Die Einwender auch hinsichtlich der Unterbrechung der Lärmschutzwand im Bereich der Häuser Rübker Straße Nr. 38 und 40 auf die Trichterwirkung und den dadurch eindringenden Verkehrslärm hin. Hiervon sei der Garten der Einwender betroffen, sodass eine Nutzung des Gartens wegen der zu erwartenden Lärmpegel zur Erholung nicht mehr möglich sei. Die Lärmschutzwände würden angesichts ihrer Länge und der räumlichen Beengtheit städtebaulich dominierende Bauwerke mit erheblichen negativen und nachhaltigen Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild, die Wohnqualität und das Wohnumfeld darstellen. In Bezug auf die Feinstaub- und Abgasemissionsbelastung führten die Einwender aus, dass diese unzureichend ermittelt worden seien, da die realen Emissionen der Fahrzeuge in den Gutachten nicht berücksichtigt worden wären. Die Zu- und Abfahrt zur Wohnanlage der Einwender würde durch die enorme Zunahme der Verkehrsbewegungen der Rübker

Straße unzumutbar erschwert und verzögert werden. Aus den Planunterlagen sei außerdem nicht erkennbar, wie die Zufahrt zu der Wohnanlage 32A – 32D während des Ausbaus der Rübker Straße gewährleistet und wie die Häuser während der Baumaßnahmen gesichert werden würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen im Rahmen der ersten Auslegung und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Dass die Einwender die Lärmberechnungen und Umweltgutachten nicht nachvollziehen können, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen. Die bloße Behauptung, die Planunterlagen wären „nicht nachvollziehbar“, die Planung „weder zulässig“ noch „ausreichend“ enthält aber kein hinreichendes Gegenvorbringen, auf das aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachlich eingegangen werden könnte. Aus diesem Grund wird kann hier nur darauf verwiesen werden, dass die Planung von Straße und Anliegerstraße den einschlägigen technischen Regelwerken entspricht, soweit dies erforderlich ist (siehe 2.2.3.3) und die Verkehrsprognose fehlerfrei ist (siehe dazu die Ausführungen zur Schallberechnung 2.2.3.5.2.3)

Von einer grenzwertüberschreitenden Belastung mit Verkehrslärm kann im Falle der Einwender keine Rede sein. Ihr Wohnhaus steht in zweiter Reihe und es werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sicher eingehalten. Fehl geht auch die Kritik, es entstünde an den Zufahrten durch die Schallschutzwand ein Schalltrichter. Die Öffnung der Schallschutzwände ist in der Prognose der Lärmimmissionen berücksichtigt. Sie führt zwar an den unmittelbar dahinter gelegenen Grundstücken zu höheren Immissionen als bei einer geschlossenen Schallschutzwand. Das betrifft jedoch nicht die Einwender. Die Kritik an der Prognose des Verkehrslärms kann sich auch nicht auf die behaupteten Fehler in der zugrundeliegenden Verkehrsprognose stützen. Richtig ist, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung bei einem Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Buxtehude Ost geringer ist als im Falle der fertig gestellten Autobahn A 26 bis zur A 7. Hintergrund dafür ist, dass im Falle eines Endes der Autobahn an der Anschlussstelle Buxtehude Ost nicht der gesamte Verkehr aus bzw. in Richtung Hamburg über diese Anschlussstelle laufen würde. Vielmehr entsteht ein Teil dieses Verkehrs auch in Buxtehude bzw. endet dort. Dieser Teil des Verkehrs muss bis zur endgültigen Fertigstellung der A 26 noch die B 73 nutzen. Nach der kompletten Fertigstellung der A 26 wird auf dieser jedoch das Verkehrsaufkommen deutlich ansteigen und auch der größte Teil des Verkehrs aus bzw. nach Hamburg oder Stade über die Anschlussstelle Buxtehude Ost abgewickelt werden. Deshalb ist es nachvollziehbar, dass die Belastung der Rübker Straße nach Fertigstellung der A 26 bis zur A 7 am höchsten sein wird.

Ebenso wenig ist eine gesonderte Berücksichtigung niederfrequenter Verkehrslärmimmissionen erforderlich, da diese einerseits durch Straßenverkehrslärm regelmäßig nicht hervorgerufen werden – von Erschütterungen abgesehen – und andererseits das Berechnungsverfahren der Verkehrslärmimmissionen durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist. Eine Betrachtung der Gesamtlärmbelastung unter Einbeziehung von Fluglärm war nicht geboten, da keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Fluglärm im vorliegenden Fall schwerwiegende Auswirkungen auf das Grundstück der Einwender hat (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

Schädliche Umwelteinwirkungen durch verkehrsbedingte Erschütterungen werden ebenfalls nicht eintreten, hierfür wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.4 verwiesen. Gleiches gilt für die Belastung mit Luftschadstoffen, die am Grundstück der Einwender nicht über die Vorbelastung hinaus ansteigen wird.

Dass an der Rübker Straße Parkplätze wegfallen, dürfte schon keinen abwägungserheblichen Belang darstellen bzw. lediglich einen Belang von sehr geringem Gewicht, denn es gibt generell keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung öffentlicher Parkplätze in der Nachbarschaft, zumal die Seitenflächen entlang der Rübker Straße keine öffentlichen Stellflächen sind, sich hier vielmehr nur eine behördlich nicht beanstandete Praxis über Jahre herausgebildet hat (dazu näher unter 2.2.3.4.3).

Die Befürchtung, dass Müll bzw. gelbe Säcke auf der Rübker Straße zu größeren Gefahrensituationen führen könnte, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, da hier nunmehr eine Einhausung der Abstellflächen vorgesehen ist. Ebenso können die Befürchtungen zugesperrter Einfahrten oder einer lahmgelegten Rübker Straße im Falle eines Unfalles geteilt werden. Hierbei handelt es sich um Ereignisse, die zwar auftreten könnten. Keine Planung ist jedoch in der Lage, sämtliche denkbaren nachteiligen Geschehensabläufe auszuschließen. Entscheidend ist, dass durch die Planung hervorgerufene Probleme nicht ungelöst bzw. unlösbar bleiben. Das ist jedoch nicht der Fall. Auch wenn auf der Rübker Straße ein Unfall zu Stau führt, heißt das nicht, dass bspw. Rettungsfahrzeuge nicht zur Unfallstelle gelangen könnten. Dies wird unter Einsatz von Sondersignalen der Fahrzeuge möglich sein, zumal im Extremfall eine Rettungsgasse auch durch Benutzung von Fuß- und Radwegen durch ausweichende Fahrzeuge gebildet werden kann. Die Befürchtung, dass Lieferdienste durch regelwidriges Parken Zufahrten verstellen, ist zwar nicht ganz von der Hand zu weisen. Dabei handelt es sich jedoch um ein überall bestehendes Problem, welches – sofern eine solche Beeinträchtigung nicht nur wenige Minuten andauert, wie es regelmäßig der Fall ist – durch die für die Verkehrsüberwachung zuständige Behörde gelöst werden muss.

Wie der Anschluss des Grundstücks der Einwender an die Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt wird, ist keine Frage des Planfeststellungsverfahrens, sondern der konkreten Bauausführungsplanung, die von der Planfeststellungsbehörde noch gesondert geprüft wird (siehe zum gleichen Einwand auch unter Nr. 2.5.16). Ungeachtet dessen soll nach der Planung des Vorhabenträgers durch abschnittsweise Bauweise die Erreichbarkeit der einzelnen Grundstücke während der Bauphase gewährleistet sein. Auf die detaillierten Ausführungen hierzu unter 2.2.3.13 wird verwiesen. Die Einwender werden voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten III und V betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.5.5 Bezug genommen.

### **2.5.36 Einwender Nr. 39**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und einer der Einwender wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Darüber hinaus werden die Einwender nunmehr auch von den Rechtsanwälten Klemm & Partner vertreten. Sie sind Eigentümer eines 813 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße. Von diesem sollten nach den ursprünglichen Planunterlagen 85 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den

Unterlagen des ergänzten Planverfahrens beträgt die in Anspruch zu nehmende Fläche nunmehr 230 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben die Einwender die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) und ergänzten diese um die Fragen, warum ihr Grundstück keine Lärmschutzwand erhalte, obwohl dem Landkreis bewusst sei, dass ansonsten Lärmschutz und Immissionsrichtwerte für Wohngebiete nie erreicht werden könnten. Schallschutzfenster wären nicht ausreichend, da sie ein Recht auf Frischluft und die Nutzung der Terrasse und Balkone hätten. Das Grundstück grenze direkt an den geplanten Kreisverkehr und die Werte seien durch das Anfahren und Bremsen noch erheblich höher. Sie hinterfragten zudem, wie ihre Mieter bei dem Bau der geplanten 3 m hohen, beleuchteten Schilderbrücke ihre Nachtruhe finden sollten. Angefragt wurde auch, warum es kein Beweissicherungsverfahren geben solle, obwohl die Straße schon in der Bauphase so tief ausgegraben werden müsse, dass Schäden am Haus unvermeidbar seien. Die Einwender wollten wissen, warum sie einen Großteil ihrer Parkplätze abgeben müssten. Immerhin seien sie zur Bereitstellung von acht Stellplätzen verpflichtet und wüssten nicht, wo ihre Mieter parken sollten. Gleichsam stellten sie in Frage, wie eine sichere Ausfahrt vom Grundstück bei etwa 50 Ein- und Ausfahrten pro Tag ohne Ampelanlage gewährleistet sein sollten. Sie wollten – auch mit Blick auf ihr unbeschränktes Nutzungsrecht - wissen, warum sie ihr Grundstück nur noch in eine Richtung verlassen werden könnten. Das Gebäude wäre praktisch unbewohnbar, sodass die Einwender nach der Perspektive der nächsten 75 Jahre und Erstattung wohl entfallender Mieteinnahmen fragten. Die Bewohner des Hauses könnten den Kreisel nicht sicher überqueren, da eine Ampel fehle. Ebenso stelle dies keinen sicheren Schul- und Einkaufsweg dar. Die Einwender begehrtens abschließend zu wissen, wie die Versorgung und Einfahrt auf das Grundstück in der Bauphase gewährleistet werden sollten.

Angesichts der zweiten Auslegung führten die Einwender aus, dass laut dem Gutachten des Landkreises nur eine 6 m hohe Lärmschutzwand die Hausbewohner vor ernstesten Gesundheitsschäden bewahren könne und angesichts dessen die kostensparende Wand nur mit einer Höhe von 3 m menschenverachtend und überhaupt nicht zu akzeptieren sei. Im Übrigen wären die Lärmberechnungen nicht nachvollziehbar was die tatsächlich zu erwartende Belastung (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) betreffe. In Buxtehude dürfe selbst im Industriegebiet ein nächtlicher Lärmpegel von 50 dB nicht überschritten werden (B-Plan 46 D Alter Postweg), sodass am Grundstück der Einwender kein Wert von 49 dB – vergleichbar dem Lärm in einem Industriegebiet - gelten dürfe. Außerdem sei die Enteignung des Grundstückes rechtlich nicht möglich, da sie weder dem Allgemeinwohl diene, noch es sich um eine Autobahn oder Bundesstraße handeln würde. Bei einer Enteignung von 30 % des Grundstückes wäre das Haus nicht mehr nutzbar. Parkplätze der Mieter würden auf deren Terrasse, in der Sandkiste bzw. im Vorgarten oder sogar auf der Anliegerstraße geplant. Ebenso würde die ohnehin viel zu schmal bemessene Anliegerstraße über sämtliche erlaubten Baugrenzen hinweg geplant. Die Einwender kritisierten, wie das gehen solle und warum sich das Planungsbüro kein Bild von den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort gemacht hätte. Im Übrigen könne das Grundstück nicht mehr ohne Nutzung unzumutbarer Irrwege verlassen werden. Gleichsam hätten weder Krankenwagen noch Feuerwehr eine realistische Möglichkeit das Haus schnell zu erreichen. Die Einwender stellten zudem in Frage, wie die Müllentsorgung für die teilweise betagten Mieter erfolgen solle und ob das Haus bei einer Verkleinerung des Grundstückes nicht mehr zulässig sei und

abgerissen werden müsse. Die Verkehrsleitung durch Buxtehude sei nicht zeitgemäß und belaste die Menschen. Bei der Variante 0 und der Nutzung der B 73 als Umgehung könne ein Großteil des Verkehrs aus Buxtehude abgeleitet und das jetzt schon gewaltige Verkehrschaos erheblich gemindert werden. Es wurde hinterfragt, warum eine Ampelkreuzung gebaut werden solle, die laut dem Gutachten von Herrn Fornaschon den zu erwartenden Verkehr gar nicht aufnehmen könne. Ebenso wurde in Frage gestellt, warum der Naturschutz beim Bau der Autobahnabfahrt ignoriert worden sei, ihm aber bei der Planung des Zubringers und der diversen Varianten so eine entscheidende Position gegeben werde. Die Einwender wollten zudem wissen, warum die Hansestadt Buxtehude die Bebauung des Grundstückes überhaupt zugelassen habe, wenn der Ausbau der K 40 schon lange geplant gewesen sei. Angefragt wurde auch, warum es keine Untersuchung über die zu erwartende Feinstaubbelastung gäbe. Bei Überschreitung der Grenzwerte müsse es zu Fahrverboten kommen.

Anlässlich der dritten Auslegung hinterfragten die Einwender, warum die Verlegung eines Stellplatzes direkt in den Eingangsbereich des Hauses geplant sei. Niemand – weder Besucher noch Bewohner – würden das Haus so erreichen können. Der Bebauungsplan würde neben den Baugrenzen auch eine Grundflächenzahl GRZ von 0,4 und eine Geschossflächenzahl GFZ von 0,8 festsetzen. Durch die Verkleinerung ihres Grundstückes im Wege der Enteignung würde sich eine GRZ von 0,41 (Nebenanlagen nicht berücksichtigt) und eine GFZ von 0,965 ergeben, sodass die im Bebauungsplan festgesetzten Werte überschritten werden würden und mithin ein baurechtswidriger Zustand eintrete. Die Einwender machten zudem Ausführungen zum Einwand der Stadt Buxtehude, wonach die geplante Anliegerstraße der Häuser Rübker Straße Nr. 7B bis 13 über die Straße Am Rugen End aufgrund der geringen Ausbaubreiten und der sackgassenartigen Ausführung derzeit nicht praktikabel sei. Die Ausbauarbeiten würden den empfohlenen Standard der RAS 06 nicht einhalten. Es bestünde dort keine Wendemöglichkeit. Einer der geplanten Stellplätze würde außerdem – die Situation verschärfend – in die Erschließungsstraße ragen.

Zum Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner wird auf die gesonderten Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.86).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90). Soweit sich die Einwender gegen den Turbokreisel wenden, hat sich die Einwendung erledigt, weil dieser nicht mehr Gegenstand der Planung ist.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt bei der gebotenen Abwägung nicht, dass das Eigentum der Einwender durch das Vorhaben schwer betroffen wird. Dies resultiert nicht nur aus dem Flächenentzug für das Grundstück, sondern vor allem aus der Verkehrslärmbelastung und der Beeinträchtigung der Belichtung der Erdgeschosse durch die Lärmschutzwand. An vier Immissionsorten des Gebäudes werden am Tag 70 dB(A) erreicht und an 16 Immissionsorten 60 dB(A) und mehr. Das liegt auch nur zum Teil an der Vorbelastung, die am Tag bis zu 67 dB(A) und in der Nacht bis zu 60 dB(A) erreicht. Eine nennenswerte Verbesserung des Lärmschutzes an dem schwer belasteten Wohnhaus ließe sich aber nur durch eine deutliche Erhöhung der Lärmschutzwand um mehrere Meter erreichen. Das wäre einerseits unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG und würde andererseits bei Belichtung und Besonnung der straßenzugewandten Wohnräume zu massiven Einschränkungen führen, da das Haus sehr nahe an der Straße steht und die

Lärmschutzwand gerade auf der der Sonne zugewandten Südseite liegt. Die Einwender müssen sich daher auf den passiven Lärmschutz verweisen lassen. In diesem Zusammenhang ist der Hinweis veranlasst, dass die Einwender nicht die Einhaltung der für festgesetzte Baugebiete geltenden Werte verlangen können, da sich diese Werte nicht nach der 16. BImSchV richten. Letztere ist aber für Verkehrslärm allein maßgeblich.

Eine übermäßige Belastung mit Feinstaubimmissionen ist hingegen nicht zu erwarten, die diesbezüglichen Immissionsgrenzwerte werden mit einer Jahresmittelkonzentration von 19 – 22 µg/m<sup>3</sup> Luft klar unterschritten.

Auch die Anliegerstraße ist hinreichend für Zwecke der Ver- und Entsorgung dimensioniert. Für Parkplätze verbleiben auf dem Grundstück nutzbare Restflächen (siehe unter Nr. 2.2.3.12). Die Stellplätze, welche im Lageplan eingezeichnet sind, sind nicht Bestandteil des Vorhabens sondern, lediglich eine Angabe zu möglichen Standorten für neue Stellplätze. Es steht dem Einwender frei, dies ggf. so oder auch anders zu realisieren.

Eine Schilderbrücke ist auf Höhe des Hauses der Einwender nicht mehr vorgesehen. Hinsichtlich der Bauausführung im Übrigen wird auf die Ausführungen hierzu unter 2.2.3.13 verwiesen.

Die Genehmigung des Wohnhauses seinerzeit durch die Hansestadt Buxtehude und schon früher bestehende Pläne zum Ausbau der K 40 sind kein Widerspruch, da seinerzeit zwar schon Ausbauabsichten bestanden, aber eben keine konkrete Ausbauplanung. Eine Überschreitung der nach dem Bebauungsplan zulässigen Geschossflächenzahl infolge des Flächenentzuges steht dem Vorhaben nicht entgegen. Zum einen genießt das Gebäude der Einwender Bestandsschutz. Zum anderen ist das Vorhaben nach § 38 S. 1 BauGB nicht an die Vorgaben des Bebauungsplans gebunden, es kann daher auch kein baurechtswidriger Zustand eintreten.

Da vom Grundstück der Einwender ein Teil enteignet werden muss, wird die Enteignungsbehörde nicht nur der Frage nachgehen müssen, wie hoch die Entschädigung mit Blick auf die Wertminderung des verbleibenden Grundstückes in Anbetracht der Lärmbelastung ist. Sie wird vielmehr auch, sofern die Einwender dies beantragt, prüfen müssen, ob die Enteignung gegen Entschädigung nach § 8 Abs. 3 NEG auf das gesamte Grundstück ausgedehnt wird, weil die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (womöglich) überschritten ist<sup>272</sup>. Dieser Entscheidung kann und darf die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht vorgreifen. Sie hat aber die schwere Belastung der Einwender bis hin zur möglichen Aufgabe des Eigentums in ihre Erwägungen einbezogen und ist gleichwohl zu dem Ergebnis gekommen, dass die gewählte Variante des Vorhabens hinsichtlich der dabei allseits abzuwägenden Belange vorzugswürdig ist. Ungeachtet eines möglichen Übernahmeanspruchs wären im Entschädigungsverfahren aber auch Verluste der Mieteinnahmen auszugleichen<sup>273</sup>.

---

<sup>272</sup> BGH, Urt. v. 10.12.1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988, 900 (hier zitiert nach juris, Rn. 17 ff.).

<sup>273</sup> BGH, Urt. v. 09.11.2000 – III ZR 18/00 –, NVwZ 2001, 352 (hier zitiert nach juris, Rn. 13 f.).

### **2.5.37 Einwender Nr. 40**

Der Einwender hat im Rahmen der ersten Auslegung eine fristgerechte Einwendung erhoben. Er ist Eigentümer einer Wohnung in einem Mehrfamilienwohnhaus in der Nähe der Harburger Straße.

Zunächst hat der Einwender die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) erhoben und darüber hinaus eingewandt, durch den zu erwartenden Verkehr und Rückstau würden ein Linksabbiegen vom Stemmanns Weg in die Harburger Straße und umgekehrt, sowie ein Überqueren der Harburger Straße vom / zum Stemmanns Weg zum / vom Supermarkt Plaza als Fußgänger erheblich erschwert oder unmöglich gemacht. Darüber hinaus weist der Einwender darauf hin, dass an dem unübersichtlich geplanten Turbo-Kreisel ein enormes Gefährdungspotential für Fußgänger und Radfahrer bestehe, da die Autofahrer unter Beachtung des Verkehrs und des Fahrspurwechsels nicht mehr die nötige Aufmerksamkeit für diese haben könnten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.90). Die Befürchtung von Rückstaus, mit der Folge, dass Ein- und Ausfahren aus dem Stemmanns Weg erheblich erschwert wird, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Hierzu wird auf die Ausführungen zu den Einwendern Nr. 29, 35 verwiesen, die im gleichen Haus wie der Einwender Nr. 40 wohnen und dieses Problem ebenfalls thematisiert haben (unter 2.5.27).

### **2.5.38 Einwender Nr. 41**

Die Einwenderin hat im Rahmen der ersten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin eines Grundstückes an der Rübker Straße. Dieses ist insgesamt 1.587 m<sup>2</sup> groß und soll nach den geänderten Planunterlagen mit einem Teil von 3 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Bauvorhabens herangezogen werden.

Sie erhob zunächst die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und brachte darüber hinaus vor, eine Überschreitung der Grenzwerte für Schall und Erschütterungen, die insbesondere die Wohnung im Obergeschoss betreffen würde (Mietausfälle und Gebäudeschäden), sei äußerst bedenklich. Zudem werde die Zufahrt zum Grundstück erschwert. Die Einwenderin befürwortete daher weiterhin die Variante 2a.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Tatsächlich sind die trotz der Lärmschutzwände am Gebäude der Einwenderin noch auftretenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an der straßenzugewandten Seite erheblich. An einem Immissionsort im ersten Obergeschoss werden tags 69 dB(A) und nachts 63 dB(A) erreicht, was gegenüber der Vorbelastung einen Anstieg um 4 dB(A) bedeutet und eine Grenzwertüberschreitung um tags 10 dB(A) und nachts 14 dB(A). Gleichwohl erachtet die Planfeststellungsbehörde aus den unter 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen eine Erhöhung der Lärmschutzwand in diesem Bereich für unverhältnismäßig, da sich ein Vollschutz oder zumindest eine deutliche weitere Verbesserung durch eine angemessene Erhöhung der Lärmschutzwand, die auch städtebaulichen Belangen Rechnung trägt, nicht erreichen lässt.



Hinsichtlich der Erschütterungen liegen unzumutbare Beeinträchtigungen nicht vor. Für die Beurteilung von Erschütterungswirkungen kann sich die Planfeststellungsbehörde an der DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen (Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) orientieren<sup>274</sup>. Auf die allgemeinen Ausführungen unter 2.2.3.5.4. wird hierzu verwiesen. Am Haus der Einwenderin wird der danach für Wohngebiete anzusetzende obere Anhaltswert für die Beurteilung der Einwirkung auf Menschen im Obergeschoss während der Nachtzeit leicht überschritten. Der Anhaltswert für ein in einem Mischgebiet liegendes Wohnhaus wäre jedoch nicht überschritten. Da die DIN 4150 insoweit nur eine Orientierungshilfe darstellt, aber keine verbindlichen Grenzwerte festlegt, ist die Beurteilung als zumutbar gerechtfertigt, da Mischgebiete auch regelmäßig dem Wohnen dienen (§ 6 Abs. 1 BauNVO). Die nach Teil 3 der DIN 4150 anzusetzenden Werte für Einwirkungen auf Gebäude werden sicher eingehalten, weshalb verkehrsbedingte Schäden am Gebäude ausgeschlossen werden können.

Soweit die Einwenderin schließlich Mietausfälle beklagt, ist deren Ausgleich als Fall einer verbleibenden Wertminderung am Restgrundstück außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren zu klären.

### **2.5.39 Einwender Nr. 42**

Die Einwender haben zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und einer der Einwender wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Einer der Einwender hat zusätzlich im Rahmen der dritten Auslegung eine Einwendung fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines 249 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, das ausweislich der geänderten Planunterlagen nunmehr mit einer Fläche von 20 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden soll.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben die Einwender zunächst die Formblatteinwendungen (unten 2.5.1.86.) und brachten darüber hinaus vor, dass die Höhe der Lärmschutzwand bei ihrer hoch gelegenen Terrasse wenig Sinn ergeben würde. Zudem wollten sie wissen, wie ihre Kinder gefahrlos zur Schule und zum Kindergarten gelangen sollten.

Anlässlich der zweiten Auslegung trug einer der Einwender weiterhin vor, er sei mit der Zwangsenteignung und damit einhergehenden Verkleinerung seines Grundstückes nicht einverstanden. Das Stadtbild werde verschandelt und sein Haus würde – ohne das Angebot einer angemessenen Entschädigung – wertlos werden. Er wies in diesem Zusammenhang auf den Schutz des Eigentums als hohes Gut nach Art. 14 GG hin.

Er machte darüber hinaus massive Bedenken bezüglich der Schulwegsicherheit seiner sechs Kinder geltend.

Er stellte die Richtigkeit der Berechnung des Lärms für sein Grundstück in Frage, insbesondere da sein Haus höher liege, und wies auf bereits jetzt bestehende Probleme seiner Kinder beim Durchschlafen wegen des Verkehrslärms hin. Darüber hinaus werde der Lärm auf seinem Grundstück im gesundheitlich relevanten Bereich liegen, sodass er wissen wolle, wieso man nicht die Richtwerte für Wohngebiete nach der TA Lärm als Referenz nehme und warum sie den krank machenden Lärm

---

<sup>274</sup> BVerwG, Urt. v. 8.9.2016 – 3 A 5/15 – juris, Rn. 80.

hinnehmen müssten. Die Lärmschutzwand erreiche angesichts der um 1,60 m höheren Lage seines Grundstückes nur eine effektive Höhe von 1,40 m und müsse demnach als unwirksam eingestuft werden.

Außerdem machten die Einwender diverse Erschwerungen bei der Zugänglichkeit ihres Grundstückes geltend, u.a. würden sie von der Infrastruktur abgeschnitten, indem sie von ihrem Grundstück nur noch in Richtung Rübke abbiegen und nur aus Richtung der Stadt auf ihr Grundstück einbiegen könnte. Eine Ausfahrt durch die Lärmschutzwand könne nur mit Sichtbeeinträchtigung erfolgen und bei der Wegbreite von 5 m sei Gegenverkehr nicht möglich. Hinsichtlich der Stellplätze für Mülltonnen bzw. dem Platz für die Abholung der gelben Säcke fragte der Einwender, nach den Zufahrtsmöglichkeiten für Entsorgungsfahrzeuge, wo der Sperrmüll gelagert werden solle und wie er abgeholt werden würde, wie er beispielsweise seine Tonne bei einer Straßenbreite von 3,5 m an einem Kleinlaster vorbeischieben solle.

Die Anliegerstraßen seien viel zu schmal, sodass Rettungsfahrzeuge nicht durch kämen, die Zufahrt sei für große Lkws, Paketdienste und Schneeräumfahrzeuge nicht möglich. Ebenso würden Fahrzeuge des Technischen Hilfswerkes nicht in die Anliegerstraße passen, obwohl in der Rübker Straße Hochwasser möglich sei.

Es gäbe in der Rübker Straße außerdem keine Nothaltebuchten oder Randstreifen, weshalb ein defektes Fahrzeug den gesamten Verkehr in Buxtehude lahmlegen werde und die Anliegerstraße in solch einem Fall dann nicht mehr befahrbar sei. Angesichts der Enge der Straße und fehlender Randstreifen könne keine Rettungsgasse gebildet werden. Das Durchkommen von Krankenwagen und Feuerwehr sei fraglich. Feuerwehruzufahrten gäbe es nicht. Schneeräumfahrzeuge könnten die Anliegerstraßen nicht erreichen, sodass in Frage stehe, ob der Einwender die Schneeräumung selbst übernehmen müsse.

Darüber hinaus entspreche die Verkehrsmenge einer Bundesstraße und nicht einer Kreisstraße, sodass eine nicht zulässige Hochstufung vorzunehmen wäre. Da die Angaben der Schadstoffemission bereits von Fahrzeugherstellern gefälscht wurden, könne auch die vorliegende Prognose falsch sein, sodass er eine dauerhafte Messung der Schadstoffbelastung verlange.

Einer der Einwender hat im Rahmen der dritten Auslegung im Wesentlichen seine Einwendungen aus dem Einwendungsschreiben anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen wiederholt und ergänzend Folgendes eingewandt: Der Einwender erwarte, dass die Planfeststellungsbehörde vor der Enteignung mit einem Kaufangebot für sein Haus an ihn herantrete. Eine angemessene Entschädigung sei dem Einwender nicht angeboten worden. Die Lärmschutzwand wirke wie eine Gefängnismauer. Lärmschutzfenster würden den Außenbereich nicht wieder nutzbar machen. Der Verkehrslärm verstoße gegen Art. 2 GG, wonach jeder das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit habe. Große Bereiche des Naturschutzgebietes würden unwiederbringlich zerstört und unzählige Anwohner gesundheitlich und finanziell geschädigt. Das FFH-Gebiet würde faktisch nicht mehr existieren. Der Vorhabenträger habe von Anfang an Alternativen ausgeschlossen. Der Platz für die Mülltonnen sei viel zu klein und würde sich an der stark befahrenen Straße befinden, sodass dort gelbe Säcke umher fliegen könnten. Der Lieferverkehr sei bisher nicht erwähnt worden und es sei fraglich, wo dieser entladen solle. Der Einwender verlangt weiterhin eine uneingeschränkte Zuwegung zu seinem Grundstück und weist darauf hin, dass der Vorhabenträger kein Recht zur dauerhaften Verweigerung der Zufahrt habe, da diese Grundlage der für sein Grundstück erteilten Baugenehmigung sei. Der Einwender wollte zudem wissen,

wohin der Schnee geräumt werde, wenn kein Randstreifen vorhanden sei. Die aus Fuß- und Radweg und Straße bestehende Anliegerstraße sei insbesondere für Kinder und ältere Menschen gefährlich. Der Einwender merkte an, dass bisher nichts von einem Beweissicherungsverfahren zu lesen gewesen sei. Er forderte die Planfeststellungsbehörde auf, die Richtlinie für Feuerwehrezufahrten umzusetzen. Die Lärmschutzwand würde über zu viele Öffnungen verfügen und sei somit unwirksam.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die Bedenken des Einwenders hinsichtlich der Schulwegsicherheit seiner Kinder teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Durch das Vorhaben wird die Schulwegsicherheit deutlich verbessert. Das gilt gerade auch für das Grundstück der Einwender, auf dessen Seite der Rübker Straße sich bislang kein Fußweg befindet. Künftig wird man vom Grundstück der Einwender direkt über die davor liegende Anliegerstraße auf den Fußweg gelangen können, der zur Kreuzung mit der Harburger Straße führt. Die dort vorgesehenen Verkehrsinseln und Querungshilfen sind auch ausreichend, wenn sie von mehreren Personen gleichzeitig benutzt werden. Es liegt darüber hinaus aber auch ein Stück weit in der Eigenverantwortung der Einwender, ihre Kinder mit den notwendigen Verhaltensweisen und Vorsichtsmaßnahmen im Straßenverkehr vertraut zu machen, alternativ diese auf dem Weg zur Schule zu begleiten.

Die Berechnungen des Vorhabenträgers zum Lärmschutz am Grundstück der Einwender treffen im Wesentlichen zu. In der zuletzt ausgelegten schalltechnischen Untersuchung wurde auch die erhöhte Lage des Erdgeschosses des Hauses der Einwender berücksichtigt. Die Belastung am Grundstück der Einwender ist durchaus hoch und erreicht nach den vorliegenden Berechnungen am ungünstigsten Immissionsort an der Nordfassade im 1. Obergeschoss 66 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, was den Immissionsgrenzwert Tags um 7 dB(A) und nachts um 11 dB(A) überschreitet. Eine höhere Lärmschutzwand scheidet jedoch aus den unter 2.2.3.5.2.4 erfolgten Erwägungen aus. Gerade am Grundstück der Einwender ist zudem zu beachten, dass dieses stark vorbelastet ist und durch die geplante Lärmschutzwand in jedem Fall im Vergleich zur Vorbelastung eine Verbesserung in der Größenordnung von 1 bis 5 dB(A) – je nach Immissionsort eintritt. In Kombination mit den Maßnahmen des passiven Schallschutzes ist auch eine im Gebäudeinnern ein Pegel gewährleistet, der die Nachtruhe gewährleistet und zwar deutlich besser als bisher. Von gesundheitsschädlichen Zuständen kann daher keine Rede sein. Die weiter noch erhobene Forderung, den Lärmschutz an den Vorgaben der TA Lärm zu bemessen, ist schon deshalb unberechtigt, weil die Anwendung der 16. BImSchV und der darin geregelten Grenzwerte gesetzlich vorgeschrieben ist. Die TA lärm ist zudem ausschließlich auf Gewerbelärm anwendbar und zugeschnitten, der auch eine andere Charakteristik als Straßenverkehrslärm hat.

Die mit dem Bau der Anliegerstraße verbundenen Erschwerungen hinsichtlich der Zugänglichkeit des Grundstücks der Einwender sind zumutbar, die Anliegerstraßen ausreichend dimensioniert (vgl. unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12). Was die Ausfahrt von der Anliegerstraße auf die Rübker Straße angeht, ist festzuhalten, dass die Einwender schon bisher wegen der Lage ihres Grundstücks in Kreuzungsnähe nicht ungehindert von ihrem Grundstück stadteinwärts ausfahren konnten. Die Eine nennenswerte Verschlechterung liegt also nicht vor. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass das Grundstück der Einwender erschlossen bleibt, es aber keinen über die Abwägungserheblichkeit hinaus gehenden allgemeinen Anspruch darauf gibt, dass

eine einmal gegebene konkrete Erschließungssituation eines Grundstücks dauerhaft aufrechterhalten bleibt. Die Sammelplätze für Mülltonnen werden eingehaust und sind großzügig auf der Basis von 1,5 Wohneinheiten pro Wohnhaus bemessen. Die Auslastung der Sammelplätze könnte daher allenfalls eintreten, wenn zum Leerungstag alle Anlieger ihre Tonne zum Sammelplatz bringen, was erfahrungsgemäß nie der Fall ist.

Die Gefahr eines Verkehrsstillstandes in Buxtehude, wenn in der Rübker Straße Fahrzeuge liegen bleiben, sieht die Planfeststellungsbehörde so nicht. Es handelt sich um Ausnahmeszenarien, die an kritischen Stellen des Verkehrsnetzes (Brücken, Tunnel) allenthalben auftreten können. Diese sind dem Straßenverkehr immanent. Die Rübker Straße wird aber in allen Bereichen unter Berücksichtigung von Abbiegespuren, Gehwegen und dergleichen hinreichend breit sein, sodass auch ein liegendegebliebenes Fahrzeug den Verkehr nur behindern, aber nicht zum Stillstand bringen kann.

Die Einordnung der Rübker Straße im ausgebauten Zustand als Kreisstraße ist zutreffend (vgl. unter 2.2.1.2). Die Ereignisse um den so genannten Abgasskandal erfordern auch keine Neubetrachtung der Luftschadstoffimmissionen (siehe unter 2.2.3.5.3). Die prognostizierten Belastungen für die Rübker Straße und ihre Umgebung sind auch nicht so hoch, dass die Errichtung einer Messstelle zur Überwachung der Luftqualität geboten wäre.

Von einer Zerstörung von Naturschutzgebieten kann keine Rede sein. Das gewählte Variante dient gerade dazu, die Inanspruchnahme von Flächen des Vogelschutzgebietes zu minimieren.

Soweit die Einwender schließlich auf die Enteignung und die ihrer Ansicht nach nicht ausreichende Entschädigung verweisen und das noch fehlende Kaufangebot verweisen, ist dies außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Vor Einleitung desselben wird der Vorhabenträger sich um einen freihändigen Flächenerwerb (Kauf) bemühen. Soweit den Einwendern die im Enteignungsverfahren festzusetzende Entschädigung nicht ausreicht, können sie dagegen den Zivilrechtsweg beschreiten (§ 43 Abs. 1 NEG).

#### **2.5.40 Einwender Nr. 43**

Der Einwender hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben. Er ist Eigentümer eines Grundstückes, das im Bereich der Kreuzung Rübker Straße / Harburger Straße liegt und jeweils in zweiter Reihe zu dieser mit einem Wohnhaus bebaut ist.

Anlässlich der ersten Auslegung erhob der Einwender die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90). Thematisch geordnet brachte er außerdem folgendes vor:

Die geplanten Anliegerstraßen seien nicht breit genug für Begegnungsverkehr, müssten mit Radfahrern und Fußgänger geteilt werden, würden entgegen der RAST 06 keine Wendemöglichkeiten haben, insbesondere für Müll- und Einsatzfahrzeuge. Insofern hinterfragt der Einwender auch, warum es keinen durchgehenden Fuß- und Radweg gäbe. Da die Anliegerstraßen ohne Lichtsignale nur sehr schwer zu verlassen oder zu erreichen wären, fordere er zur Gewährleistung der Nutzungsmöglichkeit seines Grundstückes die Installation von Ampeln.

Darüber hinaus wollte der Einwender wissen, warum es außerhalb der Ortschaft keine Fuß- und Radwege gäbe. Er wollte zudem wissen, ob der Landkreis plane, die Nutzung der K 40 außerorts für Radfahrer und Fußgänger zu sperren.

Weiter will der Einwender wissen, welche Prognosen es für den Fall einer drastischen Verkehrszunahme durch den Bau einer Elbquerung bei Drochtersen und für die Zeit nach dem Jahr 2025 gäbe.

Ausführliche Kritik widmete der Einwender dem ursprünglich noch geplanten Turbokreisel.

Zu den Lärmimmissionen wies der Einwender darauf hin, dass auch sein Haus sei auf einem aufgeschütteten Erdwall erbaut und ca. 1,60 m über dem Niveau der Rübker Straße liege, sodass die Lärmschutzwände bereits im ersten Obergeschoss ihre Wirkung verlieren würden. Sollten Lärmschutzfenster eingebaut und ein Schlafen bei geschlossenen Fenstern nötig werden, würde es aufgrund der Feuchtigkeit zu Schimmelbildung kommen, sodass die Übernahme der Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung einer elektrischen Lüftungsanlage zu klären wäre. Es wäre fraglich, wie der Landkreis nachweisen könnte, dass durch die Bahnlinien erzeugter Lärm nicht an den Lärmschutzwänden reflektiert und sich mit dem ursprünglichen Bahnlärm überlagern würde. Der Einwender könne zudem nicht nachvollziehen, ob bei der Ermittlung der Lärmbelastungen die Zuschläge für die Sonderfälle der Lärmsteigerung durch das Abbremsen und Anfahren an Kreuzungen und Einmündungen mit einer Ampel, häufiges Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit - vor allem bei Ortsein- und Ausfahrt – und durch Reflexionen des Lärms an Bauwerken einbezogen worden seien. Auf der Harburger Straße würden jegliche Lärmschutzmaßnahmen fehlen, sodass der Einwender anfragte, wie die Nutzung seiner Terrasse sichergestellt werde. Die Planung zeige auf, dass Bereiche zum Wohnen im Freien, wie z. B. Balkone, Terrassen und Freisitze, nicht wirksam vor Lärm geschützt seien. Angaben, inwieweit eine Entschädigung für die verbleibenden Beeinträchtigungen geleistet werde, gäbe es nicht. Der Einwender lehne die Planung ab, da seine Terrasse, Balkon und sein Garten – mithin seine zwingend erforderliche Erholung am Feierabend – von den Lärmauswirkungen des Straßenneubaus betroffen sei.

Darüber hinaus wollte er wissen, welche technischen Maßnahmen die Schadstoffbelastung mindern würden. Die Prognose der Schadstoffbelastung mit dem Ausgangspunkt, dass Autos im Jahr 2025 deutlich sauberer seien, wäre unrealistisch und der Einwender hinterfragte, wie hoch der Schadstoffausstoß basierend auf jetzt verkehrenden Kraftfahrzeugen sei.

Es wären nur die reinen Straßenbaukosten berücksichtigt worden. Der Einwender fragte daher an, wie hoch die Gesamtkosten seien und welche Mittel für die Unterhaltung des Zubringers und der angrenzenden Straßen zur Verfügung ständen.

Der Einwender will zudem wissen, warum ihm die Information über den Bau des Zubringers bei Erwerb seiner Immobilie im Zuge einer Zwangsversteigerung 2004 vorenthalten worden sei und warum es keinen Eintrag hierzu im Grundbuch gegeben habe.

Im Rahmen der zweiten Auslegung brachte der Einwender ergänzend Folgendes zusammengefasst vor:

Er werde von der Infrastruktur abgeschnitten, indem er von seinem Grundstück aus nur in Fahrtrichtung Rübke abbiegen könne und eine Einfahrt nur aus Richtung Stadt

möglich sei. Er fragte, wie er mit seiner Altpapiertonne der Anliegerstraße Kraftfahrzeugen ausweichen solle, wo der Sperrmüll ohne jeglichen Seitenstreifen gelagert werden solle und wie er abgeholt werden würde. Ebenso wolle er wissen, was mit den Schneeräumfahrzeugen passiere oder ob er die Anliegerstraße selbst unterhalten, reinigen oder im Winter selbst räumen müsse. Zudem entspräche die Einfahrt in seine Anliegerstraße mit einem Wendekreis von 7,10 m und einer Straßenbreite von 4,10 m nicht den Anforderungen der Feuerwehr. Auch die Aufstellung von Lichtmasten und Hydranten sei unklar. Der geplante Radweg sei mit 1,6 m zu schmal und müsse mindestens 2,50 m breit sein.

Die Wirkung der Lärmschutzwand sei auch anzuzweifeln, weil sie den niederfrequenten Schall des LKW-Verkehrs kaum abbauen könne und diese auch keine Wirkung für die Obergeschosse habe. Der Einwender forderte eine genaue Erläuterung der schalltechnischen Untersuchung, die er nicht nachvollziehen könne. Er hinterfragte, warum nicht durchgängig die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete angesetzt würden. Schließlich sei unklar, was passiere wenn ein LKW die Lärmschutzwand im Falle eines Unfalls durchbreche.

Weiterhin kritisiert wurde die Prognose der Luftschadstoffe, die Einordnung der Rübker Straße als Kreisstraße und die Dimensionierung der Kreuzung mit der Harburger Straße und der Wegfall von Parkplätzen an der Rübker Straße. Der Einwender beklagte, er habe im Grundbuch von Hoyers Eck ein eingetragenes Nutzungsrecht für eine Garage, vor der jedoch nunmehr ein Wendehammer geplant sei. Er sei Miteigentümer der Einfahrt zu Hoyers Eck und nicht bereit, von diesem Grund etwas für die Planung abzugeben. Im Erörterungstermin vom 26. / 27. Mai 2016 führte der Einwender aus, an dem Platz vor der Garage habe er auch ein Nutzungsrecht und dort wo der Wendehammer geplant sei, wäre sein Stellplatz und er könne sich nicht in den Wendehammer stellen. Er fragte, wie er so Besuch bekommen solle. Derzeit könne er zwei Pkw hintereinander vor die Garage stellen.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhob der Einwender im Wesentlichen die gleichen Einwendungen wie in seinem zweiten Einwendungsschreiben. Eine zweite Einwenderin erhebt die erneute Einwendung mit dem Einwender Nr. 43 gemeinsam.

Die Einwender kritisierten dabei, dass die Frage, ob es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau oder um einen Neubau der Straße handele, im Erörterungstermin nicht hinreichend geklärt worden sei. Da Herr R. zugleich Dienstherr der Planungsbehörde und Vorgesetzter des Herrn S. sei, würde er massiv Druck auf die Stadt Buxtehude ausüben, sodass ihm Befangenheit vorzuwerfen sei. Die ältere schalltechnische Untersuchung vom 11. September 2014 und nicht die neuere vom 16. April 2015 sei ausgelegt worden. Das Bauwerk sei zu knapp bemessen und aus den Unterlagen würde sich dessen Unbefahrbarkeit ergeben. Die Einwender hinterfragen, warum mit dem Bau des Autobahnanschlusses bereits – während der Brut- und Setzzeit von Vögeln - begonnen wurde, obwohl die K 40 noch nicht planfestgestellt worden sei und diese erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufe. Der Vorhabenträger habe keine Berechtigung dafür, die Zuwegung zu dem Grundstück der Einwender stark und dauerhaft einzuschränken, da den Einwendern für diese eine Baugenehmigung erteilt worden sei. Die Größe und Lage des Sammelplatzes für Müll hinter einer Öffnung in der Lärmschutzwand wird in Zweifel gezogen und hinterfragt, wo Sperrmüll abgestellt werden solle bzw. wie dieser abgeholt werde. Sie merken zudem kritisch an, dass sie für ihr Schlafzimmerfenster keinen Anspruch auf Lärmschutzfenster hätten. Der verschobene Wendehammer nahe dem Grundstück der Einwender sei zu klein. Die Einwender befürchteten daher, dass trotzdem vor

ihrer Garage gewendet werde. Die Einwender baten um Beantwortung der Frage, wohin Schnee auf der Mittelstraße ohne Randstreifen geschoben und wohin der Schnee in den Anliegerstraßen gebracht werden solle bzw. auf welcher Grundlage die Anwohner für das Schneeräumen verantwortlich seien. Die Einfahrten in die Anliegerstraßen würden nicht den „Richtlinien für die Anlage von Feuerwehrezufahrten“ entsprechen. Wenn die Feuerwehr sich hinter der Lärmschutzwand befinden sollte, wäre es mangels Platz zum Abbiegen nicht möglich, in die Grundstückszufahrten einzufahren. Die Lärmschutzwand würde an die Berliner Mauer bzw. eine Gefängnismauer erinnern. Wenige tausend Euro seien keine angemessene Entschädigung für unbenutzbare Außenwohnbereiche. Wenn man Sichtkontakt zu den Fahrzeugen habe, könne man das nicht als Lärmschutz einstufen. Fluglärm sei nicht berücksichtigt worden, obwohl die Rübker Straße nachweislich in der Einflugschneise des Hamburger Flughafens und der Airbuswerke liegen würde. Die Einwender fordern ein Beweissicherungsverfahren für ihr Haus sowie zwei Wertgutachten für das Haus und das Grundstück mit einer Ausweisung deren Preise vor und nach dem Neubau der Rübker Straße. Der angekündigte sofortige Baubeginn würde eine Provokation für die Einwender darstellen. Die Rechtsabbiegerspur auf der K 40 sei zu kurz. Für diese Spur sei bei Haus Nr. 7b ein Stellplatz vor die Eingangstür verlegt worden. Die GaStplVO vom 11. Oktober 2012 sei missachtet worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.90). Im Übrigen würdigt die Planfeststellungsbehörde das Vorbringen des Einwenders wie folgt:

Die Anliegerstraßen sind entgegen der Auffassung des Einwenders ausreichend dimensioniert (vgl. unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12), auch unter Berücksichtigung größerer Fahrzeuge. Die vom Einwender geforderten Ampeln an den Einmündungen der Anliegerstraßen sind wegen des geringen Verkehrs von und in die Anliegerstraßen nicht gerechtfertigt. Die Kritik an der Mitnutzung der Anliegerstraßen durch Fußgänger und Radfahrer ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unberechtigt. Im gegenwärtigen Zustand gibt es entlang der Rübker Straße bis zum Bebauungsende keine beidseitig durchgehenden Rad- oder Fußwege. Dieser Mischstand wird im Zuge des Vorhabens im Rahmen des räumlich Möglichen behoben, indem Rad- bzw. Gehwege in die Anliegerstraßen übergehen bzw. aus diesen heraus fortgesetzt werden und zwar beidseitig der Rübker Straße. Die Mischnutzung mit dem Kfz-Verkehr der Anlieger steht dem nicht entgegen. Dessen Umfang und die daraus vermeintlich resultierenden Probleme werden von vielen Einwendern maßlos überschätzt, wie der vorliegende Fall zeigt: Die Anliegerstraße im Bereich des Einwenders erschließt bis zur ihrer Einmündung in die Rübker Straße 7 Hausnummern. Dem dürften höchstens 15 Wohneinheiten entsprechen. Unterstellt man großzügig, dass in jeder Wohneinheiten zwei berufstätige Bewohner jeweils mit eigenem Fahrzeug täglich an- und abfahren führt das zu 60 Fahrzeugbewegungen täglich. Unter Berücksichtigung sonstigen Verkehrs dürfte die Belastung aber kaum über 100 Fahrzeuge am Tag hinausreichen. Unter diesen Umständen können die Anliegerstraßen von Fußgängern und Radfahrern gefahrlos benutzt werden, so wie es auch sonst in vergleichbaren Erschließungssituationen in Wohngebieten geschieht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit für den nichtmotorisierten Verkehr eine deutliche Verbesserung verbunden. Unberechtigt ist auch die Kritik an der Breite von Rad- und Fußwegen. Es gibt hierzu keine *gesetzliche* Vorgabe, von einer Mindestbreite von 2,5 m kann daher keine Rede sein. Die Breite eines Rad- und Fußweges spielt nur eine Rolle für die Frage, wie dort die

Benutzung zu regeln ist, ob also eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet werden darf (was eine hinreichende Breite voraussetzt). Auch die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) gibt die Breite von innerorts mindestens 2,50 m und außerorts mindestens 2,00 m für das Zeichen 240 nicht zwingend vor („soll in der Regel ...“) sondern lässt Abweichungen an kurzen Abschnitten unter Wahrung der Verkehrssicherheit zu, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist<sup>275</sup>. Vor diesem Hintergrund ist die Planung nicht zu beanstanden. Die Parallelführung von Rad- und Fußweg betrifft nur kurze Teilabschnitte, auf denen eine breitere Ausführung der Radwege mit Blick auf die beengten örtlichen Verhältnisse nicht möglich ist. Breitere Radwege hätten in noch größerem Umfang Enteignungen an den anliegenden Privatgrundstücken erfordert. Mit Blick auf das zu erwartende Radverkehrsaufkommen wäre dies aber auch nicht gerechtfertigt gewesen. Weite Teile der geplanten Fußwege sind deshalb auch so konzipiert, dass sie Fußwege bleiben, deren Benutzung durch Radfahrer zugelassen wird. Ergänzend sei zu diesem Thema noch auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.1.2 und Nr. 2.2.3.3.3 verwiesen.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass der Rad- oder Fußweg nicht noch weiter geführt wird, über die Ortschaft hinaus. Anlass der vorliegenden Planung ist nicht die Schaffung eines durchgehenden Radweges zwischen Buxtehude und Rübke entlang der K 40, sondern die Anpassung der K 40 an die künftig steigende Menge des Autoverkehrs, wenn die Anschlussstelle Buxtehude Ost der A 26 fertig gestellt wird. Dies hat zur Folge, dass die Baustrecke für das hier planfestzustellende Vorhaben dort endet, wo der Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses für die A 26 nebst Zubringer beginnt. Bis zum Ende der Baustrecke des Vorhabens des Landkreises und damit bis zur Einmündung des Autobahnzubringers können Radfahrer die auf der nordwestlichen Seite der K 40 vorgesehene Anliegerstraße nutzen. Eine weitere Fortführung des Rad- oder Fußweges mag dem Einwender sinnvoll erscheinen, würde aber über den eigentlichen Anlass des Vorhabens hinausgehen und wäre im Übrigen auch nicht notwendig. Im weiteren Verlauf der K 40 in Richtung Rübke kann nach der Einmündung des Autobahnzubringers wieder die K 40 benutzt werden. Die in diesem Streckenbereich prognostizierte Verkehrsbelastung von 350 Fahrzeugen täglich ist relativ vergleichsweise gering, sodass Radfahrern die Mitbenutzung der Straße ohne weiteres zumutbar ist und für einen separaten Radweg der Bedarf fehlt.

Die Ausführung der Anliegerstraße ist auch sonst nicht zu beanstanden. Das Haus des Einwenders wird von der Infrastruktur nicht abgeschnitten, eine Ausfahrt von der Anliegerstraße stadteinwärts wird möglich bleiben. Die Beleuchtung der Anliegerstraßen ist vorgesehen und unterliegt der Detailplanung, ebenso wie der konkrete Bauablauf. Soweit auf den Einwender für die Anliegerstraßen Reinigungs- und Schneeräumpflichten zukommen, ist dies ebenso zumutbar wie der Transport der Mülltonnen zu Sammelplätzen. Dabei kommt es nicht auf die persönlichen Voraussetzungen des Einwenders hierfür an, erforderlich ist vielmehr eine objektive grundstücksbezogene Betrachtung (siehe zum gleichen Einwand auch unter Nr. 2.5.50). Eine gesonderte Unterhaltungspflicht trifft nicht den Einwender, sondern nur die Hansestadt Buxtehude. Diese könnte den Einwender allenfalls in ferner Zukunft, wenn die Anliegerstraße erneuerungsbedürftig wird, zu Straßenausbaubeiträgen heranziehen. Das ist aber jedenfalls keine in absehbarer Zeit zu erwartende Belastung.

---

<sup>275</sup> Siehe zum Ganzen BayVGh, Beschl. v. 4.12.2014 – 11 ZB 14.189 –, juris, Rn. 11 ff.



Die Planfeststellungsbehörde teilt die Kritik des Einwenders an der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht. Der Prognosehorizont 2025 ist sachgerecht und entspricht den Vorgaben der Rechtsprechung. Die angesetzten Immissionsgrenzwerte entsprechen den Vorgaben der 16. BImSchV und bestimmen sich nach den Festsetzungen der Bebauungspläne der Hansestadt Buxtehude bzw. in Ermangelung solcher nach der tatsächlichen Nutzung (siehe hierzu unter Nr. 2.2.3.5.2.2.). Eine besondere Berücksichtigung tieffrequenten Lärms in der schalltechnischen Untersuchung ist nicht möglich, da das Berechnungsverfahren durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist. Aus diesem Grund kann auch eine Berücksichtigung von Immissionen einer Bahnstrecke in der Nachbarschaft nicht erfolgen. Eine derartige kumulierende Betrachtung sieht die 16. BImSchV nicht vor, sie gibt dazu auch kein Berechnungsverfahren vor. Im Übrigen ist auch nicht ersichtlich, dass die Lärmimmissionen der einige hundert Meter entfernt verlaufenden Bahnstrecke im vorliegenden Fall so erheblich zur Gesamtbelastung beitragen könnten, dass ausnahmsweise ein Summenpegel ermittelt werden müsste<sup>276</sup>. Schließlich berücksichtigt die Untersuchung im Kreuzungsbereich für das An- und Abfahren die in der RSL-90 vorgesehenen Zuschläge. Hingegen sind für das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit keine Zuschläge zu vergeben, da auch dies durch die 16. BImSchV nicht vorgesehen ist und Prognosen generell nur das rechtmäßige Nutzerverhalten einer Verkehrsanlage zugrunde legen müssen<sup>277</sup>. Die Berücksichtigung ordnungswidrigen Verhaltens würde schon daran scheitern, dass es hierfür keine geeigneten Anknüpfungstatsachen – sprich: gesicherte Rechengrößen – gibt. Zudem ist es Aufgabe der für die Verkehrsüberwachung zuständigen Behörde, für die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit Sorge zu tragen. Diese wird, sollten diesbezügliche Probleme auftreten und nicht durch stichprobenartige Überwachung gelöst werden können, auch über die Errichtung stationärer Kontrolleinrichtungen entscheiden müssen („Blitzer“). Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, dem vorzugreifen. Dass der Einwender dem Bericht zur vorgelegten schalltechnischen Untersuchung nicht jeden einzelnen Rechenschritt und eine Erläuterung desselben entnehmen kann, ist auch nicht weiter zu beanstanden, da es sich um sehr komplexe computergestützte Berechnungen handelt, die schon aus Gründen des Umfangs und der Allgemeinverständlichkeit nicht vollständig dargelegt werden können.

Soweit der Einwender den aus seiner Sicht nicht ausreichenden aktiven Lärmschutz anspricht, ist ihm zuzugeben, dass durch die geplante 3 m hohe Lärmschutzwand an seinem Grundstück die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können und er deshalb auf ergänzenden passiven Lärmschutz zu verweisen ist. Das betrifft freilich nur diejenigen Immissionsorte, die eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes aufweisen, was nicht durchgängig der Fall ist. Insofern kann es durchaus sein, dass für das Schlafzimmerfenster des Einwenders kein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, wobei der Planfeststellungsbehörde die genaue Lage des Schlafzimmerfensters des Einwenders auch nicht bekannt ist. Die Lärmbelastung beträgt im Obergeschoss auf der Südwestseite des Gebäudes bis zu 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts; für den Außenwohnbereich sind es ebenfalls 61 dB(A). Dabei wurde nunmehr mit den zuletzt ausgelegten Unterlagen auch die höhere Lage der Geschosse auf dem Grundstück des Einwenders berücksichtigt.

---

<sup>276</sup> Grundlegend hierzu BVerwG, Urt. v. 21.3.1996 – 4 C 9/95 –, BVerwGE 101, 1 = NVwZ 1996, 1003.

<sup>277</sup> VGH Bad-Württ., Urt. v. 24.7.2003 – 5 S 1399/02 – UPR 2004, 200 (hier zitiert nach juris, Rn. 60).

Eine höhere Lärmschutzwand kam gleichwohl nicht in Betracht (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.4). Dem Grundstück des Einwenders wäre auch nicht durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand im Kreuzungsbereich mit der Harburger Straße geholfen. Zum einen scheidet eine solche Verlängerung wegen der Gegebenheiten an der Kreuzung aus (siehe die Ausführungen zum Einwender Nr. 2.5.57). Zum anderen ist das Gebäude des Einwenders vor dem Verkehrslärm der Harburger Straße schon recht gut durch das davorstehende Gebäude („Hoyers Eck“) abgeschirmt. Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde daraufhin, dass die Belastung am Gebäude des Einwenders im Wesentlichen auf dem Niveau der Vorbelastung verbleiben wird bzw. sogar im Vergleich zu dieser geringfügig sinkt, eine nennenswerte Verschlechterung ergibt sich jedenfalls nicht. Bei der Umsetzung der Maßnahmen des passiven Schallschutzes, insbesondere also bei Einbau von Schallschutzfenstern sind die anerkannten Regeln der Bautechnik sowie einschlägige Fachregelwerke zu berücksichtigen. Sollte danach zur Vermeidung von Schimmelbildung im Wohnhaus des Einwenders zusätzlich der Einbau von Lüftern erforderlich werden, so wäre dies vom Anspruch des Einwenders auf passiven Schallschutz mitumfasst. Für die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes am Außenwohnbereich des Einwenders wird ihm mit diesem Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Entschädigung dem Grund nach zuerkannt. Schließlich trifft es auch nicht zu, dass während der 2017 erfolgten dritten Auslegung eine schalltechnische Untersuchung vom 11. September 2014 ausgelegt habe.

Die Planfeststellungsbehörde musste sich nicht näher mit der Frage auseinandersetzen, was passiert, wenn ein Lastkraftwagen bei einem Unfall die Schallschutzwand durchbricht. Das Szenario eines schweren LKW-Unfalls, bei dem dieser mehr oder weniger ungebremst von der Straße abkommt und in ein Wohnhaus fährt gehört zu den Restrisiken, die dem Straßenverkehr immanent sind und die im konkreten Fall auch nicht minimierbar sind. Das Vorhaben ruft dieses Risiko nicht erstmals selbstständig hervor und erhöht dieses auch nicht nennenswert. Der Einwender muss sich hier vielmehr fragen lassen, was ohne die Schallschutzwand wäre, die in einem solchen Fall entsprechend den physikalischen Gesetzmäßigkeiten zumindest einen Teil der Aufprallenergie aufnehmen würde, selbst wenn sie am Ende durchbrochen würde.

Das (angeblich) im Grundbuch eingetragene Nutzungsrecht des Einwenders an einer Garage nebst Fläche davor auf dem Grundstück von Hoyers Eck steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die Garage selbst bleibt jedenfalls bestehen und kann angefahren werden. Auch ein Verstoß gegen die GaStplVO ist nicht ersichtlich. Sollte der Einwender – seinen Vortrag im Erörterungstermin als rechtlich zutreffend unterstellt – die Fläche davor nicht mehr wie bisher aufgrund seines Nutzungsrechts zum Abstellen eines Fahrzeuges nutzen können, wäre er hierfür außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren als Nebenberechtigter gemäß § 15 NEG zu entschädigen.

Der Umstand, dass der Einwender 2004 sein Grundstück aus einer Zwangsversteigerung ohne Hinweis auf Ausbaupläne für die Rübker Straße erworben hat, begründet für sich keinen abwägungserheblichen Belang. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren war zu dieser Zeit noch nicht eingeleitet. Selbst bei Einleitung eines solchen Verfahrens hätte es keinen Eintrag im Grundbuch gegeben, da ein solcher nicht vorgesehen ist. Es gibt auch keinerlei Informationspflichten der hier in Betracht kommenden Behörden gegenüber den Grundstückserwerbern einer Zwangsversteigerung. Vielmehr gilt § 56 S. 2 ZVG, wonach bei Zwangsversteigerung keine Gewährleistung stattfindet. Daran zeigt sich,

dass es bei einer Zwangsversteigerung in erster Line Sache des Interessenten ist, sich vor dem Erwerb eines Grundstückes umfassend über dieses und etwaige Umfeldbedingungen zu informieren.

Dass der Bau des Autobahnabfahrt Buxtehude-Ost bereits begonnen hat, ist in dem Umstand begründet, dass hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss der NLStBV vorliegt, der dies gestattet.

Die sonstigen Argumente des Einwenders hat die Planfeststellungsbehörde anderweitig gewürdigt, sodass auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.12 zum Wegfall von Parkflächen, die Ausführungen unter Nr. 2.2.1.2 zur Frage der unterbliebenen Hochstufung auf eine andere Straßenkategorie und die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.2 zur Dimensionierung der Kreuzung Rübker Str./Harburger Str. sowie auf die Ausführungen zu Befangenheitsfragen unter Nr. 2.5.92 verwiesen wird.

#### **2.5.41 Einwender Nr. 44**

Die Einwenderin hat eine Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen und eine Einwendung anlässlich der dritten Auslegung fristgerecht erhoben. Sie wohnt in der Buxtehuder Straße in Apensen, die von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße mehr als 18 km in der Luftlinie entfernt liegt.

Sie stützte ihre Einwendung insbesondere darauf, dass der Bau des Zubringers einer gesetzlichen Grundlage entbehre. Sie regte dabei an, eine weitere gesetzlich unzulässige Vorhabenplanung zu ihren Lasten als Kreisbürgerin, die Kreisneuverschuldung mittrage, zu unterlassen. Sie verwies zudem auf ein Schreiben an die Vorhabenträger und die niedersächsische Landesbehörde für Verkehr, das ihrer Einwendung in Kopie beigelegt war.

Im Rahmen der dritten Auslegung wandte die Einwenderin zudem ein, die WA-Gebiete an der Rübker Straße und der Wachtelkönig würden durch das Vorhaben in ihrem Wohnwert beeinträchtigt. Ein enteignungsgleicher Eingriff in die Eigentumsrechte der Eigentümer der Häuser an der Rübker Straße würde vorliegen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwenderin jedwede Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da die Einwenderin nicht an der Baustrecke wohnt, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung und auch sonst keine Betroffenheit geltend gemacht hat, können keine eigenen abwägungserheblichen Belange berührt sein.

#### **2.5.42 Einwender Nr. 45**

Die Einwenderin hat eine Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen fristgerecht erhoben. Sie bewohnt das Haus des Einwenders Nr. 43 an der Rübker Straße.

In ihrer Einwendung fragt sie an, wie die Müllabfuhr ihren Müll abholen solle und ob die Müllabfuhr rückwärts in die Anwohnerstraße fahren sollte. Ebenso wollte die Einwenderin wissen, wie sie mit ihrem Fahrrad aus der Einfahrt in die Innenstadt komme. Auf der Seite ihres Hauses sei kein Radweg geplant und die Straße werde sie aufgrund des starken Verkehrsaufkommens nicht überqueren können. Das Gleiche betreffe die Frage, wie sie als Fußgänger in die Innenstadt kommen könne, da auf der Seite ihres Hauses auch kein Fußweg geplant sei, und wie sie mit dem

Auto in die Innenstadt fahren könne, da die Abfahrt von der Anwohnerstraße nur in Richtung Rübke möglich wäre. Die Einwenderin wollte wissen, warum es neben der Kreuzung an der Harburger Straße keine Lärmschutzwand gäbe. Sie hinterfragte außerdem, wie sie mit dem Rad nach Rübke und von dort zurück nach Buxtehude gelangen könne, wenn am Autobahnzubringer kein durchgehender Radweg geplant sei. Verschiedene Kritikpunkte brachte sie auch zum ursprünglich geplanten Turbokreisel vor. Die Einwenderin hinterfragte außerdem, wie ein Lkw (z. B. Umzugswagen, Möbeltransport, Heizöl-Lieferant o. ä.) auf der Anliegerstraße wenden solle. Sie fragte grundlegend, wie neben der ausgebauten K 40 noch eine Anliegerstraße Platz finden solle. Dazu müssten mehrere private Grundstücke, Parkplätze, Gärten etc. der Anwohner enteignet werden. In diesem Zusammenhang hinterfragte sie, was passiere, wenn ein Grunderwerb erforderlich sei, aber die Eigentümer nicht verkaufen wollen würden. Kritisch hinterfragte die Einwenderin, wie es gelingen solle, dass eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand das Stadtbild von Buxtehude nicht beeinträchtige. Zudem wollte sie wissen, was passiere, wenn sich auf der 4 m breiten Anliegerstraße zwei Fahrzeuge begegnen würden und was gegen die Erschütterungen durch den Fahrzeugverkehr getan werden würde. Abschließend wandte die Einwenderin ein, Buxtehude sei bereits jetzt mit dem Verkehr überfordert und dürfte gar keine Autobahnabfahrt bekommen. Vor allem zur Feierabendzeit, freitagnachmittags und Samstagvormittag seien alle die Altstadt umgebenden Straßen durch Staus dicht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit sie sich gegen den Turbokreisel und die ursprünglich auf 4,5 m Höhe geplanten Lärmschutzwände richtete, ist sie erledigt, da der Turbokreisel nicht mehr Gegenstand der Planung ist und die Höhe der Lärmschutzwände auf 3 m reduziert wurde.

Den anderen von der Einwenderin vorgebrachten Belangen wird indes durch die Planung weitgehend Rechnung getragen: Mit dem Fahrrad oder zu Fuß kann die Einwenderin über die geplante Anliegerstraße sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts fahren. Stadteinwärts setzt sich die Anliegerstraße als Fußweg fort, der für Radfahrer freigegeben ist, stadtauswärts ebenso. Von der Anliegerstraße wird es möglich nach links stadteinwärts einzubiegen. Die Fortsetzung der Lärmschutzwand im Kreuzungsbereich der Rübker/Harburger Straße ist nicht möglich, da an der betreffenden Stelle die Lärmschutzwand für die Querungsmöglichkeit der Fußgänger enden muss. Hinsichtlich der Dimensionierung der Anliegerstraßen wird auf Nr. 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12 verwiesen. Ein Begegnungsverkehr ist bei vorsichtiger Vorbeifahrt normaler PKW möglich. In Einzelfällen werden Fahrzeuge in Grundstückseinfahrten ausweichen und dort das entgegenkommende Fahrzeug im Wege der wechselseitigen Verständigung passieren lassen müssen. All dies ist aber in kleinteiligen Wohngebieten nicht unüblich und auch keineswegs unzumutbar. Soweit Grunderwerb erforderlich ist und der jeweilige Eigentümer nicht verkauft, wird das Grundstück (soweit benötigt) hoheitlich gegen Entschädigungszahlung enteignet. Eine fehlende Verkaufsbereitschaft stellt für das Vorhaben deshalb kein Hindernis dar. Unzumutbare Immissionen durch Erschütterungen durch den Fahrzeugverkehr sind nicht zu befürchten (siehe unter Nr. 2.2.3.5.4). Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung der Einwenderin, dass Buxtehude unter Verkehrsproblemen leidet, besonders entlang der B 73. Das Vorhaben schafft in diesem Zusammenhang aber keine weiteren Probleme sondern ist vielmehr Bestandteil der Lösung.

### 2.5.43 Einwender Nr. 46

Die Einwender haben zwei Einwendungen fristgerecht erhoben. Zudem wird einer der Einwender von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes hinter dem Ende der Ausbaustrecke am Kälberweideweg. Der Zugang zu ihrem Grundstück erfolgt ausweislich des vorliegenden Kartenmaterials wohl hauptsächlich über ein 532 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem 5 m<sup>2</sup> nach den ursprünglichen und geänderten Planunterlagen für die Vorhabenrealisierung beansprucht werden.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie zunächst die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und brachten darüber hinaus vor, der Turbokreisel werde das – ohnehin zu niedrig angesetzte - Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können. Der Rückstau auf der K 40 bewirke, dass die Wohn- und Lebensverhältnisse der Einwender in ihrem Haus und auf dem Grundstück, sowie beim Aufenthalt auf der Terrasse oder im Garten durch Lärm und Abgase gravierend beeinträchtigt werden würden. Zu befürchten sei, dass Schäden an Gebäuden durch Veränderungen im Grundwasserspiegel – besonders durch labile Gründungsverhältnisse im Moorboden - auftreten würden. Risse im Mauerwerk bzw. Undichtigkeit im Keller seien zu befürchten.

Anlässlich der zweiten Auslegung ergänzten die Einwender, dass die Straßen im Wohnbereich des Nordens von Buxtehude, die von der Kreuzung K 40 / Harburger Straße in Richtung Innenstadt führen, regelmäßig verstopft seien. Bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen könnten diese Knotenpunkte solch eine Fahrzeugmenge unmöglich bewältigen. Zu erwarten sei, dass deshalb ein Großteil der im Stau stehenden Autofahrer den „Schleichweg“ Kälberweideweg-Bollweg nutzen werden würden, was die Anwohner dieser Straßen entsprechend höheren Lärm- und Abgasbelastungen aussetzen würde. Diese Strecke – eine Tempo 30 Zone - sei schon wegen des Kindergartens am Bollweg und der Nutzung als Schulweg nicht für solch ein Fahrzeugaufkommen ausgelegt. Die Anwohner des gesamten Einzugsgebietes würden aufgrund der völlig überlasteten Verkehrsachsen die durch nur wenige Zugangsstraßen erschlossenen Wohnbereiche (z.B. einspurige Verkehrsführung am Kälberweideweg) kaum noch verlassen bzw. erreichen können. Das Wohneigentum werde dadurch an Wert verlieren, wobei ein adäquater finanzieller Ausgleich nicht vorgesehen sei. Die Wohnbebauung am Kälberweideweg werde durch das Ende der Lärmschutzwand ein erhebliches Lärm- und Feinstaubproblem haben, denn die Emissionen würden sich hinter der Lärmschutzwand sammeln und reflektieren. Zudem könne der niederfrequente Schall des Lkw-Verkehrs von der Lärmschutzwand ohnehin kaum abgebaut werden. Den Besitzern seien auch die Schäden an ihren Häusern unzumutbar, die durch Erschütterungen angesichts des zu erwartenden Dauerstau mit permanentem Anfahren und Abbremsen und den Maßnahmen während der Bauarbeiten (Rammungen, Grundwasserabsenkungen) verursacht und über den Moorboden zu den Häusern übertragen würden. Es würde eine Verschandelung des Stadtbildes in Kauf genommen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther und in den Formblatteinwendungen wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90). Soweit sich die Einwendung gegen den Turbokreisel richtete, ist sie erledigt, da dieser nicht mehr Bestandteil der Planung ist.

Auch den sonstigen Ausführungen der Einwender kann nicht gefolgt werden. Die Kreuzung der Rübker Straße mit der Harburger Straße ist mit Blick auf die zu erwartende Verkehrsbelastung hinreichend leistungsfähig, sodass lange Rückstaus in der Rübker Straße, die den Verkehr zum Erliegen bringen, nicht zu befürchten sind. Dass es am Kälberweideweg zu einer Verkehrssteigerung kommt, ist der Planfeststellungsbehörde bewusst. Die prognostizierte Erhöhung des Verkehrsaufkommens beträgt hier 20% auf ca. 3000 Kfz/d, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine nennenswerten Probleme nach sich ziehen wird, weder hinsichtlich der Lärm- noch hinsichtlich der Abgasbelastung. Auch sonst kann im Bereich des Wohnhauses der Einwender von einem Problem hinsichtlich der Lärm- und Abgasbelastung keine Rede sein. Am Wohnhaus der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten. Eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird wegen der Entfernung des Wohnhauses zur Rübker Straße nicht eintreten. Die Luftschadstoffbelastung wird also weitgehend auf dem Niveau der ohnehin vorhandenen Hintergrundbelastung verbleiben, die ihrerseits die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschreitet (zum Ganzen siehe 2.2.3.5.3). Die Annahme, hinter der Lärmschutzwand würden sich Schadstoffe sammeln, ist zudem reine Spekulation. Tatsächlich haben Lärmschutzwände auch hinsichtlich der Luftschadstoffe eine abschirmende Wirkung. Vor diesem Hintergrund bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass das Grundstück der Einwender überhaupt einen nennenswerten Wertverlust erleiden wird. Für unzumutbare Immissionen durch Erschütterungen am Grundstücke der Einwender gibt es aufgrund der Entfernung zur Rübker Straße ebenfalls keinerlei Anhaltspunkte (siehe unter 2.2.3.5.4).

#### **2.5.44 Einwender Nr. 48**

Der Einwender hat zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird zudem von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Er ist gemeinsam mit der Einwenderin Nr. 30 Miteigentümer von zwei Eigentumswohnungen an der Rübker Straße. Darüber hinaus steht eine weitere Eigentumswohnung im Hinterhaus in seinem Eigentum. Das Grundstück, auf dem sich die Wohnungen befinden, weist eine Größe von 1.302 m<sup>2</sup> auf. Von ihm sollten nach den ursprünglichen Planunterlagen 15 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Planunterlagen sind es nunmehr 45 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen erhob der Einwender dieselben Einwendungen, wie die Einwenderin Nr. 30, sodass in tatsächlicher Hinsicht auf die oberen Ausführungen unter 2.5.28 Bezug genommen wird. Darüber hinaus merkte der Einwender an, dass die 3 m hohe Lärmschutzwand der Parterrewohnung fast das gesamte Tageslicht in den beiden vorderen Räumen zur Straße nehme. Er sei in der Vermietbarkeit seiner beiden Wohnungen erheblich eingeschränkt, wenn eine Vermietung nicht gar unmöglich sei, was entsprechend zu entschädigen wäre.

Anlässlich der zweiten Auslegung führte er ergänzend aus, dass die geplante Anliegerstraße vor seinem Haus 3,50 m breit werden solle und damit bis an die linke Ecke des Hauses gerade mal 30 cm verbleiben würden. Der Einwender fragte in diesem Zusammenhang, wie dort Anliegerverkehr stattfinden solle, der zu der Gaststätte im Haus Nr. 2 und zu den weiteren Häusern 4, 4a und 4b führen würde. Zudem reiche die Breite von 3,50 m nicht, um einen Begegnungsverkehr zwischen

Radfahrern bzw. Fußgängern und Pkw oder mit größeren Fahrzeugen zu ermöglichen. Der Verkehr von Rettungsfahrzeugen, Feuerwehr, Kommunalfahrzeugen, Umzugs-Lkw, Heizölanlieferungen könne nicht sicher stattfinden. Zudem würden Parkplätze für Besucher und Stellplätze für Mülltonnen verloren gehen. Die Zufahrten für die Häuser 6a, 6b und 6c würden gar nicht erwähnt, obwohl diese ebenfalls über die Anliegerstraße mit Zufahrt vor Haus 10a bzw. 12 laufen müssten. Die Ausfahrt aus der Anliegerstraße sei nur in Richtung Rübke möglich, ebenso sei die Zufahrt zur Anliegerstraße nur aus Richtung Stadt kommend möglich. Es wäre nicht erwähnt, wie der Verkehrsfluss auch in die jeweils andere Fahrtrichtung beim Aus- bzw. Einfahren in die Anliegerstraße erfolgen solle. Der Lärmschutz sei unwirksam, da seine Wohnung im Obergeschoß direkte Sicht über die Lärmschutzwand habe. Passiven Schallschutz sehe die Planfeststellung jedoch nach wie vor nicht vor.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59).

Im Übrigen wird zunächst auf die Ausführungen unter 2.5.28 Bezug genommen, welche das gleiche Gebäude wie im vorliegenden Fall betreffen. Die dortigen Ausführungen gelten hier ebenso.

Ergänzend ist auszuführen, dass die Lärmschutzwand nicht – wie der Einwender meint – im Erdgeschoss der straßenzugewandten Räume das Tageslicht wegnimmt, weil die Lärmschutzwand nordwestlich des Gebäudes steht, also ohnehin nur die weitgehend sonnenabgewandte Fassade betroffen ist. Zudem wahrt die Wand trotz allem noch einen gewissen Abstand von mindestens 4 m zum Haus.

Begegnungsverkehr auf der Anliegerstraße wird höchst selten vorkommen und im Wege der wechselseitigen Verständigung der Fahrzeugführer möglich sein. Die Anliegerstraßen sind insofern ausreichend dimensioniert (siehe unter 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12), auch für größere Fahrzeuge. Dabei wird sich im Einzelfall womöglich nicht vermeiden lassen, dass bspw. ein Fahrzeug für Heizölanlieferung die Anliegerstraße zeitweise blockiert. Wegen des Seltenheitswertes solcher Ereignisse und der Möglichkeit, daraus resultierende Probleme ggf. unter Nachbarn abzusprechen, sieht die Planfeststellungsbehörde hier bei lebensnaher Betrachtung keine besonderen Schwierigkeiten.

Es trifft nicht zu, dass der Einwender keinen Anspruch auf passiven Lärmschutz habe, dieser besteht vielmehr (siehe 2.2.3.5.2.5).

Etwaige Wertminderungen und Ertragseinbußen seiner vermieteten Wohnungen sieht die Planfeststellungsbehörde nicht, da sich die Lärmbelastung am Gebäude im Vergleich zum Nullfall teilweise sogar verringert und sich die Wohnqualität deshalb zumindest nicht verschlechtert. Unabhängig davon muss der Einwender derartige Einbußen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend machen.

## **2.5.45 Einwender Nr. 49**

Der Einwender hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus auch von den Rechtsanwälten Klemm & Partner vertreten. Er ist Eigentümer eines 2.231 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße in Höhe des Feldmannweges, auf dem 2 Doppelhäusern stehen. Von diesem sollten nach den ursprünglichen Planunterlagen 70 m<sup>2</sup> zur Realisierung des Bauvorhabens in Anspruch genommen

werden. Ausweislich der geänderten Planungsunterlagen werden nunmehr 76 m<sup>2</sup> des Grundstückes benötigt.

In seiner Einwendung anlässlich der ersten Auslegung sprach er sich gegen den Ausbau der Rübker Straße aus. Als Gründungsempfehlung solle ein Bodenaustausch bis zur Torfbasis stattfinden. Der Einwender äußerte große Bedenken, dass durch den Verkehr (20% Lkw) Schäden an seinen Häusern entstünden. Abweichungen der Mindestabstände zum Fahrbahnrand seien unzulässig, zumal Erschütterungsübertragungen auf seine Grundstücke nicht auszuschließen seien. Ebenso sei aktiver Lärmschutz nicht durchgängig vorgesehen. Passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster greife nur bei geschlossenen Fenstern und würden massiv in das Alltagsleben seiner Mieter eingreifen. Gärten und Balkone wären damit nicht geschützt und nur eingeschränkt nutzbar. Auch die Feinstaubbelastung könne zu Herz- und Kreislauferkrankungen führen und das Risiko der Lebensverkürzung erhöhen. Das Regenrückhaltebecken mit einer Speicherhöhe von ca. 23 cm halte er für eine Speicherung nicht ausreichend.

Im Rahmen der zweiten Auslegung führte er an, für das Obergeschoss sei die Lärmschutzwand zu niedrig und mithin unwirksam. Andererseits gäbe es wegen der Lärmschutzwand vom Untergeschoss keine freie Sicht. Er kritisierte die erwartete, starke Wertminderung der Häuser, für die eine angemessene Entschädigung nicht angeboten worden sei. Zudem würde er bezweifeln, dass die TA Lärm eingehalten wurde. Ebenso würde er durch die Baumaßnahmen Schäden an anderen Gebäuden erwarten. Die Mieteinnahmen würden wegen der sich verschlechternden Wohnqualität sinken.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhob der Einwender Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machte der Einwender die Entstehung eines Schattenwurfs und das Gefühl in einem Gefängnishof zu wohnen durch die Lärmschutzwand geltend. Für die Häuser Feldmannweg 1 und 3 sei die Lärmschutzwand nicht ausreichend. Der zusätzliche Fluglärm sei nicht berücksichtigt worden. Aufgrund der zukünftigen Steigerung von LKW- und Pkw-Verkehr entstünde eine zusätzliche Staubbildung und somit noch höhere und dauerhafte Lärmbelastung, Abgas- und Feinstaubbildung. Die Zuwegung würde nicht den Richtlinien für Feuerwehrezufahrten entsprechen, sodass die Anfahrt erschwert und im Ernstfall mit Verzögerungen zu rechnen sei. Die Zahl für An- und Abfahrten vom Grundstück mit durchschnittlich 1,8 sei nicht realistisch. Die Anliegerstraßen würden über keinen Fußweg verfügen, sodass eine hohe Unfallgefahr bestünde (z.B. Schulweg). Die Hauptstraße würde nicht die Möglichkeit der Bildung einer Rettungsgasse bieten. Der Einwender sei von der Infrastruktur abgeschnitten, es gäbe keine vernünftig geregelte Straßenführung. Eine starke Staubbildung im Kreuzungsbereich Rübker Straße/Harburger Straße werde befürchtet, da die anfallende Menge von Fahrzeugen nicht bewältigt werden könne. Der Einwender wollte zudem wissen, wie die provisorische Versorgung während der Ausbauphase geplant und ob die Zuwegung zu und auf das Grundstück während der Bauphase gewährleistet sei. Er fragte, wie der Müll abgeholt werden solle. Er würde zudem bezweifeln, dass die Baumaßnahme seine Enteignung rechtfertige.

Zum Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner wird auf die gesonderten Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.86).



Die Einwendung wird zurückgewiesen. Schäden an den Gebäuden des Einwenders sind nicht zu befürchten. Die der Planfeststellungsbehörde vorliegende Untersuchung zu Erschütterungen durch den Verkehr hat ergeben, dass solche nicht zu befürchten sind, da auch in unmittelbarer Trassennähe die Anforderungen der DIN 4150 Teil 3, welche hierfür Anhaltswerte benennt, eingehalten sind (siehe unter 2.2.3.5.4). Aktiver Lärmschutz in Form der Lärmschutzwand ist vorgesehen. Dem Einwender ist aber zuzugeben, dass sich damit an den Gebäuden des Einwenders die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht vermeiden lässt. Der am stärksten belastete Immissionsort im Obergeschoss an dem an der Straßenecke gelegenen Wohnhaus wird mit immerhin 65 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts belastet, was im Vergleich zum Nullfall einer Steigerung um 4 dB(A) entspricht. Gleichwohl wäre eine höhere Lärmschutzwand unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG, wie unter Nr. 2.2.3.5.2.4 näher ausgeführt wird. Der Einwender selbst weist in diesem Zusammenhang auf die nachteiligen optischen Effekte der Lärmschutzwand hin. Auf die Einhaltung der Werte der TA Lärm kommt es nicht an, da diese ausschließlich für Gewerbelärm gilt und für den Straßenverkehrslärm verbindlich die Anwendung der 16. BImSchV vorgeschrieben ist. Eine gesonderte Ermittlung von Fluglärm bzw. eine Gesamtbetrachtung von Straßenverkehrs- und Fluglärm war nicht erforderlich (siehe unter 2.2.3.5.2.3).

Die Sorge vor Feinstaubbelastungen ist demgegenüber unbegründet. Nur an dem unmittelbar an der Straßenecke gelegenen Wohnhaus werden 19 – 22 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> als Jahresmittelwert erreicht, sonst liegt die Belastung niedriger. Diese Werte liegen jedoch lediglich auf dem Niveau der Hintergrundbelastung und weiter unter dem gesetzlichen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>, der seinerseits ein Vorsorgewert unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung ist.

Ansprüche auf Entschädigung, auch wegen etwaiger Wertminderungen, sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären (siehe unter 2.2.3.9).

Die im Zuge der dritten Auslegung vorgebrachte pauschale Kritik an diversen Planunterlagen teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, sie erfordern auch keine nähere Behandlung durch die Planfeststellungsbehörde.

Ausweislich der vorliegenden Berechnungen ist auch das Regenrückhaltebecken ausreichend dimensioniert (siehe Nr. 2.2.3.8.1).

Zum Einwand hinsichtlich des Anliegerverkehrs und der Versorgung während der Ausführung der Baumaßnahme wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

## **2.5.46 Einwender Nr. 50**

Die Einwenderin erhob als Erbegemeinschaft eine fristgerechte Einwendung. Ein Mitglied der Erbegemeinschaft erhob im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgerechte Formblatteinwendung. Zudem wird die Einwenderin von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin eines 1.589 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem ausweislich der ursprünglichen Planunterlagen 118 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen werden nunmehr 226 m<sup>2</sup> des Grundstückes beansprucht.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob die Einwenderin die Formblatteinwendungen. Darüber hinaus trugen sie vor, sie müssten durch den Straßenausbau mit verminderten Mieteinnahmen rechnen. Für die Wohnungen im ersten Obergeschoss wäre die Lärmbelastung zudem höher, da die geplanten Lärmschutzwände nicht hoch genug wären. Sie würden auch den ungestörten Aufenthalt der Mieter der Erbgemeinschaft auf ihren Terrassen verhindern, da Lärm und fehlende Sonne keine Erholung brächten. Schäden am Gebäude wären angesichts der Absenkung des Grundwassers in Betracht zu ziehen, da die Bausubstanz aus dem Jahr 1960 stamme. Die Ausfahrt zur Rübker Straße würde erschwert werden. Es sei zu befürchten, dass Autofahrer bei einem Rückstau zur Harburger Straße die Hofüberfahrt zum Stemmanns Weg als Schleichweg nutzen würden. Darüber hinaus würde im Falle der benannten Enteignung der Raum für acht Stellplätze fehlen, die jedoch vorgeschrieben und Bestandteil der Mietsache seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die weiteren Bedenken der Einwender sind nicht berechtigt. Dies gilt insbesondere für die Lärmbelastung. Zwar werden die Immissionsgrenzwerte am vorderen Gebäude tags um bis zu 7 dB(A) und nachts um bis zu 11 dB(A) überschritten. Im Vergleich zur Vorbelastung tritt je nach Lage der Immissionsort eine leichte Verbesserung um bis zu 2 dB(A) oder eine Verschlechterung um bis zu 3 dB(A) ein. Am hinteren Gebäude auf dem Grundstück wird der Immissionsgrenzwert nur an einem Immissionsort um 1 dB(A) überschritten. Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände wäre unverhältnismäßig (siehe unter 2.2.3.5.2.4). Da eine Verschlechterung nur zum Teil eintritt und diese noch vergleichsweise gering ausfällt, ist auch die Sorge um verminderte Mieteinnahmen nicht berechtigt. Dementsprechend ist auch keine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität auf den Terrassen zu befürchten. Am Vorderhaus sinkt die Belastung am Außenwohnbereich sogar um 4 dB(A) tags.

Eine eventuelle Grundwasserabsenkung findet – wenn überhaupt – nur punktuell und von kurzer Dauer während der Kanalbauarbeiten und des Bodenaustausches statt. Gebäudeschäden können daher ausgeschlossen werden. Von den vorhandenen Stellplatzflächen wird für die Enteignung nur ein Teil benötigt. Soweit dies für den Vermieter Einnahmeverluste zur Folge hat, weil diese Stellflächen Gegenstand der Vermietung sind, sind die Folgen dessen und mögliche Kompensationen im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Zudem ist das Grundstück groß genug, um dort selbst Ersatz zu schaffen.

Eventuelle Erschwerungen bei der Ausfahrt auf die Rübker Straße sind zumutbar. Eine Schleichwegnutzung der Hofüberfahrt zum Stemmanns Weg ist wegen der beengten örtlichen Verhältnisse unwahrscheinlich.

#### **2.5.47 Einwender Nr. 53, Einwender Nr. 54, Einwender Nr. 55**

Die Einwender haben jeweils drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Die Einwender Nr. 53 sind Eigentümer eines Grundstückes, das in zweiter Reihe an der Rübker Straße liegt. Die Einwender Nr. 54 und 55 sind jeweils Eigentümer zweier Grundstücke an der Rübker Straße. Von einem der Grundstücke des Einwenders Nr. 55, das über

eine Gesamtgröße von 577 m<sup>2</sup> verfügt, sollten nach den ursprünglichen Planunterlagen 327 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden. Nach den geänderten Planunterlagen beträgt die in Anspruch zu nehmende Fläche sogar 355 m<sup>2</sup>. Darüber hinaus sollen nach den geänderten Planunterlagen von dem zweiten Grundstück des Einwenders, das über eine Gesamtgröße von 1.214 m<sup>2</sup> verfügt, zusätzlich 3 m<sup>2</sup> beansprucht werden.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90). Darüber hinaus merkten die Einwender Nr. 53 an, dass mit Sicherheit Schäden an der Bausubstanz ihres Hauses in der Bauphase auftreten würden, angesichts Bodenaustauschs bis 2,5 m, notwendiger Verdichtung und Grundwasserabsenkung. Die Einwender hinterfragten eine Beweissicherung für die Gebäude. Zudem wiesen sie auf die Unzumutbarkeit der Stilllegung der Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Abwasser) in der Ausbauphase und der provisorischen Versorgung hin. Die Einwender Nr. 54 und 55 gaben darüber hinaus zu bedenken, dass keine Lebens- und Wohnqualität in der gesamten Rübker Straße bestünde. Sie wollten wissen, wie sich der Grundwasserspiegel während und nach der Bauphase verhalte, da ihre Gebäude auf Holzrammpfählen stünden und ständig auf genügend Grundwasser angewiesen seien. Darüber hinaus hinterfragten sie, ob an die Zuwegung zu ihren Grundstücken während der Bauphase gedacht worden sei. Sollte eine Entscheidung gegen die Anliegerstraße fallen, bestünde im Bereich ihrer Grundstücke für drei Familien mit je einem Pkw keine Möglichkeit, ihr Grundstück anzufahren oder zu verlassen. Ihrer Auffassung nach würde der Bau der Variante 2a viele Bedenken entkräften. Die Einwender Nr. 54 und 55 hinterfragten, wer die Kosten für Gutachten bzgl. der Bausubstanz vor und nach der Baumaßnahme trage. Einer gesonderten Beachtung würden jeweils ihr Wohnhaus und der Garten bedürfen, da sie im Lärmbereich lägen. Zu berücksichtigen sei – nicht nur die Front des Hauses Nr. 71 wie im Gutachten – auch die gesamte nordöstliche Seite des Hauses Nr. 71 / 71a. Die Einwender Nr. 54 und 55 schlossen den Verkauf von Landflächen aus. Sie hinterfragten zudem, wie spätere Schäden an den Gebäuden nach Inbetriebnahme der Straße, für die der Schwerlastverkehr ursächlich sei, ersetzt würden.

Anlässlich der zweiten Auslegung erhoben die Einwender Nr. 53, 54 und 55 dieselben Einwendungen. Inhaltlich wurden dabei etliche Punkte wiederholt, die schon Gegenstand der Einwendung nach der ersten Auslegung waren. Über die Wertminderung ihres Hauses und Grundstückes sei bisher nichts erwähnt worden. Einen Verkauf von Grundstücksflächen jeder Art würden die Einwender ausschließen wollen. Die Nutzung der Außengrundstücke würde - entgegen der Beschreibung in den Planungsunterlagen - nicht mehr uneingeschränkt möglich sein. Gleichsam würde sich die Lebens- und Wohnqualität in der gesamten Rübker Straße durch einen höheren Lärmpegel und höhere Abgaswerte verschlechtern. Die über 3 m hohe Lärmschutzwand sei unzumutbar. In Bezug auf die Anliegerstraße begehrten sie zu erfahren, ob sie auch über die erforderliche Breite für Entsorgungs- und Versorgungsfahrzeuge (Müllabfuhr, Heizöl), Feuerwehr und Technisches Hilfswerk verfüge. Sie wollten wissen, ob es Nothaltebuchten oder Seitenstreifen, auf denen ein defektes Fahrzeug stehen könne ohne die Anliegerstraße zu verstopfen, gäbe. Zudem wurden Parkplätze für ihre Besucher, Lieferfahrzeuge wie Post, Paketdienst, usw. und die Möglichkeit der Bildung einer Rettungsgasse hinterfragt. Fraglich stellten sie zudem, was mit dem Löschwasserhydranten sei, da die Saugstelle für die Rübker Straße heute auf der anderen Seite des Zubringers läge. Zudem zweifelten

die Einwender das Gutachten über den Lärmpegel und über das Verkehrsaufkommen an. Schadstoffemissionen wären nicht berechnet worden.

Der Einwender Nr. 54 verwies in der zweiten Auslegung ergänzend darauf, dass sein Wohnhaus und der Garten – egal welche Variante des Zubringers ausgeführt werde – im Lärmbereich des Zubringers liegen würden und somit einer gesonderten Beachtung bedürften. Anders als im Lärm- und Beschallungsgutachten dürfte nicht nur die Front des Hauses 71 berücksichtigt werden, sondern auch die ganze nordöstliche Seite des Hauses 71/71a.

Ergänzend führt der Einwender Nr. 55 im Rahmen der zweiten Auslegung aus, eines seiner Grundstücke werde für den Bau der Anliegerstraße benötigt. Er sei jedoch nicht bereit, sein Grundstück zu verkaufen, da die verbleibende Restgröße von ca. 200 m<sup>2</sup> für ihn wertlos sei.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhoben alle der Einwender beinahe gleichlautende Einwendungen, die zudem im Wesentlichen mit ihrem Vortrag im Rahmen ihrer zweiten Einwendung übereinstimmen. Die 3 m hohe Lärmschutzwand würde aufgrund der Enge und des Gefühls des Eingesperrtseins auf Dauer zu gesundheitlichen Schäden führen. Die Einrichtung der Sammelplätze für die Müllabfuhr, gelbe Säcke, Altpapier usw. seien – insbesondere für ältere und kranke Anwohner – unzumutbar. Die Einwender würden keine Notwendigkeit für den Neubau des Zubringers sehen, da sich eine Abfahrt bei Dammhausen befände und die nächste Abfahrt bei Neu Wulmstorf an der B 3 neu geplant und schon im Bau sei. Von beiden Seiten sei das Industriegebiet Buxtehude gut zu erreichen.

Die Einwenderin Nr. 53 erhob im Rahmen der dritten Beteiligung darüber hinaus Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Der Ausbau der K 40 im Zuge der Schaffung der Anschlussstelle Buxtehude-Ost der BAB 26 verfügt über eine hinreichende Planrechtfertigung, da sich auf diese Weise die Entlastungseffekte der BAB 26 im nachgeordneten Straßennetz der Stadt Buxtehude bzw. auf der B 73 noch erhöhen lassen. Die Frage, ob eine Notwendigkeit für die Anschlussstelle selbst besteht, stellt sich in diesem Planfeststellungsverfahren nicht, da hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss der NLStBV vorliegt.

Soweit die Einwender Schäden an ihrer Bausubstanz durch die Straßenbauarbeiten befürchten, wird dem durch die zugesagte Beweissicherung Rechnung getragen. Wie sich im Detail die Versorgung und Erreichbarkeit der Baugrundstücke während der Bauphase gestaltet, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde hat aber, auch um den Belangen der Anlieger Rechnung zu tragen, dem Vorhabenträger aufgegeben, die Bauausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen. Unabhängig davon handelt es sich um eine normale Straßenbaumaßnahme und deren Ablauf kann so organisiert werden, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke und deren Versorgung nicht unnötig und unzumutbar eingeschränkt wird. Gründe, warum dies nicht der Fall sein sollte, haben die Einwender nicht vorgebracht. Sie sind auch nicht ersichtlich. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.13 wird verwiesen.

Die befürchteten Gebäudeschäden durch Lastkraftwagen auf der ausgebauten Rübker Straße werden nicht eintreten. Insofern wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.4 verwiesen. Die vorliegende Untersuchung zu Erschütterungen beruht auf Messungen, unter anderem an einem Haus, welches dem Wohnhaus der Einwender Nr. 53 vorgelagert ist. Diese ergab, dass die Anhaltswerte für unzumutbare Einwirkungen auf den Menschen durch Erschütterungen DIN 4150 Teil 2 nicht überschritten sind. Die höheren Werte Anhaltswerte zur Vermeidung von Schäden an Gebäuden nach DIN 4150 Teil 3 sind erst recht nicht überschritten.

Die Zweifel an den Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen haben die Einwender nicht näher ausgeführt, sodass darauf auch nicht näher erwidert werden kann. Im Übrigen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gerade auch wegen der geplanten Lärmschutzwand an den Gebäuden der Einwender eingehalten bzw. deutlich unterschritten. So beträgt die Belastung am Wohnhaus der Einwender Nr. 53 tags maximal 51 und nachts maximal 45 dB(A). Am Wohnhaus des Einwenders Nr. 54 sind es maximal 54 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Am Wohnhaus des Einwenders Nr. 55 kommt es an der straßenzugewandten Seite des Wohnhauses im 1. Obergeschoss zu einem nächtlichen Beurteilungspegel von 51 dB(A). Damit wären die Immissionsrichtwerte selbst dann weitgehend eingehalten, wenn die Häuser der Einwender in einem Wohngebiet liegen würden. Auch dann bestünde zudem kein Anspruch auf weitergehenden aktiven Lärmschutz, weil dann nur am Wohnhaus des Einwenders Nr. 55 an einer Fassade im Obergeschoss eine Grenzwertüberschreitung von 2 dB(A) zu verzeichnen wäre, deren Beseitigung im Wege einer höheren Lärmschutzwand offensichtlich unverhältnismäßig wäre. Die geltend gemachten optischen Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzwand sind zumutbar, da die Wand einen relativ großen Abstand zu den Wohnhäusern der Einwender wahr.

Dass Schadstoffimmissionen nicht berechnet wurden, trifft nicht zu. Hierzu wurde die Planunterlage 17.02.01 in der zweiten Auslegung ausgelegt, welche an den Wohnhäusern der Einwender im Vergleich zur vorhandenen Hintergrundbelastung keine nennenswerte Zunahme der Schadstoffbelastung ermittelt hat.

Wertminderungen – falls sie überhaupt eintreten, was zweifelhaft ist – müssen die Einwender Nr. 53 entschädigungslos hinnehmen, da von ihnen keine Fläche in Anspruch genommen wird und nichts dafür ersichtlich ist, dass angesichts der niedrigen Verkehrslärmimmissionen die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten sein könnte (siehe dazu Nr. 2.2.3.9.3). Die Einwender Nr. 54, 54 sind enteignungsbetroffen. Eine Verkaufsbereitschaft ist nicht erforderlich, da dieser Planfeststellungsbeschluss die Grundlage für die hoheitliche Enteignung gegen Entschädigung schafft. Im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren können die Einwender jedoch auch Wertminderungen geltend machen (so sie gegeben sind) und auch prüfen lassen, ob ein Anspruch auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen besteht (siehe Nr. 2.2.3.9.1). Diesen Entscheidungen kann und darf die Planfeststellungsbehörde nicht vorgreifen.

Hinsichtlich der vielfältigen Bedenken gegen die Gestaltung der Rübker Straße wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.1 und zu den Anliegerstraßen auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12 verwiesen. Bei der Frage der Zumutbarkeit von Wegestrecken zu den Abholplätzen für die Müllabfuhr ist ein objektiver Maßstab anzulegen<sup>278</sup>. Auf individuelle Einschränkungen einzelner

---

<sup>278</sup> BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116, juris, Rn. 325.

Grundstückseigentümer kommt es nicht an, da das Grundeigentum wechseln kann; zudem sind die entstehenden Wege auch tatsächlich zumutbar (siehe ebenfalls unter Nr. 2.2.3.12).

#### **2.5.48 Einwender Nr. 56**

Der Einwender hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Er ist Eigentümer eines 1.560 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den geänderten Planunterlagen nunmehr 1 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden soll.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob er die Formblatteinwendungen (unten Nr. 2.5.90) und wies darüber hinaus darauf hin, dass beim Absenken des Wasserspiegels große Schäden entstehen könnten, da sein Haus auf Pfählen stünde.

Anlässlich der zweiten Auslegung trug der Einwender vor, es würden Angaben zum Beweissicherungsverfahren fehlen. Da die gesamte Rübker Straße verschandelt würde, sowie durch die Lärmschutzwände, die starke Abgasentwicklung, fehlendes Sonnenlicht und die Beeinträchtigung des Tageslichts, sei eine Wertminderung des Grundstückes und Gebäudes gegeben. Darüber hinaus sei die geplante Anliegerstraße zu schmal, sodass sich der Einwender frage, wo Handwerker, Krankenwagen, die Müllabfuhr usw. halten sollten. Er sei nicht bereit einen Teil seines Grundstückes abzugeben, da er auf diesem sehr viele Vögel und Amphibien im Vorgarten habe.

Darüber hinaus erhob er im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen dieselben Einwendungen wie der Einwender Nr. 2 seinerseits anlässlich der zweiten Auslegung. Insofern sei auf die Ausführungen in tatsächlicher Hinsicht und die rechtliche Abarbeitung der geäußerten Einwendungen unter Nr. 2.5.2 verwiesen.

Im Rahmen der dritten Auslegung wies der Einwender zudem auf die dreijährige Bauzeit hin, die sanitäre Anlagen, Versorgung mit Gas, Wasser und Strom, die Erreichbarkeit seines Grundstückes durch die Müllabfuhr, Post, Rettungswagen und Feuerwehr betreffen würde. Er wies auf die Verschattungs und Barrierewirkung der Lärmschutzwand, sowie die ungesunden Wohnverhältnisse, physische und psychische Belastung hin. Die Wohnqualität werde eingeschränkt. Die obere Mietpartei des Hauses sei Lärm und Gestank ausgesetzt, während die untere Mietpartei kein Tageslicht mehr bekäme. Zudem würden über 100 große, alte Bäume abgeholzt, während das gesunde Wachstum neuer, kleiner Bäume unter der ständigen Abgasbelastung fraglich sei. Der Einwender hinterfragte, warum Buxtehude eine Anschlussstelle erhalten solle, während sich eine keine 5 km weiter in Neu Wulmstorf befände. Bereits jetzt herrsche oft Stau. Der Einwender wollte außerdem wissen, wer entstehende Schäden an den einzelnen Gebäuden zahlen werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Der Ausbau der K 40 im Zuge der Schaffung der Anschlussstelle Buxtehude-Ost der BAB 26 verfügt über eine hinreichende Planrechtfertigung, da sich auf diese Weise die Entlastungseffekte der BAB 26 im nachgeordneten Straßennetz der Stadt

Buxtehude bzw. auf der B 73 noch erhöhen lassen. Die Frage, ob eine Notwendigkeit für die Anschlussstelle selbst besteht, stellt sich in diesem Planfeststellungsverfahren nicht, da hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss der NLStBV vorliegt.

Soweit die Einwender Schäden an ihrer Bausubstanz durch die Straßenbauarbeiten befürchten, wird dem durch die zugesagte Beweissicherung Rechnung getragen. Sollten durch die Bauarbeiten Schäden am Haus des Einwenders auftreten, wird der Vorhabenträger dafür aufkommen.

Die vom Einwender behaupteten Wertminderungen sieht die Planfeststellungsbehörde nicht, da die Einwirkungen auf das Grundstück des Einwenders gering sind. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete werden am Wohnhaus des Einwenders tags um mindestens 4 dB(A) unterschritten und nachts eingehalten. Diese Belastung liegt zudem weit unter der Vorbelastung, teilweise sinkt die Belastung des sehr straßennahen Gebäudes im Erdgeschoss tags um 9 dB(A) und nachts um bis zu 8 dB(A), was auf die Wirkung der Lärmschutzwand zurückzuführen ist. Mit Blick auf deren auf 3 m reduzierte Höhe und den Abstand von 8 – 9 m zum Haus des Einwenders sind auch Beeinträchtigungen des Licht- und Sonneneinfalls denkbar gering. Luftschadstoffbelastungen werden die Hintergrundbelastung nicht überschreiten und die Immissionsgrenzwerte deutlich unterschreiten (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3). Ungesunde Wohnverhältnisse sind daher nicht zu befürchten. Gleichwohl steht es dem Einwender frei, im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren auch für diese Einwirkungen auf sein verbleibendes Grundstück eine Entschädigung zu verlangen (siehe Nr. 2.2.3.9.1). Ob eine solche festgesetzt wird, muss aber die dafür zuständige Enteignungsbehörde entscheiden.

Die Anliegerstraße ist für die Bedürfnisse der Anlieger in jeder Hinsicht ausreichend, was unter Nr. 2.2.3.3.3 und 2.2.3.12 näher ausgeführt ist. Die Beseitigung von Straßenbäumen wurde auf das nötigste beschränkt. Die Annahme, neue Straßenbäume könnten wegen der Abgasbelastung nicht wachsen, ist aus der Luft gegriffen und widerspricht jeglicher Lebenserfahrung, da bekanntermaßen auch an sehr stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Straßenbäume gedeihen.

Zum Einwand hinsichtlich der Ausführung der Baumaßnahme, der Art und Dauer sowie die Versorgung während der Bauphase wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

## **2.5.49 Einwender Nr. 57**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines 761 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 41 m<sup>2</sup> zur Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen beträgt die in Anspruch zu nehmende Fläche nunmehr noch 38 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und wandten ergänzend ein, die Anliegerstraßen seien als kombinierter Rad-, Fuß-, Versorgungs- und Privatzugang eine Zumutung und würden ein extrem hohes Unfallrisiko bergen. Zudem würde es beim Ausbau der Straße, nach deren Fertigstellung und Freigabe zu Schäden am Haus kommen. Das Erschütterungsgutachten werde angezweifelt, da die ermittelten Werte viel zu gering seien.

Anlässlich der zweiten Auslegung führten die Einwender aus, die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend noch entsprechen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in den aufgeführten Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar. Hinsichtlich der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen sei es nachweislich fehlerhaft, da diese scheinbar nicht vor Ort ermittelt wurden. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt.

Ergänzend wiesen die Einwender auf Erschütterungen im ganzem Haus, Risse in den Wänden, Lärm, Schlafstörung und Schlaflosigkeit durch den Lärm, eingeschränkte Bewegungsmöglichkeiten, Verschmutzung, Einschränkung von Wasser und Stromversorgung hin. Zudem wollten die Einwender wissen, wo sie und ihr Besuch parken sollten, da die Straße zu schmal sei und dort wohl ein komplettes Halteverbot angeordnet werden würde. Die Einwender würden zu viert in einem Haushalt leben, wobei jeder der Bewohner berufsbedingt ein eigenes Auto bräuchte und hierfür eine Parkmöglichkeit, ebenso wie für ihren Besuch. Besonders beim Zusammenkommen der großen Familie an Wochenenden und an Geburtstagen stünden mehrere Autos vor der Tür. Die benötigten Parkmöglichkeiten würden durch die K 40 genommen. Zudem stellen die Einwender in Frage, ob der Versicherungsschutz bestehen bliebe, einen höheren Beitrag würden sie nicht zahlen wollen. Zudem könnten sie sich kein Leben hinter der Lärmschutzwand vorstellen. Sie hätten keinen Blick mehr auf die Landschaft. Für den stressigen Alltag sei das ihr seelischer Ausgleich. Außerdem würden sie für die Zukunft eine Dachsanierung planen. Dies würde bei ihrem Haus nötig werden, jedoch durch die K 40 nicht möglich sein.

Anlässlich der dritten Auslegung erhoben die Einwender im Wesentlichen identische Einwendungen wie die Einwender Nr. 27 ihrerseits im Rahmen der dritten Auslegung bzw. in deren zweiter Einwendung anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen erhoben haben. Hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde wird insofern auf die Ausführungen unter 2.5.25 verwiesen. Zudem erhoben die Einwender einen Teil der Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machten die Einwender Nr. 57 hinsichtlich dieser Formblatteinwendungen die gleichen Ergänzungen wie die Einwender Nr. 27 geltend, sodass hierfür wiederum auf die Ausführungen unter 2.5.25 verwiesen wird.

Die Einwendungen werden auch im Übrigen zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Dass die Einwender die Lärmberechnungen und Umweltgutachten nicht nachvollziehen können und die Erschütterungsprognose „anzweifeln“, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf dass seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte. Gleiches gilt für die Behauptung die Anliegerstraßen würden gesetzlichen Bestimmungen widersprechen. Welche das sein sollen, wird von den Einwendern



nicht benannt. Im Übrigen genügen die Anliegerstraßen auch den maßgeblichen Vorgaben (siehe unter Nr. 2.2.3.3.3).

Was sodann die Befürchtung von Schäden am Gebäude angeht, ist für baubedingte Einwirkung den Belangen der Einwender durch die angeordnete Beweissicherung Rechnung getragen. Durch den Verkehr auf der ausgebauten Rübker Straße sind keine Beeinträchtigungen für das Gebäude der Einwender zu erwarten. Die auf Messungen – unter anderem am Haus der Einwender – beruhende Untersuchung der Immissionen durch Erschütterungen hat gezeigt, dass die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf den Menschen) als eingehalten angesehen werden können, sodass auch nach DIN 4150 Teil 3 keine nachteiligen Auswirkungen auf Gebäude zu befürchten sind (siehe unter Nr. 2.2.3.5.4).

Zum Einwand hinsichtlich der Versorgung während der Bauphase wird auf die Ausführungen zu sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

Richtig ist freilich, dass das Grundstück der Einwender trotz Lärmschutzwand einer massiven Lärmbelastung ausgesetzt sein wird. Es zählt mit einer Belastung von 72 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts im Obergeschoss der straßenzugewandten Fassade nachts zu den stärksten belasteten Grundstücken überhaupt. Das ist deutlich mehr als die Vorbelastung im Nullfall. Hintergrund ist auch die vorhandene Unterbrechung der Lärmschutzwand im Bereich der Grundstückszufahrt. Eine andere Erschließungsvariante – etwa durch eine Anliegerstraße – ist hier jedoch wegen vorhandener Baulichkeiten auch auf den Nachbargrundstücken nicht möglich. Auch eine höhere Lärmschutzwand würde den Schutz nur geringfügig verbessern und wäre deshalb aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen im Sinne v. § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig. Die Einwender sind deshalb auf passiven Lärmschutz angewiesen, der ihnen auch zusteht (siehe 2.2.3.5.2.5). Die genaue Festlegung der erforderlichen baulichen Maßnahmen erfolgt jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert.

Die von den Einwendern geltend gemachte Verschlechterung der Parksituation muss von den Einwendern hingenommen werden. Das Grundstück der Einwender verfügt über genügend Platz zum Abstellen von mindestens 2 Fahrzeugen, was bei einem Einfamilienhaus angemessen ist. Es ist darüber hinaus nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, Parkraum für eine deutlich überdurchschnittliche Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen oder für besondere Ereignisse, wie bspw. Familienfeiern zu schaffen. Insofern verkennen die Einwender die Reichweite der Rechtsposition eines Straßenanliegers. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass das bisherige Parken entlang der Rübker Straße nicht auf dafür vorgesehenen Flächen erfolgte, sondern lediglich einen geduldeten Zustand darstellte, der rechtlich nicht geschützt ist (siehe hierzu unter 2.2.3.4.3 und 2.2.3.12).

Inwiefern das Vorhaben Einfluss auf den Versicherungsschutz der Einwender haben könnte, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht.

Wegen der geltend gemachten Beeinträchtigungen auf die Wohnqualität insgesamt durch Lärm und die optische Wirkung der Lärmschutzwand weist die Planfeststellungsbehörde auf die Möglichkeit eines Ausgleichs im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren hin. Dort wird zu entscheiden sein, ob es neben dem Ausgleich für die zu enteignende Teilfläche noch einen weiteren Ausgleich für Beeinträchtigungen des verbleibenden Grundstücks gibt (siehe Nr. 2.2.3.9.1). Wegen der hohen Lärmbelastung des Grundstücks hätten die Einwender darüber hinaus die

Möglichkeit, in diesem Verfahren einen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gegen Entschädigung geltend zu machen. Ob ein solcher Anspruch besteht, muss aber durch die Enteignungsbehörde entschieden werden, die Planfeststellungsbehörde kann und darf dem nicht vorgreifen. Sie hat aber die Beeinträchtigungen des Eigentumsgegenstandes der Einwender bis hin zu einem möglichen Übernahmeanspruch in ihre Abwägung eingestellt.

### **2.5.50 Einwender Nr. 58**

Die Einwender haben sechs Einwendungen fristgerecht erhoben und einer der Einwender wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines 777 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 57 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen sind es nunmehr nur noch 43 m<sup>2</sup>.

Im Wesentlichen tragen die Einwender Folgendes vor:

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unter Nr. 2.5.90) und ergänzten, dass die Lärmschutzwand ihr Grundstück verschandeln, verdunkeln und im Wert reduzieren würde, gleichsam aber nicht ausreichenden Schutz vor Lärm bieten würde. Durch die willkürliche Inanspruchnahme von Teilen ihres Grundstückes und der Errichtung einer geschlossenen Wand würde der gesamte Bereich vollständig umgestaltet. Zudem sei ihnen nicht klar, wie das Befahren des Grundstückes zukünftig erfolgen solle. Das geplante Befahren über die Anliegerstraße sei aus Sicherheitsgründen nicht realisierbar. Dieses Einwendungsschreiben der ersten Auslegung wurde allerdings nur von einem der Einwender unterschrieben.

Mit einem zweiten Einwendungsschreiben im Rahmen der ersten Auslegung erhob einer der Einwender erneut die Formblatteinwendung und führte darüber hinaus aus, durch den Bau der geschlossenen Lärmschutzwand sei der Zugang zur tierärztlichen Praxis auf dem Grundstück unmöglich und das Praxisschild nicht mehr sichtbar. Zudem würde das Betreiben ihrer Kleintierpraxis erschwert und sei auf Dauer sicher nicht mehr möglich.

Anlässlich der zweiten Auslegung kritisierten die Einwender, dass ihr Grundstück für Lkw und Transporter nicht mehr erreichbar sei. Sie hinterfragten die Zugänglichkeit der Grundstücke für die Feuerwehr. Die Anliegerstraße Am Rugen End, die direkt an ihrem Haus verlaufe, sei in den Unterlagen weder planerisch ausgearbeitet, noch gäbe es einen Hinweis, wer für die Baukosten oder die Unterhaltskosten aufkomme. Die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Emissionen seien nicht hinnehmbar und unzulässig. Zudem fragten die Einwender an, wer die Bäume und Sträucher auf ihrem Grundstück, deren Platz für die Realisierung der Baumaßnahme benötigt würde, versetze oder ersetze. Sie wollten wissen, wie die durch die Baumaßnahme entstehenden Schäden an der Bausubstanz verhindert oder beseitigt werden würden.

Weiter führten sie aus, der Wertverlust von ihrem Haus und Grundstück sei nicht berücksichtigt worden. Durch das starke Verkehrsaufkommen werde nicht nur die Lärmbelastung an ihrem Grundstück über die gesetzlichen Vorschriften steigen, sondern auch die Belastung durch Emissionen aller Art, sodass sie ihre Außengrundstücke angesichts der zu erwartenden gesundheitsgefährdenden Werte nicht mehr uneingeschränkt nutzen könnten. Die berechneten Lärmwerte wären zu

niedrig angesetzt. Viele Lkw seien höher als die Lärmschutzwand. Dadurch komme es zu einer höheren Belastung durch Emission und Lärm, als vom Landkreis angegeben. Verschärfend komme hinzu, dass der Lkw -Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu niedrig angesetzt sei. Er widerspräche deutlich den Prognosen der Stadt Hamburg in Bezug auf den steigenden Lkw-Verkehr. Es würden noch immer Angaben dazu fehlen, wie lange die Baumaßnahmen andauern würden, wie die provisorische Versorgung der Grundstücke stattfinden und wie die Zufahrt zum Grundstück während der Baumaßnahmen erfolgen solle. Die Planung der Anliegerstraßen sei nicht nachvollziehbar, da die Einwender nach den Planungen von ihrem Grundstück rückwärts auf die Anliegerstraße fahren sollten und dort gleichzeitig Radfahrer, Fußgänger und andere Fahrzeuge unterwegs seien. Ein konfliktfreier Begegnungsverkehr sei nicht möglich. Zudem hinterfragten die Einwender, wer für den Winterdienst zuständig sei und wer ihn bezahlen solle. Auf der Straße würden Leitplanken zur Lärmschutzwand fehlen, sodass Fahrzeuge bei einem Unfall durch die Lärmschutzwand stoßen könnten. Der Stellplatz für die Mülltonnen und die gelben Säcke im Bereich der Straße am Rugen End, der auch von den Einwendern genutzt werden sollte, liege auf der Anliegerstraße und sei schon für die Anwohner vom Rugen End zu klein. Die Einwender hielten die geplante Ampel-Kreuzung für ungeeignet einen sicheren und genügenden Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Darüber hinaus erhoben die Einwender im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen dieselben Einwendungen wie der Einwender Nr.2 seinerseits anlässlich der zweiten Auslegung. Insofern sei auf die Ausführungen in tatsächlicher Hinsicht und die rechtliche Abarbeitung der geäußerten Einwendungen unter Nr. 2.5.2 verwiesen. In einem weiteren Einwendungsschreiben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen führte eine der Einwender aus, durch die Planungen des Ausbaus der K 40 und den damit verbundenen Flächenbedarf ihres Grundstücks würden zwei Pkw-Stellflächen, die Voraussetzungen für die Eröffnung ihrer Kleintierpraxis gewesen seien, überplant. Gleichsam werde die Erreichbarkeit ihrer Praxis so gut wie nicht möglich. Anlieferungen von Medikamenten durch die Firma Transoflex, als auch Abholung von Tierkadavern mittels RENDAC, die jeweils mit LKW erfolgen würden, könnten aufgrund der zu engen Anliegerstraßen, ihr Grundstück nicht mehr erreichen.

Im Erörterungstermin am 26./27. Mai 2016 haben die Einwender ihr Vorbringen noch vertieft.

Im Rahmen der dritten Auslegung beklagten die Einwender die fehlende Erreichbarkeit der Kleintierpraxis während der Bauzeit. Sie fragte zudem nach der Entschädigung für nicht mehr nutzbare Gärten und Außenbereiche sowie für die Enteignung des vorderen Gartens mit teilweise hunderte Jahre altem Baumbestand. Die vorliegenden Planunterlagen wurden kritisiert und dabei verschiedene Belange erneut geltend gemacht, die schon Gegenstand früherer Einwendungen waren. So sei das Ergebnis der Verkehrszählung nicht verwendbar, da die Zählung erst 7.30 Uhr begonnen habe, während der Berufs- und Pendlerverkehr schon um 5.00 Uhr einsetzen würde. Die eingezeichnete Nutzung durch Feuerwehrfahrzeuge in der Stichstraße zum Rugen End sei nicht umsetzbar und verstoße gegen gültige Vorschriften.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die Planfeststellungsbehörde ist insbesondere dem Einwand nachgegangen, das Vorhaben würde die Existenz der von der Einwenderin betriebenen tierärztlichen Praxis und damit letztlich ihr eigenes Auskommen gefährden. Die Einwenderin hat dies vor allem mit dem Wegfall von Laufkundschaft begründet, der zu erwarten sei, wenn ihre Praxis künftig hinter der Lärmschutzwand von der Rübker Straße abgeschnitten sei. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb von der Einwenderin Angaben zur Zusammensetzung ihrer Kundschaft und zu ihrem Einkommen erbeten. Hinsichtlich der Kundschaft, insbesondere des Anteils der sogenannten „Laufkundschaft“ konnte die Einwenderin jedoch nur vage und sehr allgemein gehaltene Aussagen machen. Im Ergebnis gelangt die Planfeststellungsbehörde daher zu der Einschätzung, dass eine Existenzgefährdung nicht vorliegt. Die Einwenderin erzielt aus ihrer Praxis nur einen Teil ihres Einkommens; das erzielte Einkommen aus der Praxis erscheint in seiner Höhe allein nicht existenzsichernd. Eine Verringerung der mit der Praxis erzielten Einkünfte würde sich daher nur anteilig im Gesamteinkommen niederschlagen. Die Planfeststellungsbehörde kann aber auch nicht erkennen, dass die fehlende Anbindung der Praxis an die Rübker Straße ursächlich für eine erheblich geringere Kundenzahl sein könnte. Die Einwenderin hat selbst eingeräumt, ohne es näher quantifizieren zu können, dass ein großer Teil ihrer Kunden Stammkunden sei, die sie „vom Welpen bis zum Tod“ betreue. Dass sich diese Kunden abwenden könnten, ist nicht ersichtlich. Gleiches gilt aber auch für „Laufkundschaft“. Kunden einer tierärztlichen Praxis werden diese nicht auswählen, weil sie zufällig auf eine solche am Straßenrand aufmerksam werden, da es sich nicht um eine alltägliche Inanspruchnahme einer Dienstleistung handelt. Vielmehr werden potenzielle Kunden ihren Tierarzt nach Eintragungen in Branchenverzeichnissen, Telefonbüchern und zunehmend auch dem Internet auswählen. Dabei dürfte die Entfernung der Praxis zur Wohnung gerade bei Kleintieren eine wesentlich größere Rolle spielen als die Frage der Belegenheit an einer vielbefahrenen Durchgangsstraße. Insofern darf auch nicht übersehen werden, dass die Inanspruchnahme tierärztlicher Leistungen oftmals eine Vertrauensfrage ist, bei der – ähnlich wie im humanmedizinischen Bereich – die eigene Reputation und die „Mund-zu-Mund-Propaganda“ für die Marktstellung von entscheidender Bedeutung sind. Selbst wenn es also zu einer Verringerung der Kundenfrequenz käme, würde diese allenfalls so gering ausfallen, dass damit eine Existenzgefährdung nicht verbunden ist. Eine solche kann auch nicht aus der veränderten Erschließungssituation hergeleitet werden. Soweit die Einwenderin darauf verweist, dass aus ihrer Praxis Tierkadaver mittels LKW abgeholt werden, folgt daraus nichts anderes. Die Anfahrt an das Grundstück wird auch künftig mit LKW über den Weg „Rugen End“ möglich sein. Gleiches gilt im Prinzip auch für die Erreichbarkeit der Praxis durch ihre Kunden. Zwar mag es sein, dass die Tierarztpraxis künftig nicht mehr in der bisherigen Bequemlichkeit mit einem Fahrzeug aufgesucht werden kann, weil das Abstellen des Fahrzeuges an der Rübker Straße künftig nicht mehr möglich ist und die Praxis auch nicht mehr direkt von der Rübker Straße erreichbar ist, vielmehr ein geringer Umweg über den Kälberweideweg und Am Rugen End genommen werden muss. Das muss von den Einwendern jedoch hingenommen werden, denn der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung eines gewerblich genutzten Grundstücks mit dem öffentlichen Wegesystem stellt keine geschützte Rechtsposition dar, sondern nur einen überwindbaren Abwägungsbelang, solange das Grundstück noch in einer Weise an das öffentliche Wegenetz angebunden bleibt, die seiner Nutzung

entspricht<sup>279</sup>. So liegt es hier. Die Anfahrt des Grundstücks ist weiterhin möglich, es kann auch auf das Grundstück mit dem PKW aufgefahren werden, um dort zu parken. Der mit der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Vororttermin hat zudem ergeben, dass das Grundstück der Einwender groß genug ist, um (weitere) Stellflächen aufzunehmen, selbst wenn dafür auf dem Grundstück der Einwender Umgestaltungen vorgenommen werden müssen.

Die von den Einwendern kritisierte Lärmbelastung ihres Grundstückes überschreitet zwar mit tags bis zu 61 dB(A) und nachts bis zu 55 dB(A) die für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A). Die Einwender sind jedoch auf den passiven Schallschutz zu verweisen, weil eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand unverhältnismäßig wäre; die Wand müsste erheblich erhöht werden, um die von Grenzwertüberschreitungen hauptsächlich betroffenen Obergeschosse zu schützen. Das hätte aber gerade für das Grundstück der Einwender aufgrund der Lage der Lärmschutzwand eine deutliche Beeinträchtigung der Belichtung zur Folge, von ästhetischen Aspekten ganz abgesehen. Unterdessen darf auch nicht unbeachtet bleiben, dass im Vergleich zum Nullfall, wenn also alles bliebe wie es jetzt ist, die Lärmbelastung am Haus der Einwender um bis zu 7 dB(A) sinkt. Es ergibt sich also tatsächlich eine Verbesserung für das stark vorbelastete Grundstück. Daher kann auch keine Rede davon sein, dass die Außenbereiche des Grundstückes nicht mehr nutzbar wären. Gerade diese Bereiche profitieren aufgrund ihrer ebenerdigen Lage am meisten von der geplanten Schallschutzwand. Die verbleibende Lärmbelastung ist damit – entgegen der Meinung der Einwender auch weit entfernt von einer Gesundheitsgefährdung. Soweit die Einwender anmerkten, die Lärmprognose habe lärmintensive Kühlaggregate nicht berücksichtigt, welche sich bei Lastwagen in einer Höhe oberhalb der Schallschutzwand befänden, wirkt sich dies nicht aus. Zum einen ist der Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtverkehrsmenge denkbar gering. Zum anderen ist jedoch entscheidend, dass die Geräusche von Kühlaggregaten auf Fahrzeugen hinter den eigentlichen Fahrgeräuschen deutlich zurücktreten und somit keine eigene pegelrelevante Wirkung haben. Die schalltechnische Untersuchung ist auch nicht etwa fehlerhaft, weil die zugrunde liegenden Verkehrszahlen den Berufsverkehr nicht hinreichend berücksichtigt hätten. Die Ermittlung des Berufsverkehrs erfolgte über Dauerzählstellen, die zusätzlich durchgeführten (manuellen) Verkehrszählungen dienten in erster Linie der Ermittlung der Knotenstrombelastung während der morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenbelastung.

Der Befürchtung der Einwender vor Schäden an der Bausubstanz ihres Gebäudes ist mit der angeordneten Beweissicherung Rechnung getragen. Die Erreichbarkeit des Grundstückes während der Bauphase wird gewährleistet. Vorgesehen ist die abschnittsweise Durchführung der Baumaßnahme. Dabei ist zwar die Vollsperrung der Rübker Straße für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Das wird aber nicht für den Anlieger-, Liefer- und Besucherverkehr gelten. Auf die Ausführungen zur Durchführung der Baumaßnahme unter Nr. 2.2.3.13 wird verwiesen.

Die Nutzung der Stichstraße zum Rugen End durch die Feuerwehr verstößt nicht gegen gültige Vorschriften. Im Einsatzfall ist die Feuerwehr nach § 35 Abs. 1 StVO von der Beachtung verkehrsrechtlicher Vorgaben im Wesentlichen entbunden.

Auch die Wege zu den Abstellplätzen von Mülltonnen sind zumutbar. Die Planfeststellungsbehörde kann zwar nachvollziehen, dass der Einwender dies

---

<sup>279</sup> Zum Ganzen siehe NdsOVG, Urt. v. 15.12.2004 – 7 KS 43/03 – VKbl. 2005, 277 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 22).

aufgrund der von ihm im Erörterungstermin geschilderten gesundheitlichen Beschwerden anders sieht. Für die rechtliche Bewertung ist dies jedoch nicht von Belang. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass solche Zumutbarkeitsfragen nach einem objektiven durchschnittlichen Maßstab zu bewerten sind und Besonderheiten in der Person der gegenwärtigen Grundstücksnutzer nicht berücksichtigt werden können, weil Nutzungsbedingungen wandelbar sind<sup>280</sup>.

Der von den Einwendern monierte Wertverlust ihres Grundstücks und die Entschädigungsfrage werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren geregelt. Die Einwenderin hat dort auch Gelegenheit eventuelle vorhabenbedingte betriebliche Einbußen geltend zu machen, diese müssten dort freilich näher belegt werden. Dort kann auch Ersatz für den Verlust von Baumbeständen verlangt werden, sofern diese sich werterhöhend auswirken.

### **2.5.51 Einwender Nr. 59**

Die Einwenderin hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin eines 741 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 33 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen sind es nunmehr nur noch 31 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und erhob ergänzend Bedenken, die denen entsprechen, die von der Einwenderin Nr. 23 im Rahmen der ersten Auslegung vorgebracht wurden, sodass auf deren Darstellung unter 2.5.21 verwiesen sei. Stattdessen führte sie aus, da die Lärmschutzwand in unmittelbarer Nähe (4,5 m) zu den Fenstern (Stube) gebaut werden solle, sei eine Erholung im Innenraum nicht mehr möglich und die Zimmer würden nicht mehr durch das Tageslicht gespeist, sodass dunkle Räume entstünden. Durch die Lärmschutzwand werde keine drastische Reduzierung der Immissionen erreicht.

Anlässlich der zweiten Auslegung wandte die Einwenderin speziell für ihr Grundstück ein, dass für ihr Gebäude trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen eine Überschreitung der Schwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gelte. Die Lärmschutzwand würde bei der Auffahrt zwischen den beiden Häusern Rübker Straße 40 und 38 ohne eine Abschrägung enden, wodurch mit zusätzlichen unangenehmen Geräuschen zu rechnen sei und der im hinteren Bereich liegende Garten nicht vor Lärm geschützt sei und somit nicht mehr zur Erholung genutzt werden könnte. Die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m schütze nicht einmal das gesamte Erdgeschoss, da das Gebäude der Einwenderin über einen Keller verfüge, der zur Hälfte aus dem Boden rage und somit auch das Erdgeschoss höher liege. Die Einwenderin wollte daher wissen, wie das gesamte Erdgeschoss und vor allem das Obergeschoss und Dachgeschoss vor Lärm geschützt werden solle. Sie hinterfragte zudem, welche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude (Fenster, Wanddämmung, Dachdämmung, etc.) geplant wären und wann mit einer Umsetzung dieser passiven Schallschutzmaßnahmen zu rechnen sei. Sie wollte ebenso wissen, warum kein Flüsterasphalt eingesetzt werde und forderte, dass der Lärmschutz so hergestellt werde, dass der Straßenlärm weder im Gebäude noch im Garten zu

---

<sup>280</sup> BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04 – BVerwGE 125, 116, hier zitiert nach juris, dort Rn. 325.

Beeinträchtigungen führe. Die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Durch den Ausbau der Straße und das höhere Verkehrsaufkommen inklusive der Lkws - und da das Gebäude auf Moorboden stünde - sei zu erwarten, dass in ihrem Haus mehr Erschütterungen zu spüren sein würden. Im Planfeststellungsverfahren hätte die Einwenderin jedoch keine Maßnahmen vor Erschütterung finden können. Sie wollte wissen, wer die während und nach dem Bau der Straße auftretenden Schäden prüfe und die Kosten dafür zahle. Die Einwenderin forderte eine unabhängige Dokumentation der Schäden, sowie eine unabhängige Prüfung der Kosten und ggf. die Zahlung einer Entschädigung für Erschütterungsschäden. In der Lärmschutzwand befände sich insbesondere im Bereich ihres Grundstückes eine breite Lücke (doppelte Ausfahrt), sodass – auch mit Blick auf die allgemein höhere Feinstaubbelastung durch den Ausbau der Rübker Straße - mit einer noch höheren Feinstaub-Belastung zu rechnen sei. Die Einwenderin forderte, dass auch im Rahmen einer Planfeststellungsentscheidung die Grenzwerte für Feinstaub berücksichtigt und deren Einhaltung sichergestellt würden. Als das Haus im Jahr 1961 gebaut worden sei, wäre die Straße nicht als Autobahnzubringer vorgesehen. Der Ausbau zum Autobahnzubringer stelle einen enormen Wertverlust für das Grundstück dar, der ausgeglichen werden müsse. Gegenüber dem Grundstück der Einwenderin solle eine Verkehrsinsel entstehen und lediglich ein Abbiegen mit dem Auto nach links in Richtung Rübke möglich sei, was für die Einwenderin einen neuen Umweg bedeute. Sie forderte daher, dass das Rechtsabbiegen von ihrem Grundstück Richtung Innenstadt auch weiterhin möglich sei. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Die geplanten Anliegerstraßen seien in dieser Form weder zulässig, ausreichend, noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und in der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen nachweislich fehlerhaft, da diese scheinbar nicht vor Ort ermittelt worden war.

Anlässlich der dritten Beteiligung erhob die Einwenderin gleichlautende Einwendungen wie die Einwender Nr. 5 in ihrem Einwendungsschreiben im Rahmen der dritten Beteiligung, sodass hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (oben 2.5.5). Darüber hinaus machte die Einwenderin geltend, angesichts fehlender Sichtbeziehungen durch die Lärmschutzwand würde der Hund der Einwenderin ebenfalls an Lebensqualität verlieren und bei Geräuschen außerhalb der Lärmschutzwand häufiger anschlagen. Der tägliche Spaziergang mit ihrem Hund im Naherholungsgebiet Feldmannweg werde durch den ständigen Verkehrslärm beeinträchtigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Dass die Einwenderin die Lärmberechnungen und Umweltgutachten nicht nachvollziehen kann und die Verkehrsprognose für zu niedrig hält, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf dass seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte. In der zuletzt ausgelegten schalltechnischen Untersuchung ist auch die erhöhte Lage der Geschosse des Wohnhauses der Einwenderin berücksichtigt. Richtig ist demnach, dass das Grundstück der Einwenderin trotz Lärmschutzwand einer massiven Lärmbelastung ausgesetzt sein wird. Es zählt mit einer Belastung von bis zu 73

dB(A) tags und 67 dB(A) nachts zu den stärksten belasteten Grundstücken überhaupt. Hintergrund ist auch die vorhandene Unterbrechung der Lärmschutzwand im Bereich der Grundstückszufahrt. Eine andere Erschließungsvariante – etwa durch eine Anliegerstraße – ist hier jedoch wegen vorhandener Baulichkeiten nicht möglich. Auch eine höhere Lärmschutzwand würde den Schutz nur geringfügig verbessern und wäre deshalb aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen im Sinne v. § 41 Abs. 2 BImSchG unverhältnismäßig. Die Verwendung lärmindernden Straßenbelages ist zwar vorgesehen, konnte als Maßnahme des aktiven Schallschutzes in der Berechnung jedoch nicht berücksichtigt werden. Die Einwenderin ist deshalb auf passiven Lärmschutz angewiesen, der ihr auch zusteht (siehe 2.2.3.5.2.5). Die genaue Festlegung der erforderlichen baulichen Maßnahmen erfolgt jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert.

Immissionen durch Feinstaub spielen auf dem Grundstück der Einwenderin demgegenüber kaum eine Rolle. Die Belastung wird mit PM<sub>10</sub> im Jahresmittel bei 19 – 22 µg/m<sup>3</sup> Luft und damit deutlich unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes liegen.

Das Grundstück der Einwenderin liegt in dem Bereich, für den eine Beweissicherung vor Baubeginn vorgesehen ist, insofern ist die Einwendung erledigt. Hinsichtlich der vom Verkehr ausgehenden Erschütterungen kommt die der Planfeststellungsbehörde vorliegende Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen der DIN 4150 sowohl hinsichtlich des Teils 2 – Einwirkungen auf den Menschen – als auch hinsichtlich des Teils 3 – Einwirkungen auf Gebäude – eingehalten werden (vgl. unter 2.2.3.5.4). Die Ausbreitungsbedingungen im Moorboden sind in der Untersuchung berücksichtigt, da sie auf Messungen beruht, die unter anderem im Nachbarhaus der Einwenderin durchgeführt wurden.

Die Gestaltung der Anliegerstraßen entspricht in der gewählten Form gesetzlichen Anforderungen soweit solche bestehen. Im Übrigen wird die Einwenderin davon kaum betroffen, da sie einen direkten Zugang zur Rübker Straße behält (Ausfahrt durch die Lärmschutzwand).

Die Beeinträchtigungen des Hundes der Einwenderin hält die Planfeststellungsbehörde für zumutbar. Es ist nicht ersichtlich, dass der tägliche Gassigang im Naherholungsgebiet Feldmannweg künftig nicht mehr möglich sein wird.

Wegen der hohen Belastung des Grundstücks weist die Planfeststellungsbehörde auf die Möglichkeit eines Ausgleichs im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren hin. Dort wird zu entscheiden sein, ob es neben dem Ausgleich für die zu enteignende Teilfläche noch einen weiteren Ausgleich für Beeinträchtigungen des verbleibenden Grundstücks gibt (siehe Nr. 2.2.3.9.1). Wegen der hohen Lärmbelastung des Grundstücks hätten die Einwender darüber hinaus die Möglichkeit, in diesem Verfahren einen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gegen Entschädigung geltend zu machen. Ob ein solcher Anspruch besteht, muss aber durch die Enteignungsbehörde entschieden werden, die Planfeststellungsbehörde kann und darf dem nicht vorgreifen. Sie hat aber die Beeinträchtigungen des Eigentumsgegenstandes der Einwender bis hin zu einem möglichen Übernahmeanspruch in ihre Abwägung eingestellt.



## 2.5.52 Einwender Nr. 60

Der Einwender hat zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Er ist Miteigentümer eines 1.030 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den geänderten Planunterlagen nunmehr 16 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob er die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und ergänzte diese darum, bei der Bestimmung der Lärmbelastung sei nicht berücksichtigt worden, dass die geplante Ausbauplanung zu starken Geschwindigkeitsüberschreitungen führen würde, was wiederum den Lärmpegel erhöhe. Zudem würde der Anlieger- /Zuliefererverkehr erheblich beeinträchtigt. Es seien auch keine Parkflächen geplant.

Anlässlich der zweiten Auslegung fügte der Einwender hinzu, die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend, noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Das Natur und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und nachweislich fehlerhaft in der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen, da diese scheinbar nicht vor Ort ermittelt worden waren. Ebenso sei das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. Es widerspräche im Ganzen einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung, den gesamten prognostizierten Verkehr im Kreuzungsbereich Harburger Straße / Rübker Straße / Konrad-Adenauer-Allee mit fast 40.000 Fahrzeugen täglich in die Stadt zu leiten. Darüber hinaus ergänzt der Einwender, die Auslegung der Anliegerstraßen als Zubringerstraßen zu den Privatgrundstücken sei nicht ausreichend bemessen. Zur Begründung führt er an, die Straßenbreite reiche nicht einmal für den Begegnungsverkehr zweier Pkws aus (PKW-Breite 2,55m), es sei Fahrzeugen der Rettungskräfte (Feuerwehr, Technisches Hilfswerk, Katastrophenschutz, oftmals Lkw mit Anhängern oder Überlänge) nicht oder nur erheblich erschwert möglich, in die Anliegerstraßen einzufahren und dort effizient und effektiv ihrer Aufgabe nachzugehen. Der Einwender hinterfragte in diesem Zusammenhang, ob der Landkreis dann für vermeidbare Schäden z.B. bei Feuer oder Hochwasser haften würde. Zudem wollte der Einwender wissen, wo Gäste, Lieferfahrzeuge, Post, Paketdienste, Handwerker, usw. parken sollten, wenn es keinerlei Parkplätze am Straßenrand gäbe und die Grundstücke verkleinert werden sollten. Er fragte an, wo die Müllabfuhr geplant sei. Darüber hinaus sei die Unfallgefahr ohne durchgehende Fuß- und Radwege sehr hoch und Schulkinder müssten sich die Anliegerstraßen mit den Autos teilen, woraufhin der Einwender die Schutzwürdigkeit der Schulkinder hinterfragte. Der Einwender wohne in dem landwirtschaftlich / dörflich bewerteten Teil der Rübker Straße, jedoch könnten derlei Fahrzeuge (z.B. Traktoren mit Anhängern) nicht einmal mehr in die Anliegerstraßen einfahren und eine Ausfahrt aus den Anliegerstraßen mit Linksabbiegen wäre ohne Signalanlagen mit langen Wartezeiten verbunden. Er fragte insofern nach einer Lösung für diese Situation. Für die prognostizierte Verkehrsmenge müsse der Regelquerschnitt RQ26 mit einer Gesamtbreite von 26 m und 4 Fahrspuren angewendet werden. Die geplante Straße entspreche jedoch eher RQ 7,5 für 3.000 Fahrzeuge, davon 60 Lkw. Da kein Seitenstreifen vorhanden sei,

entspreche die Straße keinem Regelquerschnitt, auch wenn sie wiederholt als Regelschnitt bezeichnet worden sei. Eine Interessenabwägung habe im Planfeststellungsverfahren nicht stattgefunden. Mögliche Gebäudeschäden würden als unmöglich angesehen. Zu berücksichtigen sei, dass sich in dem Bereich Marschboden befinde, der Schwingungen einfach und weit trage. Insbesondere Lkw- und Schwerlastverkehr würde den Boden in ständiger Vibration halten und die Gebäude schädigen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die sonstigen Einwände sind unbegründet. Dass der Einwender die Lärmberechnungen nicht nachvollziehen kann und die Verkehrsprognose für zu niedrig hält, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf das seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte. Gleiches gilt für den Vortrag, die Anliegerstraßen entsprächen nicht den gesetzlichen Bestimmungen oder die Natur- und Umweltgutachten seien nicht nachvollziehbar.

Im Übrigen sind die Anliegerstraßen breit genug (siehe unter 2.2.3.3.3) Es trifft nicht zu, dass PKW 2,55 m breit wären. Für PKW gilt lediglich nach § 32 Abs. 1 Nr. 5 StVZO eine höchstzulässige Breite von 2,50 m, die aber von den meisten Modellen nicht erreicht wird. So hat bspw. ein werksneuer Golf Variant eine Breite von 179,9 cm, mit Außenspiegeln sind es 202,7 cm. Dies zeigt, dass der Begegnungsverkehr von 2 PKW ohne weiteres möglich ist. Soweit Schulkinder die Anliegerstraßen benutzen müssen, stellt dies im Bereich des Wohnhauses des Einwenders eine Verbesserung dar, weil es dort im Moment gar keinen Fußweg gibt und Kinder die Straße bzw. den Straßenrandstreifen benutzen müssen. Die Benutzung der Anliegerstraßen ist wegen des geringen Verkehrsaufkommens demgegenüber deutlich gefahrloser möglich.

Gebäudeschäden durch vom Straßenverkehr verursachte Schwingungen können ausgeschlossen werden. Die hierzu durchgeführte Prognose verwendet Eingangsdaten, die auf einer Messung an Gebäuden entlang der Rübker Straße beruhen. Die Ausbreitungsbedingungen im Marsch- oder Moorboden sind folglich in der Untersuchung berücksichtigt. Die Untersuchung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen der DIN 4150 sowohl hinsichtlich des Teils 2 – Einwirkungen auf den Menschen – als auch hinsichtlich des Teils 3 – Einwirkungen auf Gebäude – eingehalten werden (vgl. unter 2.2.3.5.4).

Die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm bezogen auf Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden am Grundstück des Einwenders eingehalten.

### **2.5.53 Einwender Nr. 61**

Die Einwenderin hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von den Rechtsanwälten Klemm & Partner vertreten. Sie ist Eigentümerin eines 5.077 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den Planunterlagen der ersten Auslegung 76 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Nach den geänderten Planunterlagen beträgt die in Anspruch zu nehmende Grundstücksfläche nunmehr 173 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung brachte die Einwenderin hervor, es solle ein Bodenaustausch bis zur Torfbasis als Gründungsempfehlung stattfinden. Sie habe Bedenken, dass durch den Verkehr (20% Lkw) Schäden an ihren Häusern entstünden. Aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden oder Wällen sei nicht durchgängig vorgesehen und passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster stelle einen massiven Eingriff in das Alltagsleben ihrer Mieter dar, da die Fenster nur im geschlossenen Zustand dämmen würden. Gärten, Terrassen und Balkone könnten damit nicht geschützt werden und wären somit nicht uneingeschränkt nutzbar. Die Feinstaubbelastung stelle ein großes Gesundheitsrisiko (Herz- und Kreislauferkrankungen, erhöhtes Risiko der Lebensverkürzung) dar. Die Einwenderin hielt die Abweichungen der Mindestabstände zum Fahrbahnrand für unzulässig, zumal eine Erschütterung des Straßenuntergrundes und Erschütterungsübertragungen auf ihre Grundstücke nicht auszuschließen seien. Es sei damit zu rechnen, dass viele Autofahrer Richtung A 1 bzw. B 3 die K 40 nutzen werden würden. Der Ausbau der Rübker Str. sei nicht die richtige Lösung.

Anlässlich der zweiten Auslegung führte die Einwenderin weiter an, die Lärmschutzwand sei für das Obergeschoss zu niedrig und damit unwirksam. Angesichts der Lärmschutzwand bestünde im Untergeschoss keine freie Sicht. Für eines ihrer Häuser sei die Lärmschutzwand nicht ausreichend. Die Zuwegung entspreche nicht den Richtlinien für Feuerwehrezufahrten. Die Anliegerstraßen würden über keinen Fußweg verfügen, sodass eine erhöhte Unfallgefahr (z.B. Schulweg) bestünde. Die Einwenderin sei von der Infrastruktur abgeschnitten und es gäbe keine geregelte Straßenführung. Sie hinterfragte, wie die provisorische Versorgung während der Ausbauphase geplant sei (Wasser, Abwasser, Gas) und wie der Müll abgeholt werde. Eine angemessene Entschädigung für die zu erwartende Wertminderung der Häuser sei ihr nicht angeboten worden. Sie würde durch die Baumaßnahme Schäden am Gebäude erwarten. Auf der Hauptstraße würde keine Rettungsgasse gebildet werden können. Die Einhaltung der TA Lärm wurde durch die Einwenderin angezweifelt. Sie bezweifelte abschließend, dass die Baumaßnahme ihre Enteignung rechtfertige.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhob die Einwenderin Formblatteinwendungen. Darüber hinaus machte die Einwenderin die Entstehung eines Schattenwurfs und das Gefühl in einem Gefängnishof zu wohnen durch die Lärmschutzwand geltend. Der zusätzliche Fluglärm sei nicht berücksichtigt worden. Aufgrund der zukünftigen Steigerung von LKW- und Pkw-Verkehr entstehe eine zusätzliche Staubbildung und somit noch höhere und dauerhafte Lärmbelästigung, Abgas- und Feinstaubbildung. Die landwirtschaftliche Nutzung sei nur noch eingeschränkt möglich. Es bestünde keine Anbindung für größere Landmaschinen und –Gespanne. Die Zahl für An- und Abfahrten vom Grundstück mit durchschnittlich 1,8 sei nicht realistisch. Eine starke Staubbildung im Kreuzungsbereich Rübker Straße/Harburger Straße werde befürchtet, da die anfallende Menge von Fahrzeugen nicht bewältigt werden könne. Zu erwarten seien Mieteinbußen, Auszug von Mietern und erschwerte Bedingungen bei der Neuvermietung. Die Einwenderin wollte zudem wissen, ob die Zuwegung zu und auf das Grundstück während der Bauphase gewährleistet sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner wird auf die gesonderten Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.86); ebenso auf die Ausführungen in der Formblatteinwendung (unter Nr. 2.5.1.77).

Die Befürchtung, dass durch verkehrsbedingte Erschütterungen Schäden an den Gebäuden der Einwenderin auftreten könnten, ist unbegründet. Die hierzu

durchgeführte Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass Die Anforderungen der DIN 4150 sowohl hinsichtlich des Teils 2 – Einwirkungen auf den Menschen – als auch hinsichtlich des Teils 3 – Einwirkungen auf Gebäude – eingehalten werden (vgl. unter 2.2.3.5.4). Die Prognose beruht auf Messungen, die unter anderem auch an einem der beiden Wohnhäuser der Einwenderin durchgeführt wurden. Zum Lärmschutz ist festzuhalten, dass an dem nordöstlich gelegenen Wohnhaus auf dem Grundstück der Einwenderin die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ohne weiteres eingehalten bzw. sehr deutlich unterschritten werden. An dem südwestlich gelegenen Wohnhaus, welches etwas näher an der Straße liegt, wird immerhin an den Erdgeschossen die Einhaltung des Immissionsrichtwertes weitgehend erreicht, nur an einem Immissionsort wird der Grenzwert zur Nachtzeit um 1 dB(A) überschritten. Im Vergleich zur Vorbelastung ergibt sich hier auch eine deutliche Verbesserung. Etwas anders sieht es an den Obergeschossen aus, wo es zu einem Tageswert von bis zu 67 dB(A) und einem Nachtwert von bis zu 61 dB(A) kommt, womit die Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten werden, was allerdings auch schon durch die Vorbelastung der Fall ist. Ein weiterer aktiver Lärmschutz durch eine höhere Lärmschutzwand wäre jedoch unverhältnismäßig, weshalb die Einwenderin auf passiven Schallschutz zu verweisen ist (siehe unter 2.2.3.5.2.4). Das ist in der konkreten Situation auch nicht unzumutbar, denn im Vergleich zur Vorbelastung steigt die Lärmbelastung an den stark betroffenen Fassadenbereichen nur um 1 -2 dB(A) an, was in etwa auf der Schwelle liegt, ab der der Mensch eine Pegelveränderung überhaupt wahrzunehmen beginnt. Durch den Einbau der bislang offenbar im Haus der Einwender noch nicht vorhandenen Schallschutzfenster würde sich dann aber letztlich eine Verbesserung für die Aufenthaltsqualität in den Innenräumen ergeben. Von einer fehlenden Nutzbarkeit von Gärten, Terrassen und Balkonen kann insoweit keine Rede sein, zumal gerade der Garten durch die Lärmschutzwand effektiv geschützt wird. Die Einhaltung der Werte der TA Lärm kann die Einwenderin nicht verlangen, da für Straßenverkehrslärm die Anwendung der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben ist. Eine gesonderte Berücksichtigung von Fluglärm war nicht erforderlich (siehe hierzu unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

Es trifft auch nicht zu, dass die Feinstaubbelastung ein Gesundheitsrisiko darstellen würde, da die prognostizierten Werte weit unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV liegen, die ihrerseits noch deutlich unter der Schwelle der Gesundheitsgefahr angesetzt sind (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3).

Eine Unterschreitung straßenrechtlicher Mindestabstände liegt nicht vor. Zwar dürfen nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 NStrG Gebäude erst in einem Abstand von 20 m vom Fahrbahnrand errichtet werden. Diese Vorschrift kommt hier aber nicht zur Anwendung, da sie den umgekehrten Fall des Baus einer Straße betrifft. Entscheidend ist insoweit zudem, dass diese Vorgabe nur außerhalb der Ortsdurchfahrt gilt. Eine Ortsdurchfahrt nach § 4 I NStrG der Teil einer Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht. Dementsprechend liegt hier eine Ortsdurchfahrt vor, innerhalb der keine Abstände eingehalten werden müssen. Dem steht nicht entgegen, dass das Grundstück der Einwenderin womöglich nicht mehr im bauplanungsrechtlichen Innenbereich im Sinne von § 34 Abs. 1 BauGB („im Zusammenhang bebauter

Ortsteil“) liegt (siehe unter 2.2.3.5.2.2). Der Begriff der Ortslage im Straßenrecht reicht anerkanntermaßen über den Innenbereich im Sinne von § 34 Abs. BauGB hinaus<sup>281</sup>.

Es wird durch die Lärmschutzwand auch keine Gefängnishofsituation eintreten. Der Abstand zwischen der Lärmschutzwand und dem Haus der Einwenderin beträgt immerhin ca. 7,5 m.

Dass die Anliegerstraße keinen Fußweg haben wird, ist nicht zu beanstanden, die die Anliegerstraße nur wenige Grundstücke erschließt, folglich nur sehr wenig Fahrzeugverkehr aufweisen wird und demnach im Zweifel auch von Fußgängern genutzt werden kann. Eine hinreichende Breite für die Benutzung durch die Feuerwehr ist mit 4,75 m gegeben. Das ist auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge in der Regel ausreichend.

Den Bedenken der Einwenderin hinsichtlich der Bauausführung wird durch die zugesagte Beweissicherung vor Baubeginn und dem Genehmigungsvorbehalt für die Bauausführungsplanung hinreichend Rechnung getragen. Auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde teilt daher auch nicht die Befürchtung der Einwenderin vor Mieteinbußen.

Die Enteignung eines Teils des Grundstücks der Einwenderin ist schließlich notwendig, um die Anliegerstraße und die Lärmschutzwände realisieren zu können. Dass der Einwenderin dafür noch keine Entschädigung geboten wurde, ist ebenfalls nicht zu beanstanden, da Entschädigungsfragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren geklärt werden, wo auch darüber zu entscheiden sein wird, ob der Einwenderin für ihr verbleibendes Grundstück ein Ausgleich wegen etwaiger Wertminderungen zusteht (siehe Nr. 2.2.3.9.1).

#### **2.5.54 Einwender Nr. 62**

Die Einwender haben zwei Einwendungen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümerin eines 510 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 7 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen sind es nunmehr 26 m<sup>2</sup>.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und wiesen ergänzend darauf hin, dass durch die Baumaßnahmen und den Verkehr dauerhafte Schäden am Haus entstünden. Der Innenbereich des Hauses (Kinderzimmer), sowie Terrasse und Garten wären durch den erhöhten Lärm beeinträchtigt.

Die Einwender brachten anlässlich der zweiten Auslegung vor, die einseitige Betrachtung der Variante 1, Ausbau der Rübker Straße, bzw. der Variante 0, kein Autobahnanschluss, wäre bezogen auf die Umweltverträglichkeitsstudie - laut dieser seien auch andere Varianten aus umweltrechtlichen Gründen möglich – keine hinreichend umfassende Betrachtung des geplanten Straßenbauprojektes. Der angesetzte Regelquerschnitt mit 7 m Fahrbahnbreite sei bei einer Verkehrsprognose

---

<sup>281</sup> NdsOVG, Beschl. v. 29.10.2007 – 9 LA 373/05 –, NVwZ-RR 2008, 566.

von 21.000 Fahrzeugen täglich nicht ausreichend und auch die Bestimmung der Belastungsklasse Bk 10 sei nicht nachvollziehbar. Aus den Unterlagen sei nicht ersichtlich, woher der erhöhte Flächenbedarf hinsichtlich des Grunderwerbs von ihrem Grundstück gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen aus dem Jahr 2011 komme, da insbesondere keine geänderte Breite der Anliegerstraße von 4,75 m vorläge. In diesem Zusammenhang weisen die Einwender darauf hin, dass die Hansestadt Buxtehude von ihrem Vorkaufsrecht im Jahre 2000 explizit keinen Gebrauch gemacht habe. Die Lärmberechnung für die anliegenden Grundstücke der Variante 1 sei nicht nachvollziehbar. Aus der Kosten-Nutzen-Rechnung ergäbe sich bei einer 3 m hohen Lärmschutzwand eine Pegelminderung von 5 dB(A) für Tages- und Nachtzeiten, an dem Grundstück der Einwender solle jedoch eine Pegelminderung von 10..12 dB(A) angesetzt werden. Bei Anwendung einer Lärminderung durch eine 3 m Lärmschutzwand von 5 dB(A) würden auch für das Grundstück der Einwender die nächtlich zulässigen Grenzwerte von 54 dB(A) auf der straßenzugewandten Seite überschritten. Der Vergleich der Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 komme für die verschiedenen Varianten insbesondere in der unmittelbaren Nähe zur eigentlichen Anschlussstelle Buxtehude zu widersprüchlichen Aussagen. Während in der Variante 1, Ausbau der Rübker Straße im östlichen Abschnitt 8 (Seite 8, Tabelle 1) 20.200 Kfz/Tag geschätzt würden, seien in den Planfällen 2.1, 2.2 und 2.3 auf dem direkten Anschluss zur Autobahn 26 Verkehrsbelastungen von 23.400 Kfz/Tag bis 24.950 Kfz/Tag (Abschnitt 9 in den Tabellen der Seiten 9, 10, 11) verzeichnet. Da sich im Falle der Variante 1 der lokale Verkehr in der Rübker Straße mit dem übergeordneten Verkehr überlagere, was für jedwede Ortsumgehung jedoch nicht gelte, sollte eine gegenteilige Relation der Fall sein. Darüber hinaus seien die Kosten, die für die Varianten mit einer Troglösung für die Querung der Bahnlinie Hamburg- Cuxhaven i. H. v. 19.7 Mio. Euro angesetzt wurden, nicht nachvollziehbar, da sie nicht aufgeschlüsselt wären. In der Abwägung gegenüber anderen Entscheidungskriterien sei nicht ausreichend gewürdigt worden, dass die Planänderung an verschiedenen Stellen zur stark negativen städtebaulichen Bewertung der Variante 1 - insbesondere durch die notwendigen Lärmschutzwände – komme, und es hier insbesondere um die Betroffenheit der Anwohner und die Repräsentation der Hansestadt Buxtehude gegenüber den ankommenden Gästen ginge. Die verschiedenen möglichen Umgehungsvarianten kämen in diesem Punkt zu deutlich positiverer Bewertung. In der Bewertung der verschiedenen möglichen Varianten einer Autobahnanbindung von Buxtehude an die A 26 komme die Variante 1 auf sehr ähnliche Bewertungssummen wie Varianten 2.2 und 2.3, wobei die Vorteile der verschiedenen Ortsumgehungen sowohl auf der verkehrstechnischen Seite als auch auf der städtebaulichen Seite lägen. In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren würde in keiner Form auf die eigentliche Bauphase für die Variante 1 eingegangen. Es bleibe unklar, wie die Versorgung der Anwohner (Gas, Wasser, Abwasser, Strom) während der Bauphase gewährleistet werden solle. Auch fehle nach Ansicht der Einwender die Beweissicherungszusage zum Nachweis eventuell ausbaubedingter Schäden an der bestehenden Bausubstanz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Die Kritik der Einwender an der Verkehrsuntersuchung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Dass die von den Einwendern genannten Varianten 2.1., 2.2. und 2.3 in der Verkehrsuntersuchung eine höhere Verkehrsbelastung im

Straßenabschnitt vor dem Haus der Einwender aufweisen als die hier gewählte Vorzugsvariante, obwohl sie nicht den Wohngebietsverkehr entlang der Rübker Straße aufnehmen, ist vielmehr sogar plausibel: Diese Varianten verlaufen außerhalb der Wohnbebauung auf freier Strecke und weisen daher für den überörtlichen Verkehr eine deutlich höhere Attraktivität auf und werden deshalb auch in der Prognose mit einem höheren Verkehr belegt. Gleichwohl ist die hier gewählte Variante vorzugswürdig, wofür auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.2 verwiesen wird. Die Dimensionierung der Rübker Straße ist für das Vorhaben ausreichend (siehe unter Nr. 2.2.3.3.1).

Hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung besteht kein weiterer Darlegungsbedarf seitens der Planfeststellungsbehörde, da die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete am Haus der Einwender deutlich unterschritten werden. Selbst bei einer Einstufung als Wohngebiet werden die Grenzwerte tags noch um mindestens 6 dB(A) und nachts um mindestens 2 dB(A) unterschritten. Damit liegt die Belastung an den meisten Immissionsorten des Hauses noch unter der Vorbelastung.

Für eventuelle baubedingte Schäden wird eine Beweissicherung durchgeführt. Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Erschütterungen auf der ausgebauten Rübker Straße sind demgegenüber nicht zu erwarten (2.2.3.5.4). Der konkrete Bauablauf ist zwar nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger jedoch aufgegeben, die Bauablaufplanung zur Genehmigung vorzulegen, um bei Bedarf die Belange der Anlieger hinsichtlich des Bauablaufes berücksichtigen zu können. Zum Einwand hinsichtlich der Ausführung der Baumaßnahme sowie die Versorgung während der Bauphase wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.5.5 verwiesen.

Der nunmehr im Zuge der Planänderung erhöhte Flächenbedarf ist darauf zurückzuführen, dass die Anliegerstraße etwas weiter in das bisherige Grundstück der Einwender hineinragen wird. Dass die Hansestadt Buxtehude im Jahr 2000 ein Vorkaufsrecht nicht ausgeübt haben soll, ist hingegen für die Planfeststellung unerheblich.

### **2.5.55 Einwender Nr. 63**

Die Einwenderin hat drei Einwendungen fristgerecht erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin einer Eigentumswohnung in der Rübker Straße und zusätzlich eines 1.000 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den geänderten Planunterlagen nunmehr 18 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Nach den geänderten Planunterlagen werden nunmehr auch von dem 1.030 m<sup>2</sup> großen Grundstück an der Rübker Straße, auf dem sich die Eigentumswohnung der Einwenderin befindet 16 m<sup>2</sup> für die Umsetzung der Baumaßnahmen beansprucht.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhob sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und wandte Bedenken gegen die Ausfahrt von ihrem Parkplatz ein. Ihr Fahrzeug sei 4,67 m lang und ihr Grundstück eingezäunt. Wenn sie vor ihrer geschlossenen Einfahrt stünde und in Richtung Zentrum fahren wollen würde, käme sie zur Zeit beim Zurücksetzen mit dem Heck weit auf die Gegenfahrbahn, wo die Lärmschutzwand vorgesehen sei und ein Baum neben ihrer Auffahrt lasse auch kein

anderes Zurücksetzen zu. Der entstehende Lärm durch die vielen Autos und Laster betrage laut Gutachten-Tabelle 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht. Bereits jetzt bestünden durch die bisherigen Erschütterungen durch den Verkehr auf einer durchs Moor führenden Kreisstraße Schäden an ihrem Haus. Noch schwerere Schäden an ihrem Haus würden durch die Erschütterungen während der Bauphase eintreten. Bedenken wurden zudem gegen die Abgase hinsichtlich der Gesundheit für Mensch und Tier erhoben. Angesichts der Lärm- und Sichtschutzwand würde der Einwenderin der Ausblick auf die gegenüberliegenden Wiesen und auf den Sonnenaufgang, sowie das Frühstück vor ihrem Haus in der morgendlichen Sommersonne nicht mehr möglich sein. Sie befürchte zudem, dass es manche Situationen auf der Anliegerstraße gäbe, die zu einem Stau und einer Verstopfung führen würden, sodass ein zügiges und berechenbares Durchfahren der Anwohner zur Arbeit oder zum eigenen Grundstück nicht mehr gewährleistet sei. Dies sei beispielsweise der Fall, wenn die Müllabfuhr komme, der Nachbar mit Heizöl beliefert werde oder ein Lkw zwecks Umzug oder Möbellieferung vor dem Haus stünde oder Bäume vor dem Haus mit größerem Aufwand gefällt werden würden. Darüber hinaus wies die Einwenderin darauf hin, dass sich in dem Kreisverkehr wegen dem hohen Besucheraufkommen im Baumarkt in Richtung Bahnhof und in Richtung Zentrum Rückstaus zum Kreisel bilden würden. Vielleicht käme man dann gar nicht vom Kreisel runter und müsse noch eine Runde fahren. Die Einwenderin plane zudem ihre Musikschule aus der Harburger Straße in ein paar Jahren in ihr Haus in der Rübker Straße zu verlegen und hinterfragte daher, wo ihre Schüler dann parken sollten. Bereits jetzt gäbe es für die Nachbarn Probleme, einen geeigneten Parkplatz an der Straße zu finden und nicht jedes Grundstück habe nach dem Bau des Zubringers noch einen Besucherparkplatz. Die Einwenderin fragte zudem an, wer die Kosten für die Instandhaltung der Anliegerstraße trage. Hinsichtlich deren Pflege brachte sie Bedenken wegen der Verunreinigung mit Hundekot an und im Winter würden Schneeräumfahrzeuge die Anliegerstraße verstopfen. Außerdem würden die Kosten für den Zubringer schön gerechnet, da die Schäden und Entschädigungen und damit verbundenen Gerichtskosten nicht mit in die Kostenberechnung einbezogen worden seien. Die Ampelschaltung bei der Zufahrt zur Anliegerstraße der Einwenderin für die Anwohner der letzten Grundstücke fehle. Es würde sich ein Rückstau bilden, wenn die Anlieger den entgegenkommenden Verkehr abwarten müssten um nach links abzubiegen. Bereits jetzt sei der Abbiegevorgang sehr gefährlich.

Anlässlich der zweiten Auslegung brachte die Einwenderin ergänzend vor, es sei kein Platz, um vor dem Tor zum Grundstück zu halten, ohne den Straßenverkehr auf der Anliegerstraße zu behindern. Der entstehende Lärm durch die vielen Autos und Laster sei unzumutbar. Auch die Lärmschutzwand störe das gewohnte Landschaftsbild erheblich. Sie betont nochmals, dass die Erschütterungen während der Bauphase schwere Schäden an ihrem Haus verursachen würden. Bereits vorhandene Schäden durch die Erschütterung auf der jetzigen Straße würden größer. Es stelle eine Wertminderung dar, dass die Einwenderin nun wegen der Lärm- und Sichtschutzwand nicht mehr den Blick ins Grüne genießen könne. Sie wollte zudem wissen, wie die Anlieger während der Bauphase versorgt würden, wenn die Versorgungsleitungen in dieser Zeit gekappt werden würden.

Im Wesentlichen hat die Einwenderin im Rahmen der dritten Auslegung Belange geltend gemacht, die sie bereits in ihrem vorherigen Einwendungsschreiben anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen vorgetragen hat. Ergänzend hinterfragte die Einwenderin, ob Flugzeuflärm überhaupt berücksichtigt worden sei.



Hinsichtlich der Verstopfung der Anliegerstraße hob die Einwenderin kritisch hervor, dass ein Haus schon vor Eintreffen der Feuerwehr vor Ort abgebrannt sein werde. Zudem stünden keine Parkplätze für Besucher zur Verfügung. Die Einwenderin befürchte, dass die geplante Bauzeit nicht eingehalten werden könne.

Darüber hinaus erhob die Einwenderin im Rahmen der dritten Beteiligung erneut Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen im Rahmen der ersten Auslegung und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Auch im Übrigen sind die Einwände unberechtigt. Eine Verschlechterung der Zugänglichkeit des Grundstückes der Einwenderin tritt nicht ein. Dieses liegt bislang direkt an der Rübker Straße und wird künftig direkt an der Anliegerstraße liegen. Die von der Einwenderin beklagten Schwierigkeiten beim Ein- und Ausfahren aus ihrem Grundstück sind nicht vorhabenbedingt, sondern auf die Anordnung der auf dem Grundstück der Einwenderin vorhandenen Bäume und des Tores zurückzuführen. Die bislang auf dem Grundstück offenbar als Parkplatz genutzte Fläche ist aber so groß, dass die Einwenderin selbst Abhilfe schaffen kann. Die Planfeststellungsbehörde bzw. den Vorhabenträger trifft insofern keinerlei Verantwortung. Es ist auch nicht zu befürchten, dass die Feuerwehr das Grundstück der Einwenderin im Brandfall nicht rechtzeitig erreichen könne. Die hier 4,75 m breite Anliegerstraße bietet genügend Platz für die Feuerwehr und der Verkehr auf der Anliegerstraße ist so gering, dass die Gefahr einer „Verstopfung“ nicht besteht.

Die Lärmbelastung am Grundstück der Einwenderin beträgt auch nicht tags 64 und nachts 54 dB(A). Diese Zahlen geben in den Planunterlagen lediglich den Immissionsgrenzwert nach der 16. BImSchV an. Die Verkehrslärmbelastung am Wohnhaus der Einwenderin liegt mit tags maximal 55 dB(A) und nachts 49 dB(A) jedoch weit unter den Grenzwerten und würde sogar noch die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte einhalten. Eine Berücksichtigung von Fluglärm war nicht erforderlich (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3). Die Belastung mit Luftschadstoffen wird am Grundstück der Einwenderin etwa in Höhe der Vorbelastung liegen, also nicht nennenswert ansteigen (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3). Auch Erschütterungen werden am Wohnhaus der Einwenderin keine unzumutbaren Immissionen hervorrufen (siehe unter Nr. 2.2.3.5.4). Der Besorgnis baubedingter Schäden ist durch die Anordnung einer Beweissicherung auf Kosten des Vorhabenträgers hinreichend Rechnung getragen. Die dafür erforderliche Begutachtung des Grundstücks wird denklogisch vor Baubeginn erfolgen.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Einwenderin künftig nicht mehr in der Morgensonne vor ihrem Haus frühstücken könnte. Die Lärmschutzwand ist in einigem Abstand zum Haus der Einwenderin geplant, sodass die Sonne jedenfalls in den Zeit des Jahres, die sich zum Aufenthalt im Freien an einem frühen Morgen eignet, rechtzeitig hoch genug stehen wird um der Einwenderin ein Frühstück im Freien bei Sonnenschein zu ermöglichen. Dass der Einwenderin der Blick in die freie Landschaft verloren geht, ist im Interesse des Lärmschutzes hinzunehmen.

Die Einwände gegen den Turbokreisel sind erledigt, da dieser nicht mehr Gegenstand der Planung ist.

Die Anliegerstraße ist mit einer Breite von 4,75 m in jeder Hinsicht ausreichend dimensioniert, die von der Einwenderin dagegen vorgetragene Bedenken betreffen Ausnahmesituationen (z. Bsp. Heizölanlieferung) oder theoretische Fälle. Was die Pflege und Reinigung der Anliegerstraßen angeht, ist es Sache der Hansestadt Buxtehude, zu entscheiden, wer für die Straßenreinigung verantwortlich ist (siehe zum Ganzen 2.2.3.12). Die Kosten für die Instandhaltung der Anliegerstraße fallen zunächst der Hansestadt Buxtehude an. Diese muss auch entscheiden, ob sie – falls langfristig einmal eine vollständige Erneuerung erforderlich werden würde – dafür Straßenausbaubeiträge von den Anliegern erhebt (siehe die Ausführungen zu einem anderen Einwender unter Nr. 2.5.12). Es ist auch nicht Aufgabe des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde, sich um Hundekot zu kümmern. Straßenverunreinigungen durch Hundekot sind grundsätzlich zu unterlassen bzw. von den jeweiligen Hundehaltern zu beseitigen. Die Verantwortung für dieses Problem tragen also die Einwenderin selbst und die Nachbarschaft.

Die von der Einwenderin behauptete Absicht, ihre Musikschule auf ihr Wohngrundstück zu verlegen, wird durch das Vorhaben nicht berührt. Soweit die Einwenderin auf den dann angeblich höheren Stellplatzbedarf verweist, obliegt es ihr selbst, diese Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen oder zu schaffen (vgl. § 47 Abs. 4 S. 1 NBauO).

Die Befürchtung der Einwenderin, die Bauzeit könne nicht eingehalten werden, ist reine Spekulation. Bauzeitverzögerungen können zudem bei Bauvorhaben immer auftreten. Es ist im vorliegenden Fall nicht ersichtlich, dass es zu Verzögerungen kommen könnte, die so lang sind, dass sie ein durch die Planfeststellungsbehörde zu bewältigendes Problem darstellen könnten. Zur Durchführung der Baumaßnahme bzw. der sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen wird zudem auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

Die von der Einwenderin schließlich geforderte Ampel für die Zufahrt zur Anliegerstraße ist nicht notwendig, da die Anliegerstraße in diesem Bereich nur relativ wenige Grundstück erschließt, das Verkehrsaufkommen von diesen Grundstücken daher denkbar gering ist.

## **2.5.56 Einwender Nr. 64**

Die Einwender haben eine Einwendung im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen fristgerecht erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümerin von zwei Grundstücken an der Rübker Straße und zusätzlich Miteigentümer zu 1/12 an einem 793 m<sup>2</sup> großen Wegegrundstück an der Rübker Straße, von dem entgegen der ursprünglichen Planung nun keine weitere Fläche mehr benötigt wird.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90.) und gaben zu bedenken, dass die resultierende Parksituation zu klären sei, ebenso wie die Befahrbarkeit Ausfahrt und die Überschreitung der Emissionsgrenzwerte bzw. der Einfluss der Lärmschutzwände. Sie wiesen auf den Konflikt zwischen den gesetzlichen Lärmschutzbestimmungen mit den Planfeststellungsgrößen (Höhe der Lärmschutzwand, Schalltrichter speziell für das Haus der Einwender) hin.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum Vortrag in den Formblatteinwendungen und zum Vorbringen durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59 und 2.5.90).

Nennenswerte Erschwerungen der Zufahrtssituation sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im konkreten Fall nicht erkennbar, da die Zuwegung zur Rübker Straße nicht wesentlich verändert wird. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich konkret für die Einwender die Parksituation verschlechtert. Die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm werden am Wohnhaus der Einwender nicht eingehalten, es kommt während der Nachtzeit an mehreren Immissionsorten zu Überschreitungen, die bis zu 6 dB(A) betragen. Während der Tageszeit ist nur ein Immissionsort betroffen mit einer Überschreitung in Höhe von 2 dB(A). Insofern haben die Einwender Anspruch auf passiven Lärmschutz. Dabei ist freilich zu beachten, dass die Belastung insgesamt – im Vergleich zur Vorbelastung um lediglich 1 dB(A) ansteigt. Maßgeblich verantwortlich für die Überschreitung dürfte auch die Öffnung in der Lärmschutzwand sein, durch welche die Zufahrt zur Rübker Straße gewährleistet wird. Aus diesem Grund und aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 dargelegten Gründen wäre ein weitergehender aktiver Lärmschutz unverhältnismäßig.

### **2.5.57 Einwender Nr. 65**

Die Einwender haben drei Einwendungen fristgerecht erhoben. Sie sind Eigentümer eines 1.000 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Kreuzung Harburger Straße / Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 36 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Nach den geänderten Planunterlagen sind von der Inanspruchnahme nur noch 8 m<sup>2</sup> des Grundstückes betroffen. Auf dem Grundstück betreiben die Einwender eine Gaststätte.

Im Rahmen der ersten Auslegung erhoben sie die Formblatteinwendungen (unten 2.5.90) und trugen zudem vor, die Lärmschutzwände brächten keinen ausreichenden Lärmschutz, zumal sie an der Harburger Straße enden würden. Über 30.000 Fahrzeuge auf dem Turbokreisel seien nicht zumutbar. Zudem wiesen die Einwender darauf hin, dass die 4,5 m hohe Lärmschutzwand vor der Eingangstür ihres Lokals auf ihrem Grundstück zu erheblichen Umsatzeinbußen bis hin zur Geschäftsaufgabe führen würde. Ein Lieferverkehr würde ebenso kaum noch möglich sein.

Anlässlich der zweiten Auslegung erhoben die Einwender zusammengefasst folgende Einwände:

Sie würden vom Straßennetz abgeschnitten, da eine Ausfahrt nur in Fahrtrichtung Rübke und eine Einfahrt nur aus Richtung Stadt möglich sei. Außerdem würde die Fassade zur Rübker Straße durch die Lärmschutzwand zugebaut. Vor der Fassade zur Harburger Straße befände sich keine Lärmschutzwand, sodass es hier besonders laut werden würde und bereits jetzt sei ein nächtliches Durchschlafen im Haus nicht möglich. Sie bezweifeln auch, dass alle Schwingungen und Erschütterungen der 40.000 Fahrzeuge pro Tag für das auf Holzpfählen direkt an der Straße gebaute Haus eliminiert werden könnten und wollten wissen, ob der Landkreis für auftretende Schäden aufkommen werde. Bereits jetzt seien durch Lkws, die auf dem Vorplatz zum Grundstück der Einwender wendeten, Pflastersteine verschoben und in das Haus gedrückt, sodass das Garagentor eines Mieters nicht mehr schließen würde. Die Einwender fragten an, wie der Landkreis derlei verhindern wolle, wenn ein Wendehammer auf dem Grundstück entstehen solle. Der Vorplatz befinde sich im Eigentum der Einwender, sodass fraglich wäre, warum dort - und nicht auf öffentlichem Grund - ein Wendehammer geplant werde. Die Planung

mit zahlreichen Zwangsenteignungen sei nicht verhältnismäßig, da noch nicht einmal ein öffentliches Interesse am Ausbau der K 40 bestünde und lediglich der Landkreis auf der Umsetzung der Planung bestünde. Die Einwender, die ihr Grundstück auch gewerblich nutzen, wollten wissen, wie sie in Zukunft Ware per Lkw bekommen würden, wo ein Lkw wenden wolle, ob ein rückwärts Ein- oder Ausfahren erwartet werde. Die Einwender würden sich ihrer Existenzgrundlage beraubt fühlen und baten um Informationen hinsichtlich geplanter Alternativlösungen zur Anlieferung. Die Einwender kritisierten – auch mit Blick auf ihr zunehmendes Alter -, dass der Müll, Biomüll, Altpapier und gelbe Säcke bis zum Haus Nr. 10 gebracht werden müssten und hinterfragten, wie sie sich verhalten sollten, wenn auf der teilweise nur 3,50 m breiten Straße ein Auto beim Vorrollen der Mülltonnen entgegenkäme. Fraglich sei auch, wie bei der Verkehrsdichte mit dem Müll direkt an der Fahrspur der Mittelstraße rangieren werden solle. In der zu schmal bemessenen Zufahrt sei die Begegnung von zwei Kraftfahrzeugen nicht möglich. Die Einwender hinterfragten in diesem Zusammenhang, ob es dort eine Ampel geben werde und wie man dort bei der prognostizierten Verkehrsmenge ausfahren sollte. Sie wollten wissen, wie sie - auch unter Berücksichtigung der gewerblichen Nutzung ihres Grundstückes – entschädigt würden, falls sie durch die Planung Einbußen erleiden würden. Die Feuerwehrezufahrt entspreche nicht den Richtlinien, bereits ein Postauto würde die Zuwegung blockieren. Die geplanten Straßen seien sehr unfallträchtig, da überall auf Rand- und Seitenstreifen verzichtet werde und die Fußgänger sich die Straße mit Autos teilen sollten. Die Lärmschutzwände seien überhaupt nicht in der Lage, den niederfrequenten Lkw-Lärm abzubauen, sodass ihre ausreichende Wirkung bezweifelt werde. Es gäbe keinerlei Parkplätze mehr am Straßenrand, sodass unklar sei, wo Besucher in Zukunft parken sollten. Die Einwender wollten wissen, wo auf den Anliegerstraßen Lichtmasten, Hydranten und Schilder geplant seien und wie jemand wissen könne, in welche Zufahrt er einbiegen müsse, um das Grundstück der Einwender zu erreichen. Die Einwender hinterfragten die Sicherheit der Kreuzung, da sie bereits im Istzustand sehr gefährlich für Fußgänger und Radfahrer sei und der Verkehr zunehmen solle. Die forderten den Landkreis zur Stellungnahme hinsichtlich der Bewirtschaftung der Anliegerstraßen und zu der Frage, ob die Anwohner diese übernehmen sollten, auf. Der geplante Querschnitt der Straße sei für die Aufnahme der Verkehrsmengen ungeeignet. Leitplanken und Randstreifen würden fehlen. Da es keine Nothaltebuchten oder Randstreifen gebe wurde angefragt, wohin man sich im Falle eines Unfalls retten sollte. Ebenso werde die Mittelstraße zu schmal sein, um eine Rettungsgasse zu bilden. Es sei auch unklar, wie Schulkinder oder ältere Personen auf der Kreuzung den Überblick behalten sollten. Die berechnete Schadstoffbelastung würde auf manipulierten Werten der Hersteller basieren und sei daher falsch. Die Einwender baten um die Schaffung durchgehender Fußwege, da es sich hier auch um Schulwege handeln würde. Der Geh-, Rad- und Autoverkehr gehe ohne jeglichen Trennstreifen direkt an den Hauswänden vorbei, sodass man beim kleinsten Fehler die Wand berühre.

Im Wesentlichen trugen die Einwender im Rahmen der dritten Auslegung Einwendungen vor, die sie bereits in ihrem zweiten Einwendungsschreiben erhoben hatten. Ergänzend wandten die Einwender ein, dass der Vorhabenträger nicht das Recht habe, die uneingeschränkte Zuwegung zum Grundstück der Einwender zu widerrufen, da diese Grundlage der Baugenehmigung für das Haus der Einwender sei. Der Vorhabenträger würde den Einwendern die Existenzgrundlage nehmen, da Lieferverkehr die Einwender nicht mehr würde erreichen können. Sie hinterfragten zudem, was aus dem zugesicherten Beweissicherungsverfahren für die Häuser in der ersten Reihe geworden sei. Baubestimmungen hinsichtlich der Zufahrt würden

nicht berücksichtigt. Falls eine Spülung der von den Stadtwerken unterhaltenen Abwasserkanäle nötig sei, würde dieser LKW die Einwender nicht mehr erreichen können. Das Lärmgutachten müsse angezweifelt werden, da ein vergleichbares Konstrukt (zu niedrige Lärmschutzwand mit Durchfahrtsöffnungen) in Deutschland nicht existieren würde. Auf der Mittelstraße sei keine Schneeräumung möglich, da es keinen Raum geben würde, wo der Schnee hingeschoben werden könne. Dort könne auch keine Rettungsgasse gebildet werden, da die Mittelstraße zu schmal sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für das Vorbringen in der Formblatteinwendung wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.90 verwiesen.

Hinsichtlich der übrigen Belange ist den Einwender einzuräumen, dass sie durch das Vorhaben relativ schwer betroffen sind. Gleichwohl sieht die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis keine unzumutbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Einwender und ihr Grundstück.

Soweit die Einwender Beeinträchtigungen ihres Gastronomiebetriebes geltend machen, bleiben die Angaben hierzu vollkommen vage. Die Planfeststellungsbehörde vermag angesichts dessen nicht zu erkennen, dass die Existenz der Einwender bzw. die ihres Betriebes gefährdet sein könnte. Der Betrieb bleibt ähnlich wie bisher erreichbar, nur die unmittelbare Einfahrt auf den Hof von der Rübker Straße aus wird künftig nicht mehr möglich sein, hierzu muss ein geringfügiger Umweg über die Anliegerstraße genommen werden, die auch mit Lieferwagen und kleineren LKW befahrbar ist. Der Zugang vom Kreuzungsbereich Harburger Straße und vom Stemmanns Weg bleibt aber ungeschmälert erhalten. Gerade über den Stemmanns Weg verfügt das Grundstück über eine öffentlich gewidmete weitere Erschließung. Da es sich um einen etablierten Betrieb in einer Wohnnachbarschaft handelt, dürfte die Kundschaft auch weit überwiegend aus der Nachbarschaft bzw. dem näheren Umfeld kommen. Dass diese Kunden den Betrieb künftig nicht mehr aufsuchen oder nicht mehr finden können, nur weil die Hofzufahrt dann nur noch über die Anliegerstraße erfolgen kann, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde äußerst unwahrscheinlich, sodass eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann. Ein Wegfall von Stellplätzen entlang der Rübker Straße ist demgegenüber nicht relevant, da es sich nicht um ausgewiesene Stellplätze handelt.

Die Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen am Gebäude der Einwender sind freilich hoch. Die Lärmbelastung erreicht an den ungünstigsten Fassadenbereichen im Kreuzungsbereich in den Obergeschossen tags bis zu 71 dB(A) und nachts bis zu 65 dB(A). Je nach Immissionsort liegt die Belastung damit auch über dem Niveau der Vorbelastung. Nur an den direkt hinter der Lärmschutzwand befindlichen Immissionsorten im Erdgeschoss ist im Vergleich zum Nullfall ein leichter Rückgang der Belastungen zu verzeichnen. Gleichwohl ist ein weitergehender aktiver Lärmschutz gerade an dieser Stelle nicht möglich. Dazu müsste die Lärmschutzwand deutlich erhöht werden, was – wie die Einwender schon hinsichtlich der jetzt geplanten 3 m hohen Wand beklagt haben – zu massiven Beeinträchtigungen der Belichtung ihres Gebäudes führen würde, da die Lärmschutzwand im Kreuzungsbereich sehr nah am Gebäude der Einwender geführt werden müsste. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand über ihr bisheriges Ende hinaus kommt wegen des Kreuzungsbereichs ebenso wenig in Betracht, da am Ende der Lärmschutzwand der Übergang für die Fußgänger beginnt. Es ist daher vor allem die unmittelbar Lage des Gebäudes und des Grundstücks an der Kreuzung mit der Harburger Straße, welche einen weitergehenden aktiven Lärmschutz, der noch dazu

auch städtebaulich einigermaßen tragbar ist, verhindert. Die Einwender sind daher auf den passiven Lärmschutz zu verweisen (siehe dazu auch unter Nr. 2.2.3.5.2.4).

Luftschadstoffe überschreiten die gesetzlichen Grenzwerte unabhängig vom so genannten „VW-Abgasskandal“ nicht, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.3 sei verwiesen. Erschütterungen, die Bauwerke beeinträchtigen können oder als erheblich belästigend einzustufen wären, sind nicht zu erwarten. Das ergibt sich aus den für einige repräsentativ ausgewählte Grundstücke ermittelten Schwingungsstärken (siehe ausführlich unter Nr. 2.2.3.5.4).

Die Gestaltung der Rübker Straße ohne „Randstreifen“ und „Nothaltebuchten“ ist nicht zu beanstanden. Selbst im Falle eines Unfalles ist die Straße noch breit genug, um Ausweichverkehr zu ermöglichen. Dass es in ungünstigen Fällen zu erheblichen Stockungen des Verkehrsflusses kommen kann bis hin zu dessen Erliegen, liegt freilich in der Natur der Sache bei einer grundsätzlich nur zweispurigen Straße und nötigt deshalb nicht zu besonderen Vorkehrungen.

Soweit die Einwender die Anliegerstraßen und ihre Gestaltung kritisieren, ist dem nicht zu folgen. Die Anliegerstraßen sind breit genug, um auch eventuell nötigen Anliegerverkehr aufzunehmen. Die Fläche für den Wendehammer auf dem Grundstück der Einwender wurde ebenfalls deutlich reduziert. Überdurchschnittliche Unfallgefahren vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Der Verkehr auf der Anliegerstraße wird gering sein und vor allem aus der überschaubaren Nachbarschaft kommen. In einem solchen Fall kann davon ausgegangen werden, dass die Anlieger beim Befahren dieser Straße auch die hinreichende Rücksicht auf ihre Nachbarn nehmen werden, wenn diese dort zu Fuß unterwegs sind. Sollte die Hansestadt Buxtehude – was in ihrem Verantwortungsbereich liegt – die Straßenreinigungspflicht für die Anliegerstraßen auf die Anlieger übertragen, wäre auch dies nicht unzumutbar. Der Weg zum Sammelplatz der Mülltonnen ist mit ca. 100 m noch innerhalb der Zumutbarkeitsgrenze. Im vorliegenden Fall könnte für die Einwender aber ohnehin noch die Möglichkeit bestehen, die Tonnen in Absprache mit dem zuständigen Entsorgungsträger an der Harburger Straße zur Entleerung abzustellen. Der geplante Wendehammer wurde verkleinert, auch um die Anlieger hinsichtlich des nötigen Flächenentzuges zu schonen.

Der Entzug von Grundeigentum wurde im Falle der Einwender schon auf ein Minimum reduziert, bleibt in diesem Umfang aber gleichwohl nötig. Die Inanspruchnahme des Eigentums ist auch erforderlich, da sich anderenfalls das Vorhaben mit den notwendigen Ersatzbewegungen nicht verwirklichen lässt. Entschädigungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren festgelegt; hier können die Einwender auch die ihrer Auffassung nach eventuell eintretenden Beeinträchtigungen an dem ihnen verbleibenden Grundstücksteil geltend machen (siehe unter Nr. 2.2.3.9).

Die Beweissicherung ist von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand des Beschlusses gemacht worden (siehe unter Nr. 1.1.5.3)

### **2.5.58 Einwender Nr. 66**

Der Einwender ist ein anerkannter Naturschutzverband.

Er rügte zur ersten Auslegung die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen. Zukünftige Minderbelastungen durch technische Neuerungen würden durch mehr Verkehr wieder aufgehoben. Ein Bodenaustausch

vom 2,50 m hätte eine Absenkung des Grundwassers zur Folge, was zu einem Abfaulen der Pfähle, auf denen die alten Gebäude gegründet seien, führen würde. Die geplante Anliegerstraße mit gleichberechtigter Nutzung von Fußgängern, Radfahrern (auch Schulkinder) und Autofahrern sei aus Sicherheitsgründen abzulehnen. An fast allen Gebäuden würde es zu einer erheblichen Überschreitung der Grenzwerte kommen. Gleichsam spricht sich der Einwender aus Naturschutzsicht gegen Variante 2a aus, da die Wiesen östlich der Rübker Straße aus avifaunistischer Sicht die wertvollsten Flächen in Buxtehude seien, die Flächen westlich der Rübker Straße ein wichtiges Vogelbrutgebiet wären und das Vogelschutzgebiet auf beiden Seiten der Straße das größte Wachtelkönig-Brutgebiet Niedersachsens sei. Es gäbe keine Planung für die Ausgleichsflächen und auch keine Pflanzfläche für die über 200 neu zu pflanzenden Bäume. Demzufolge sprach sich der Einwender für die Variante 4 aus.

Anlässlich der zweiten Auslegung trug der Einwender ergänzend vor, alle vorgesehenen Varianten zur K 40 würden sich von selbst verbieten, da sie durch Gebiete der Raumwiderstandsklasse 1 führen würden, d.h., Vogelschutzgebiet, Wohngebiet und gesetzlich geschützte Biotope. Das Vogelschutzgebiet werde durch alle vorgesehenen Neubauvarianten beeinträchtigt und eine Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets dürfe nur durch fachlich begründete Kriterien erfolgen, nicht nach regionalen, politischen Bedürfnissen. In der Bewertung der Varianten zur K 40 würden allein die Varianten V0 und V1 ohne relevante nachteilige Auswirkungen für das Vogelschutzgebiet abschneiden. Ein vierspuriger Ausbau der K 40 mit 3 m hohen Schallschutzwänden wäre städtebaulich unhaltbar. Allein die Variante 0, die selbst in den Unterlagen als beste Variante bezeichnet werde, würde bleiben, keine Kosten, keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets und keine städtebaulichen Nachteile verursachen. Zwei Abfahrten für Buxtehude in ca. 10 km Entfernung voneinander sollten genügen. Da im Jahr 2015 großkronige Bäume in Buxtehude gefällt worden wären und nur noch kleinkronige Bäume gepflanzt würden, sei die Ausgleichsmaßnahme mit der für die großen Baumverluste an der Rübker Straße im Siedlungsgebiet von Buxtehude das Pflanzen von 229 großkronigen Bäume geplant sei, nicht durchführbar. Nicht praktikabel sei es bei Straßenbäumen die Wurzeln einseitig abzusägen, da sie auch beim Vorhängen eines Austrocknungsschutzes keine Stabilität mehr erreichen würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die geltend gemachten Emissionsbelastungen durch Luftschadstoffe und Erschütterungen übersteigen das rechtlich zulässige Maß nicht. Die Verkehrslärmimmissionen sind zwar erheblich. Soweit jedoch für die Anwohner aktiver Lärmschutz nicht ausreichend ist, wird passiver Lärmschutz gewährt (vgl. insgesamt zu Immissionen unter Nr. 2.2.3.5). Die Anliegerstraßen werden nur über ein sehr geringes Verkehrsaufkommen verfügen und sind deshalb sicher, auch für nichtmotorisierte Benutzer.

Auch die Variantenauswahl ist nicht zu beanstanden. Die Nullvariante ist hier schon deshalb auszuschließen, weil sie nicht geeignet ist, alle mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen. Sie kann insbesondere nichts zur Neuordnung der überörtlichen Verkehre in Buxtehude beitragen und führt zudem an den Zufahrtswegen zu den anderen Anschlussstellen der BAB 26, insbesondere in Jork/Neukloster zu starken Verkehrsbelastungen für die dortigen Einwender. Es trifft auch nicht zu, dass die hier planfestgestellte Variante erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ verursacht. Das ist für diese Variante als Vorteil zu werten. Insgesamt wird für die Variantenauswahl auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.2 verwiesen.

Für die Bäume, welche in der Rübker Straße beseitigt werden müssen ist ausreichender und adäquater Ersatz vorgesehen (siehe unter Nr. 2.2.3.7.2.2 und Nr. 2.2.3.7.7).

**2.5.59 Rechtsanwälte Günther (vertreten Einwender  
Nr. 5, 6, 8, 11, 12, 13a, 15-17, 19,22, 26, 30, 37, 41, 43, 48, 54-56, 5  
9, 60, 62-64, 67a-67b, 4, 7, 10, 18, 20, 23, 27, 38, 39, 42, 46, 50,  
53, 57,58**

Die Rechtsanwälte Günther haben jeweils im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen und anlässlich der zweiten Auslegung Einwendungen fristgerecht erhoben.

Sie vertreten dabei einheitlich eine Vielzahl von Einwendern und führen eine Vielzahl von Einwänden gegen das Vorhaben an. Soweit die Einwände unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Planänderungen noch relevant sind wurde im Einzelnen Folgendes vorgebracht und ist wie folgt zu würdigen:

**2.5.59.1 Vorbringen zur ersten Auslegung**

Anlässlich der ersten Auslegung wurden die Einwender Nr. 5, 6, 8, 11, 12, 13a, 15-17, 19,22, 26, 30, 37, 41, 43, 48, 54-56, 59, 60, 62-64, 67 a-67b, sowie jeweils einen der Einwender Nr. 4, 7, 10, 18, 20, 23, 27, 38, 39, 42, 46, 53, 57 und 58 durch die Rechtsanwälte Günther vertreten. Sie vertraten zudem die Einwender Nr. 50 über eine Miterbin der Einwenderin.

*Argument der Einwender*

Die Rechtsanwälte trugen vor, die Beeinträchtigung der Grundstücke und ihrer Wohnqualität erfolgt überwiegend durch Flächeninanspruchnahme, Lärm- und Luftbelastungen, Erschütterungen und Gebäudeschäden, Verlust von Vorgärten und Abstandsflächen durch die Straßenverbreiterung und den Bau von Anliegerstraßen, Verschattung und erdrückende Barrierewirkung durch Schallschutzwände, Wertverlust der Grundstücke durch unmittelbare Nachbarschaft zu einer Straße mit der Verkehrsmenge einer Stadtautobahn, Verlust gesunder Wohnverhältnisse und der Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs (Zunahme der Unfallgefahr insbesondere für Kinder und auf dem Schulweg u.a. durch teilweisen Verzicht auf Verkehrstrennung), Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs durch Rückstau, Umwege und Wartezeiten, Anbauverbote durch Verschiebung der Straßenbegrenzung (§ 24 NStrG) sowie fehlerhafte Variantenwahl.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Bei den vorgetragenen Argumenten handelt es sich um Allgemeinplätze, die sich einer konkreten Erwidern entziehen. Die benannten Belange sind jedoch umfassend unter Nr. 2.2.3 abgehandelt, sodass auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird.

*Argument der Einwender*

Der geplante Ausbau der K 40 (Rübker Straße) habe den Bau der Autobahn A 26 zumindest im zweiten Bauabschnitt bis zur Anschlussstelle Buxtehude (bzw. Anschlussstelle Buxtehude-Ost) zur Voraussetzung, da sie fast ausschließlich Autobahnzubringer werden solle. Umgekehrt ließe sich auch der Ausbau der K 40 zu



einem Autobahnzubringer nur rechtfertigen, wenn für die A 26 östlich der Este das Baurecht vollziehbar erteilt sei. Damit wäre aber kaum zu rechnen, da sich östlich der Este mehrere sogenannte unüberwindliche Hindernisse befänden - insbesondere die europäischen Schutzgebiete „Moore bei Buxtehude“ (V 59) sowie „Moorgürtel“ -, sodass ein schlüssiges Gesamtkonzept fehle.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Für den zweiten Bauabschnitt der A 26 besteht Baurecht auf der Grundlage des Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 14. November 2011 vor. Der Planfeststellungsbeschluss wurde nicht beklagt und ist bestandskräftig. Für den dritten Bauabschnitt der A 26 wurde der Planfeststellungsbeschluss am 29. Juni 2012 erlassen. Dieser wurde zwar beklagt, die Klagen wurden jedoch später zurückgenommen. Auch insoweit besteht daher seit Jahren Baurecht, der Einwand ist somit gegenstandslos.

#### *Argument der Einwender*

Bemerkenswert sei, dass die Rübker Straße - bisher Erschließungs- und Sammelstraße für die anliegenden Nutzungen - künftig mit 21.100 Kfz/24h mehr Verkehr aufnehmen solle, als zurzeit auf der B 73 zwischen KN 5 (Knoten Harburger Straße) und KN 7 (Knoten Jorker Straße) – dort würden derzeit 18.000 Kfz/24h fahren - abgewickelt würde und die wegen Unzuträglichkeiten entlastet werden solle. Die K 40 (Rübker Straße und Harburger Straße) werde zur Querspange zwischen B 73 und A 26, zumal der Restverkehr auf der Rübker Straße östlich des Autobahnzubringers von 200 Kfz/24h keine eigenständige Bedeutung mehr habe. Solle die K 40 aber zur Vermaschung des Fernverkehrsnetzes beitragen, gehöre sie zum Fernverkehrsnetz (§ 1 Abs. 1 FStrG) und müsse als bisherige Kreisstraße (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG) entsprechend aufgestuft werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Verkehrsbelastung allein ist nicht ausschlaggebend für die straßenrechtliche Einordnung eines Verkehrsweges. Ausgehend von ihrer Funktion ist die Rübker Straße auch nach ihrem Ausbau Kreisstraße, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.1.2 wird verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Unter Benennung der Zahlen der Verkehrsprognose der Bauabschnitte legte der Einwender dar, dass ein hoher Lkw-Anteil auf der A 26 verkehren und diese wohl an der geplanten Anschlussstelle Buxtehude verlassen würde, sodass es nicht plausibel und richtig sei, wenn die Schalltechnische Untersuchung zur K 40 nur den für „normale“ Kreisstraßen durchschnittlich üblichen Lkw-Anteil von 10 % zur Nachtzeit gemäß Tabelle A, Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV ansetze (SU, S. 9) oder gar statt rechnerisch 16,7 % nur 6,1 % berücksichtigt würden (Ausbreitung Verkehrslärm, S. 3, 4). Gerechnet werden müsse stattdessen mit einem Lkw-Anteil von zumindest 23–24 % zur Nachtzeit und auch mit einer Aufteilung des Tag-/Nachtverkehrs wie auf Autobahnen üblich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die schalltechnische Untersuchung legt die Verkehrsdaten aus der zuletzt 2013 aktualisierten Verkehrsprognose für den Planungshorizont 2025 zugrunde. Die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sieht pauschalierte Anteile für den LKW-Verkehr vor. Wenn aber geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, gestattet auch die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV den Rückgriff auf diese

Untersuchungsergebnisse. So ist es hier geschehen. Die Einwender haben gegen die zugrundliegende Verkehrsuntersuchung keine näheren Einwände erhoben.

#### *Argument der Einwender*

Die betroffenen Grundstücke entlang der Rübker Straße würden ausnahmslos dem Innenbereich nach § 34 Abs. 1 BauGB unterfallen. Die Bebauungsplan-Entwürfe Nr. 105 „Wohngebiet Rübker Straße/Feldmannweg“ und Nr. 105 A „Wohngebiet Feldmannweg Süd“ seien bereits abwägungserheblich (vgl. auch Schalltechnische Untersuchung, S. 9) und schutzverstärkend zu berücksichtigen. Auch stünde fest, dass sich das Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen durch sie, und mithin die Konflikte erhöhen würden. Dieser nicht motorisierte Verkehr bleibe unzumutbar und werde gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HSB) mit der verheerenden Qualitätsstufe (QSV) F bewertet. Ebenso entsprächen die Grundstücke nördlich vom Feldmannweg in ihrer Gebietsart weder einem Dorf-/Mischgebiet noch einem Außengebiet (so aber wohl Schalltechnische Untersuchung, S. 9), da der einzige dort gelegene Resthof nicht gebietsprägend und gegenüber der Straßenrandbebauung deutlich zurückgesetzt sei. Diese geschlossene Straßenrandbebauung innerhalb der Ortsgrenzen sei keine städtebaulich unerwünschte Splittersiedlung im Außenbereich, sondern Innenbereich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Für die Zwecke der schalltechnischen Untersuchung wurde der Bereich beidseitig des Feldmannweges zuletzt als Wohnbebauung mit einem Schutzanspruch von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingestuft. Die einseitige Bebauung im weiteren Verlauf nordwestlich der Rübker Straße hat nur den geringeren Schutzanspruch eines Dorf- oder Mischgebietes, hierzu wird auch die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.2.2 verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Der zweite Bauabschnitt der A 26 und der Ausbau der K 40 würden zusammentreffen und so aufeinander bezogen sein, dass für beide Vorhaben nur eine abgestimmte, einheitliche Entscheidung möglich sei, was ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren (§ 78 VwVfG), für das der Landkreis wegen der Listung der A 26 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht zuständig sei, fordere.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Nachdem das Planfeststellungsverfahren für den zweiten Bauabschnitt der A 26 mit Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 14. November 2011 längst bestandskräftig abgeschlossen ist, scheidet eine Verfahrenskonzentration nach § 78 VwVfG von vornherein aus (siehe unter Nr. 2.2.1.2).

#### *Argument der Einwender*

Der Einwender rügte zudem unangemessene Fristen bei der Auslegung des Planes. Abweichend von der 2-Wochenfrist in § 38 Abs. 4 Nr. 2 NStrG wäre der Plan zwar gemäß Bekanntmachung vom 2. November 2011 für drei Wochen auslegt worden, dies wäre jedoch unangemessen kurz gewesen. Darüber hinaus wurden weitere Mängel der ausgelegten Unterlagen behauptet.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Da der ersten eine zweite und eine dritte vollständige Auslegung nachfolgte, können etwaige Mängel der ersten Auslegung dahinstehen; sie wären jedenfalls geheilt.

### *Argument der Einwender*

Zudem wäre eine Kostenberechnung bereits erforderlich, um eine unzulässige Vorratsplanung auszuschließen, wobei dies vorliegend umso mehr gelten würde, da eine Finanzierung des Vorhabens gänzlich ungewiss sei. So seien auch etwa die Kosten für den Grunderwerb, die Entwässerung, die Erdarbeiten und den aktiven Lärmschutz sowie für Baumaßnahmen an den Ver- und Entsorgungsleitungen beim Variantenvergleich völlig unberücksichtigt geblieben.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der aktuelle Erläuterungsbericht enthält eine Kostenschätzung mit dem Vergleich der Varianten (S. 53). Darin sind die Baukosten und die Grunderwerbskosten einschließlich der Kosten des Schallschutzes enthalten. Eine nähere Aufschlüsselung der Kosten enthält die Unterlage 21.04, Anlage 8. Eine Kostenberechnung liegt somit vor. Dass dem Vorhaben die fehlende Finanzierbarkeit entgegenstehe, trifft nicht zu. Zwar fehlt einem Vorhaben, dessen Finanzierung nicht absehbar ist, die Planrechtfertigung. Die Planfeststellungsbehörde muss aber nur vorausschauend prüfen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Hindernisse entgegenstehen<sup>282</sup>. Das ist nicht der Fall. Der Planfeststellungsbeschluss gilt auf fünf Jahre mit einer Verlängerungsmöglichkeit um weitere fünf Jahre. Dass der Landkreis nicht in der Lage wäre, innerhalb dieser Zeit die im Erläuterungsbericht mit 14,1 Mio. Euro abgeschätzten Baukosten aufzubringen, ist nicht ersichtlich. Das gilt selbst mit Blick auf Kostensteigerungen im überschaubaren Maße, welche sich durch die allgemeine Teuerung ergeben mögen.

### *Argument der Einwender*

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Straße, welche die Funktion einer Bundesstraße übernehmen sollte, würde gänzlich fehlen.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt (siehe unter Nr. 2.2.2).

### *Argument der Einwender*

Auch ein Nachweis der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit erscheine unabdingbar, zumal die Variante 1 mit einem 2-streifigen Straßenquerschnitt innerorts für den Durchgangsverkehr und einer Prognosebelastung von 21.100 Kfz/24h in die nicht mehr tolerierbare Qualitätsstufe QSV E einzustufen sei. Verkehrsstörungen und Rückstaus wären nicht ausgeschlossen.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Rübker Straße und der Knotenpunkte im ausgebauten Zustand sind nachgewiesen. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3 wird Bezug genommen.

### *Argument der Einwender*

Der Anliegerverkehr werde erheblich behindert und für Fußgänger und Radfahrer werde ein Querens der Straße außerhalb der Knoten nahezu unmöglich, was zumindest für diese zu einer Herabsetzung der Verkehrssicherheit führen werde. Auch sei der Nachweis eines sicheren Schulweges noch erforderlich. Da sich die künftigen Wege deutlich verlängern würden, sei damit zu rechnen, dass

---

<sup>282</sup> BVerwG, Urt. v. 6.11.2013 – 9 A 14/12 – BVerwGE 148, 373 = NVwZ 2014, 714 (hier zitiert nach juris, Rn. 27).

Straßenüberquerungen auch außerhalb der Lichtzeichenanlagen versucht werden würden, zumindest soweit Fahrbahnen nicht durch Lärmschutzwände verstellt seien. Kinder wären dabei besonders gefährdet.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Realisierung des Vorhabens führt zu einer höheren Verkehrssicherheit auch für Fußgänger. An den mit Ampeln versehenen Übergängen am Feldmannsweg und dem Kälberweideweg ist künftig sicheres Queren der Rübker Straße möglich. Von der Kreuzung der Rübker Straße mit der Harburger Straße bis zur Einmündung des Kälberweideweges sind es rund 200m, bis zur Einmündung des Feldmannsweges, wo sich ebenfalls eine Querungsmöglichkeit befindet, noch einmal 300m. Diese Abstände zwischen den Querungsmöglichkeiten sind zumutbar. Durch den Neubau der auch von Fußgängern nutzbaren Anliegerstraße, Geh- und Radwege wird die Schulwegsicherheit im Vergleich zum bisherigen Zustand erhöht. Soweit es sonst um die Sicherheit von Kindern geht, kann den Eltern zugemutet werden, dass sie ihre Kinder entsprechend beaufsichtigen bzw. dazu instruieren, die ampelgeregelten Übergänge zu nutzen. In einer automobilen Gesellschaft spielt die Verkehrserziehung und die Eigenverantwortung eine wichtige Rolle und es lassen sich Gefahren des Straßenverkehrs auch nicht von vornherein und an jeder Stelle ausschließen.

#### *Argument der Einwender*

Auf den Anliegerstraßen werde ein Gegenverkehr kaum möglich sein, insbesondere wenn auf diesen auch Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge oder andere Lkw verkehren oder auch wenn Fahrzeuge dort abgestellt werden würden. Letzteres dürfte erhebliche Behinderungen auslösen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Bemessung der Anliegerstraßen war Gegenstand der allermeisten Einzeleinwendungen. Es wird deshalb hierzu auf die jeweiligen Erwiderungen und die allgemeinen Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Für Pannen und Unfälle auf der Rübker Straße gäbe es keine Bankette oder Haltestreifen, sodass in solchen Fällen Rückstaus bis auf die Autobahn wahrscheinlich werden würden. Rettungsfahrzeuge würden Mühe haben, zum Unfallort zu gelangen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

In solchen Fällen werden sich die Einsatzkräfte unter Nutzung der Ihnen zustehenden Sonderrechte Zugang zur Unfallstelle verschaffen. Unfallbedingte Verkehrsbehinderungen müssen hingenommen werden und können auch an anderen sensiblen Punkten des Verkehrsnetzes allenthalben auftreten.

#### *Argument der Einwender*

Der Prognosehorizont 2025 überzeuge nicht und sei deutlich zu kurz gegriffen, da er zumindest deutlich über den Abschluss der Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes hinausreichen müsse. Dies sei aber ungewiss, da gemäß § 38 Abs. 4 Nr. 5 NStrG mit der Durchführung des Planes erst innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden müsse, gemäß § 17c Nr. 1 FStrG sogar erst innerhalb von 15 Jahren.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

In der Rechtsprechung wird allgemein davon ausgegangen, dass Prognosezeiträume der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht länger als 15 Jahre sein sollten, da sich über einen längeren Zeitraum kaum sichere Vorhersagen zum Verkehrsaufkommen treffen lassen. Kürzere Zeiträume sind dementsprechend nicht ausgeschlossen. Im vorliegenden Fall will der Vorhabenträger nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Durchführung der erforderlichen Ausschreibungen das Vorhaben umsetzen. Er hat deshalb auch die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben – selbst unter Berücksichtigung verwaltungsgerichtlicher Schritte der Einwender – bis zum Abschluss des Prognosehorizonts umgesetzt ist.

### *Argument der Einwender*

Zudem werde die Rübker Straße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße (HS III) eingestuft und die für 2025 prognostizierte Verkehrsstärke von 21.100 Kfz/24h (DTV, Ausbreitung Verkehrslärm, S. 3) bedürfe zur Verkehrsabwicklung regelmäßig zumindest eines 4-streifigen Querschnitts, der mit der Variante 1 aber nicht realisiert werden könne. Auch werde für eine örtliche Einfahrtstraße die noch akzeptable Kapazitätsgrenze nach RAST 06 mit 18.000 Kfz/24h angegeben.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die genannten Regelwerke sind keine gesetzlichen Vorgaben, die in jedem Fall erfüllt werden müssen. Im vorliegenden Fall haben eine Simulation und eine Leistungsfähigkeitsberechnung anhand des HBS 2015 nachgewiesen, dass der Verkehr auf der ausgebauten Rübker Straße bewältigt werden kann.

### *Argument der Einwender*

Der Einwender beanstandete zudem, dass zur Straßenerweiterung ca. 1.700 m<sup>2</sup> Privatflächen (Vorgartenbereiche) in Anspruch genommen werden würden, da die Vorgärten zugleich eine „Pufferzone“ seien und den Verkehr auf Abstand zu den störungsempfindlichen Wohnnutzungen halten würden. Zu entschädigen sei nicht nur der Verlust von Flächen, Aufwuchs und Anlagen, sondern auch der Wertverlust des Restgrundstücks.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Flächenentzug ist notwendig, um die Lärmschutzwände und die dahinter verlaufenden Anliegerstraßen zu realisieren. Wertverluste der Restgrundstücke werden nach Maßgabe des Enteignungsrechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entscheidungsverfahren berücksichtigt (siehe unter 2.2.3.9.1)

### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde vorgetragen, dass der Ausbau der Rübker Straße in der Variante V 1 ein erheblicher baulicher Eingriff gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV sei, wohl aber schon deswegen überwiegend eine wesentliche Änderung, weil die Straße um mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert werde (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV), nämlich durch Anliegerstraßen. Die Rübker Straße sei insgesamt als Allgemeines Wohngebiet gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV und nicht teilweise als Dorf- oder Mischgebiet einzustufen. Städtebaulich seien die Lärmschutzwände, die teilweise mit einer Höhe von mehr als

6 m über Straßenoberkante für notwendig gehalten werden würden, möglicherweise kaum vertretbar. Der Einwender weist auf die hohen Kosten der Lärmschutzwände hin. Zudem könne es stattdessen geboten sein, die durchgehende Fahrbahn auf der Rübker Straße in der Ortslage vollständig einzuhausen, da zu den vorstehenden Beanstandungen noch hinzukomme, dass der Lkw-Anteil insbesondere zur Nachtzeit deutlich zu niedrig angesetzt worden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Ausbau der Rübker Straße erfüllt in der Tat die Kriterien für eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges durch einen erheblichen baulichen Eingriff nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV. Die Errichtung der Anliegerstraßen hingegen stellt keine eigenständige wesentliche Änderung durch Schaffung neuer durchgehender Fahrstreifen dar, da die Anliegerstraßen nicht durchgehen und von der eigentlichen Verkehrsanlage auch durch die Lärmschutzwände getrennt sind. Für die Anspruchsberechtigung zum Schallschutz ist dies freilich irrelevant. Bis auf den Bereich zwischen der Rübker Straße 49 und 71 wurde die Rübker Straße als Wohngebiet eingestuft (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.2). Eine vollständige Einhausung der Rübker Straße ist mit Blick auf die städtebaulichen Auswirkungen nicht nur offensichtlich abwegig, sondern auch mit unverhältnismäßigen Kosten im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG verbunden.

#### *Argument der Einwender*

Beim nachgeordneten Straßennetz würden die Beurteilungspegel am Tage bis auf 72 dB(A), nachts bis auf 60 dB(A) ansteigen, ohne dass die Gebäude dort aktiven Schallschutz erhalten oder auch nur vollständig erfasst werden würden. An 40 Gebäuden würden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (MI) überschritten. Diese Grenzwerte seien aber zugleich die Grenzwerte für noch gesunde Wohnverhältnisse und daher zumindest abwägungserheblich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Planfeststellungsbehörde sieht mit Blick auf das nachgeordnete Netz keinen Handlungsbedarf (siehe unter Nr. 2.2.3.6). Zwar sind tatsächlich an zwei Gebäuden entlang der Harburger Straße geringfügige Überschreitungen der kritischen Schwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu verzeichnen. Mit 1 dB(A) ist diese abwägungserhebliche Steigerung jedoch so geringfügig, dass die Anordnung weiterer Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig wäre. Soweit im Übrigen die als Orientierungswert heranzuziehende Schwelle von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts im nachgeordneten Netz überschritten wird liegt die vorhabenbedingte Steigerung auch nur bei rund 1 dB(A), was die Planfeststellungsbehörde für zumutbar hält.

#### *Argument der Einwender*

Bei der Rübker Straße als typische Moorstraße sei mit bis zu 2,30 m mächtigen Torfschichten und mehr zu rechnen, die bei einer Umlagerung ebenso wie torfige Sande einer besonderen Deponierung bedürften.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Baugrundverhältnisse sind dem Vorhabenträger bekannt und im Erläuterungsbericht wiedergegeben. Soweit Bodenaushub der Deponierung bedarf, wird dies geschehen, so wie es auch sonst bei ähnlichen Bauvorhaben üblich ist. Eine darüber hinaus gehende Relevanz dieses Belangs vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

### *Argument der Einwender*

Ebenso werde eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht ausgeschlossen. Da die Einhaltung der Anhaltswerte aber nicht nur von der Intensität, sondern auch von der Häufigkeit der Erschütterungsereignisse abhängig sei, würden sich Fehler bei der Verkehrsprognose erneut auch auf die Prognose künftiger Erschütterungen insbesondere durch verstärkten Lkw-Verkehr auf der K 40 auswirken. Im Gutachten zu den Erschütterungen sei unberücksichtigt geblieben, dass auf den an die Wohnbebauung heranrückenden Anliegerstraßen ebenfalls Schwertransporte, jedenfalls Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t - wie insbesondere Versorgungsfahrzeuge – verkehren würden.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die betriebsbedingten Erschütterungen durch den Straßenverkehr auf der ausgebauten Rübker Straße wurden gutachterlich untersucht und sind als repräsentativ anzusehen. Demnach ist weder mit Erschütterungen zu rechnen, die als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzrechts eingestuft werden müssen, noch ist mit Gebäudeschäden zu rechnen (siehe vertiefend unter Nr. 2.2.3.5.4). Der Verkehr auf den Anliegerstraßen bedurfte hierzu keiner besonderen Berücksichtigung. Auf den Anliegerstraßen können nur kleinere Lastkraftwagen bis 12 m Länge fahren, nicht aber Sattelschlepper oder Lastzüge. Zudem ist nur ein langsames Befahren möglich und auch die Häufigkeit solcher Fahrbewegungen ist gering. Diese Umstände führen insgesamt dazu, dass es durch Verkehr auf den Anliegerstraßen nicht zu nennenswerten Erschütterungen kommen kann.

### *Argument der Einwender*

Die Einwender weisen darauf hin, dass spekulativ unterstellt werde, durch technische Minderungsmaßnahmen an Fahrzeugen würden die Emissionen durch die Verkehrszunahme auf der Rübker Straße künftig aufgefangen und folglich nur leicht zunehmen. Die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität sei als Belange zu berücksichtigen (§ 50 BImSchG). Spekulationen zu ungewissen technischen Entwicklungen seien jedoch unzulässig. Zudem sei nicht untersucht worden, dass sich die Luftbelastungen und auch der Feinstaub bei ungünstigen Wetterlagen zwischen den Lärmschutzwänden konzentrieren und von den Fahrzeugen quasi wie mit einer Pumpe durch die Öffnungen in die benachbarten Wohngebiete gedrückt werden würden. Es sei daher auch nicht zutreffend, dass die Grenzwerte auf den Wohngrundstücken eingehalten werden würden.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die luftschadstofftechnische Untersuchung beruht einseitig auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HEBFA), welches die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes sowohl hinsichtlich seiner Zusammensetzung als auch seines Schadstoffausstoßes prognostisch darstellt. Das HEBFA ist als nach wissenschaftlichen Methoden zustande gekommene Erkenntnisquelle auch in der Rechtsprechung anerkannt<sup>283</sup>. Das für die Ausbreitungsberechnung verwandte Rechenmodell berücksichtigt auch die Bebauung und insbesondere die Abschirmungswirkung der Lärmschutzwände. Die Annahme, Schadstoffe würden bei ungünstigen Witterungslagen in die Wohngebiete gedrückt, entbehrt jeglicher

---

<sup>283</sup> BVerwG, Urt. v. 9.6.2010 – 9 A 20/08 –, NVwZ 2011, 177 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 121); OVG NRW, Urt. v. 29.3.2017 – 11 D 70/09.AK –, hier zitiert nach juris, dort Rn. 278.

Grundlage. Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV auf den Wohngrundstücken ist deshalb in jedem Fall gesichert.

#### *Argument der Einwender*

Das Stadtbild werde durch Variante 1 verunstaltet, eine städtebauliche Beurteilung würde aber fehlen. Variante 1 sei klimagünstiger als Variante 2a und Variante 2b. Zudem würde mit der Variante 2b unter gleichzeitigem Bau von Schallschutzwänden und Flüsterasphalt das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ gänzlich geschont. Das Ergebnis für den Naturschutz wäre auch gegenüber Variante 1 besser, da mit Variante 2b das Anschlussohr an der Anschlussstelle Buxtehude (A 26) in dem Vogelschutzgebiet zurückgesetzt werden könnte. Auch die Variante 2a könnte durch Schallschutz optimiert werden. Durch offenporigen Asphalt (-5 dB(A)) und 4 m hohe Schallschutzwände (-7 dB(A)) ließe sich der Lärmpegel um rund 12 dB(A) absenken gegenüber im Mittel nur 3 bis 4 dB(A) in der Ortsdurchfahrt). Im Verkehrsablauf und bei der Verkehrssicherheit würden sich deutliche Vorteile für die Variante 2a (Erläuterungsbericht, S. 33) - sowohl für den Durchgangsverkehr wie auch für den auf Buxtehude bezogenen Lkw-Verkehr - ergeben. Mit der Variante 2a als kleine Ortsumgehung könne eine Verbindung für den Schwerlastverkehr unmittelbar zwischen der A 26 und dem Gewerbegebiet Ostmoor hergestellt werden. Auch die Variante 2b würde positiv bewertet, da sie weitestgehend außerhalb des Vogelschutzgebietes geführt werde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Höhe der Lärmschutzwände ist für die städtebauliche Erscheinung maßgeblich verantwortlich. Sie wurde deshalb im Verlaufe der Planung schon auf 3m reduziert. Einer gesonderten städtebaulichen Beurteilung bedarf es nicht, zumal der Vorhabenträger bei der Gestaltung besondere Rücksicht auf die Haltung der Stadt Buxtehude genommen hat. Im Vergleich der verschiedenen Varianten ist der Ausbau der Rübker Straße vor allem mit Blick auf die Wirkungen der anderen Alternativen auf Natur und Landschaft und die zu veranschlagenden Kosten vorzugswürdig (siehe näher unter 2.2.3.2).

#### *Argument der Einwender*

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen übersteige den Schwellenwert von Hauptverkehrsstraßen gemäß § 47d Abs. 1 Nr. 1 BImSchG deutlich und würde einen Lärmaktionsplan (§ 47d Abs. 5 BImSchG) zur Verbesserung der Konfliktlage erfordern, wenn es den Straßenausbau mit seiner Verkehrsflut schon gäbe. Dann sei es aber unzulässig, einen solchen städtebaulichen Missstand (§ 136 Abs. 3 Nr. 1f BauGB) überhaupt erst zu schaffen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Eine Verpflichtung für eine Lärminderungsplanung besteht nicht, weil die Rübker Straße auch nach ihrem Ausbau keine Straße im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG ist (siehe die Ausführungen unter 2.5.7). Die Annahme, es würde ein städtebaulicher Missstand geschaffen, übersieht, neben der nicht unerheblichen Zunahme der Lärmbelastungen an einigen Gebäuden zum Teil auch Verbesserungen im Vergleich zum Istzustand bzw. Nullfall an einer Reihe von Gebäuden durch die Abschirmungswirkung der Lärmschutzwände auftreten werden und hinter den Lärmschutzwänden auch eine gewisse Verkehrsberuhigung zu verzeichnen ist.



### **2.5.59.2 Vorbringen im Rahmen der zweiten Auslegung**

Im Rahmen der zweiten Auslegung wurden zusätzlich zu den bereits unter 2.5.1.67.1. benannten Einwendern die Einwender Nr. 68 und 77 durch die Rechtsanwälte Günther vertreten. Soweit neue Argumente vorgetragen wurden, ist dazu Folgendes auszuführen:

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender trugen vor, die Anschlussstelle Buxtehude würde keinen Zwangspunkt zum Ausbau der K 40 darstellen, da diese nicht unausweichlich sei. Die geplante Anschlussstelle liege auf halber Strecke zwischen den realisierten Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf, die nur 8 km voneinander entfernt seien, sodass sich eine Fahrzeit – bei Zugrundelegung der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen – von weniger als zwei Minuten für die 4 km Strecke ergeben würde. Der Netzzusammenhang erfordere in der Regel nicht den Bau von Anschlussstellen in derart kurzen Abständen. Abstände zwischen Anschlussstellen würden dem pflichtgemäßen Planungsermessen mit Bindung an den Trennungsgrundsatz (§ 50 BImSchG) unterliegen und die Anschlussstelle Buxtehude sei bisher nur optional. Der Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum Neubau des zweiten Bauabschnittes der A 26 – östlich von Horneburg bis östlich von Buxtehude – vom 14. November 2011 mache die Verkehrsfreigabe nicht von einer Anbindung der K 40 an die Anschlussstelle Buxtehude abhängig, sondern würde diese ergebnisoffen in das Planungsermessen des Landkreises Stade stellen. Für die Anbindung werde lediglich die Vorgabe gemacht, dass die Verhältnisse für die Anwohner entlang der K 40 - insbesondere auch im Hinblick auf den Verkehrslärm - zumutbar bleiben sollen. Die Belastungsgrenze der Anschlussstelle Buxtehude bis zum Knotenpunkt K 40 / K 51 werde auf 18.000 Kfz/24 h geschätzt. Der Einwender wies darauf hin, dass die K 40 an ihrer engsten Stelle nur einen Querschnitt von 7,00 m aufweisen würde und im Durchschnitt 21.000 Kfz/24 h – angesichts der Abweichungen von ca. 10 % zwischen Zähl- und Analysewert nicht selten mehr – aufnehmen müsste. An dem Knoten Rübker Straße / Harburger Straße steige die Verkehrsbelastung 2025 auf 31.125 Kfz/24 h. Die Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf mit der Ortsumgehung B 3n seien – ohne die Anbindung der Anschlussstelle Buxtehude an die K 40 - leistungsfähig und würden den Zusatzverkehr ohne Weiteres aufnehmen können, wobei sich die Fahrzeiten nach Buxtehude nur geringfügig verlängern würden und wegen der Halbierung der Verkehrszahlen auf der B 73 östlich von Neukloster im Planfall I gegenüber dem Bezugsfall nicht mit Verkehrsstaus zu rechnen sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Auf die Frage, ob der Bau der Anschlussstelle Buxtehude-Ost der A 26 einen Zwangspunkt darstellt, kommt es nicht an. Entscheidend ist, ob das Vorhaben eine eigene Planrechtfertigung hat. Das ist der Fall, denn es werden mit dem Vorhaben mehrere Ziele verfolgt, die geeignet sind, einen substantiellen Beitrag zur Erreichung des mit dem NStrG verfolgten Gemeinwohlziels zu leisten: die Entlastung der B 73, die Schaffung eines zusätzlichen Verkehrsweges zur Verbesserung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, hier insbesondere auch die Entlastung der Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf, die regionale Anbindung der Gewerbegebiete an die Autobahn und die Verbesserung der Zustände entlang der K 40 mit Blick auf den von der Autobahn abfließenden Verkehr. Zur Errichtung dieses Ziels ist das Vorhaben auch erforderlich. Erforderlichkeit in diesem Sinne meint nicht die Unverzichtbarkeit oder Alternativlosigkeit des Vorhabens. Vielmehr genügt es,

wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist<sup>284</sup>. Das ist hier offensichtlich der Fall, denn das Verkehrsnetz von Buxtehude ist überlastet, insbesondere die B 73, aber auch die innerstädtischen Kreisstraßen. Durch die A 26 tritt eine deutliche Verbesserung ein. Diese kann ihre Wirkung jedoch nur dann voll entfalten, wenn auch im nachgeordneten Straßennetz Ergänzungen und Ausbauten – wie hier – erfolgen. Dem steht nicht entgegen, dass eine Anbindung von Buxtehude auch über die Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf erfolgt. Der Ausbau der K 40 ermöglicht eine bessere Verteilung des Verkehrs von und zur Autobahn im nachgeordneten regionalen Straßennetz. Dieses Ziel ließe sich ohne den Ausbau der K 40 nicht erreichen. Auf die weiteren Ausführungen unter Nr. 2.2.3.1 wird Bezug genommen. Ob es stattdessen besser wäre, vom Ausbau der K 40 abzusehen und die Anbindung über die Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf ausreichen zu lassen, ist eine Frage der Alternativenprüfung unter dem Gesichtspunkt der Nullvariante.

#### Argument der Einwender

Fraglich bliebe, warum die Variante V0, obwohl sie bei allen relevanten Kriterien (z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutz) am besten abschneidet, nicht in die engere Auswahl genommen wurde. Außerdem würden durch die Nullvariante Kosten in Höhe von 13,576 Mio. Euro vermieden (Kostenschätzung zur Variante 1 vom 14. Oktober 2014). Bliebe die Anschlussstelle Buxtehude funktionslos, dürfe sie nicht gebaut werden oder müsse ggf. zurückgebaut werden. Entsprechend kumulierende Vorhaben müssten in ihren kumulativen Auswirkungen auch zusammen beurteilt werden. Zudem seien die Auswirkungen der Anschlussstelle Buxtehude auf das Vogelschutzgebiet erneut in die Beurteilung mit einzubeziehen. Dem rechtswissenschaftlichen Gutachten von Louis seien vermutlich die folgenden drei falschen Vorgaben gemacht worden:

- Er gestehe zu, dass es durch die Anschlussstelle Buxtehude erhebliche Beeinträchtigungen am Vogelschutzgebiet geben werde, die aber durch den bereits planfestgestellten Autobahnanschluss vollständig abgedeckt seien. Der Planfeststellungsbeschluss zur A 26 habe jedoch eine Verkehrsfreigabe des Autobahnanschlusses offengelassen und von dem Ergebnis der Planfeststellung der K 40 abhängig gemacht.
- Es sei nicht zutreffend dass der Ausbau der Rübker Straße das Vogelschutzgebiet unberührt lasse, da die Baustrecke erst im Vogelschutzgebiet enden würde.
- Dem Gutachter wäre im Abweichungsverfahren als zumutbare Alternative nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG nur die Variante V1 vorgegeben und nicht darauf hingewiesen worden, dass als zumutbare Alternative auch eine Anbindung an die A 26 über die Anschlussstellen Neukloster und Neu Wulmstorf ausreichen dürften. Eine zumutbare Anbindung der Hansestadt Buxtehude an die A 26 könne ohne Weiteres auch über die beiden unmittelbar benachbarten Anschlussstellen geleistet werden. Der Gutachter weise zu Recht darauf hin, dass die Anzahl der Alternativen davon abhängig sei, wie eng oder weit der Zweck eines Projektes gesteckt werde.

---

<sup>284</sup> BVerwG, Urt. v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 = NVwZ 2007, 445 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 34).

Der Gutachter würde unterstellen, dass die Variante durch Buxtehude (V1) keine Beeinträchtigungen mit sich brächte und damit für die Anwohner zumutbar wäre. Die Nullvariante V0 schneide im Vergleich zu den anderen sieben Varianten jedoch am besten ab – insbesondere auch bei der Verkehrssicherheit mit den geringsten Unfallkosten, der städtebaulichen Wirkung, Schutzgütern von Natur und Landschaft, sowie den Kosten. Diese Argumentation haben die Einwender noch umfangreich vertieft.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Nullvariante konnte in der Variantenauswahl unter anderem ausgeschieden werden, weil sie nicht geeignet ist, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Belastungen, die im Falle der Nullvariante an anderer Stelle im Verkehrsnetz auftreten. Alle anderen Varianten verursachen erheblich höhere Kosten und sind ihrerseits mit der erheblichen Inanspruchnahme bislang unverbrauchter Flächen und mit Problemen hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden. Hinzu kommt, dass die Alternativen – je nach Streckenführung – ebenfalls zu Verkehrslärmimmissionen führen, denen mit Schallschutzmaßnahmen begegnet werden muss. Auf die Ausführungen zur Variantenprüfung im allgemeinen (Nr. 2.2.3.2) und die Ausführungen zu den Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete im Besonderen wird verwiesen (Nr. 2.2.3.7.3).

#### *Argument der Einwender*

Beanstandet werde zudem, dass gegenüber der Ausgangsplanung 2011 die Inanspruchnahme privater Grundstücke durch den Flächenbedarf noch deutlich erweitert worden wäre und dadurch mit etwa 1.700 m<sup>2</sup> Vorgärten mit ihrer abschirmenden Funktion und Gestaltungsqualität verloren gehen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Flächenentzug ist zur Herstellung der Lärmschutzwände und der Anliegerstraßen zwingend erforderlich (siehe auch Nr. 2.2.3.9.1). Abgesehen vom Verzicht auf das Vorhaben oder den Umgehungsvarianten zeigen die Einwender auch keine anderen Lösungsansätze für die Erschließungsproblematik ihrer Grundstücke auf. Solche Ansätze sind mit Blick auf die dichte Bebauung des Gebietes auch sonst nicht ersichtlich.

#### *Argument der Einwender*

Durch die Absenkung der bisher vorgesehen Lärmschutzwände mit Höhen von 4,50 m auf 3,00 m würde sich die Zahl der nicht geschützten Schutzfälle erheblich erhöhen. Durch Verschattung, Barrierewirkung und Unterbrechung von Sichtbeziehungen, sowie hohe Lärmbelastungen werde die Qualität des Ortsteils dramatisch verschlechtert. Die Grundstücke und damit das jeweilige Familienvermögen würden erheblich an Wert verlieren. Auch städtebaulich dürfe der Ausbau der Rübker Straße nicht zu vertreten sei, da eine Vielzahl von Planungsleitlinien (§ 1 Abs. 6 BauGB) verletzt worden wären, die auch bei einer privilegierten Fachplanung (§ 38 BauGB) zu beachten seien. Durch die Reduzierung der Höhe der Lärmschutzwand ergäbe sich für die betroffenen Grundstücke eine Erhöhung der Immissionspegel.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Dass die Absenkung der Lärmschutzwände zu einer höheren Zahl von Grundstücken mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führt, ist der

Planfeststellungsbehörde bewusst. Es müssen bei der Dimensionierung der Lärmschutzwände aber neben den Kosten auch die Effekte der Verschattung und städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Die Einwender sprechen dies selbst an. Vor diesem Hintergrund erweisen sich höhere Lärmschutzwände als unverhältnismäßig. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.2.4 wird Bezug genommen. Von einer dramatischen Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität kann hingegen keine Rede sein. Viele Grundstücke werden hinsichtlich des Verkehrslärms im Vergleich zum Nullfall sogar entlastet, die Geh- und Radwegsituation wird verbessert. Vor diesem Hintergrund werden sich Wertverluste in Grenzen halten, soweit sie nicht ohnehin zu entschädigen sind (siehe unter Nr. 2.2.3.9).

#### *Argument der Einwender*

Das Ausbauvorhaben führe zum Verlust von 106 geschützten Einzelbäumen und zum weiteren Verlust von grabenbegleitenden Baumreihen, was auch das urbane Kleinklima verschlechtere.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Nach der vorliegenden luftschadstofftechnischen Untersuchung kommt es an den Anliegergrundstücken nicht zu einer nennenswerten Zusatzbelastung. Die Schadstoffbelastung wird vielmehr auch aufgrund der Abschirmungswirkung der Lärmschutzwände im Wesentlichen auf dem Niveau der Hintergrundbelastung verbleiben (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3). Soweit mit dem Hinweis auf das „urbane Kleinklima“ sonstige negative Wirkungen – welcher Art auch immer – angesprochen sein sollten, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass diese unzumutbar wären.

#### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich der Luftbelastungen führte der Einwender aus, das Gutachten - Prognose der Luftschadstoffbelastung – gehe von einer zu geringen Verkehrsmenge (DTV 2050) aus und berücksichtige mit einer Bezugshöhe von 1,4 m über Grund zu wenig die Atemzone von Säuglingen in Kinderwagen und Kindern, die zu Fuß unterwegs seien, auf dem Rad fahren oder im Garten spielen würden. Die Emissionen aus Dieselfahrzeugen dürften, angesichts des im Zeitpunkt der Gutachtenerstellung noch nicht bekannten VW-Skandals, zu niedrig angesetzt sein. Die Hintergrundbelastung auch durch die Schifffahrt auf der Elbe werde offensichtlich nicht erfasst. Die Gesamtbelastungen müssten prognostiziert werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die vorliegende luftschadstofftechnische Untersuchung legt bei der Verkehrsbelastung den Prognosehorizont 2025 zu Grunde und nicht das Jahr 2050. Die Bezugshöhe von 1,5 m ist nicht zu beanstanden. Die 39. BImSchV sieht in Anlage 3 lit. C. sogar eine Bezugshöhe von mindestens 1,5 m für Messungen vor. Soweit aus Sicht der Einwender die Belastung auf Fuß- und Radwegen beanstandet werden soll, ist darauf zu verweisen, dass es sich dabei nicht um relevante Beurteilungsflächen handelt, da Menschen sich dort bezogen auf den Mittelungszeitraum der Schadstoffgrenzwerte nur für kurze Zeit aufhalten. Der Abgasskandal hat keine Auswirkungen auf die Aussagekraft der luftschadstofftechnischen Untersuchung; auch insofern wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.3 verwiesen. Für die Vorbelastung wurden repräsentative Messwerte – also Realdaten – aus der nahegelegenen Messstelle „Altes Land“

herangezogen. Diese Messstation befindet sich in Elbnähe und erfasst somit auch Immissionen aus dem Schiffsverkehr auf der Elbe.

### **2.5.59.3 Vorbringen im Rahmen der dritten Auslegung**

#### *Argument der Einwender*

Anlässlich der dritten Auslegung rügten die Einwender, dass die Änderungen zu den Planunterlagen der Ursprungsauslage (2011) und der ersten Planänderung nicht mehr nachvollziehbar seien, da auf Blauzeichnungen oder Änderungsmodus gänzlich verzichtet worden wäre.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die gewählte Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden, auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.86 zum gleichen Thema wird Bezug genommen.

#### *Argument der Einwender*

Die generelle Unverträglichkeit der Planung bzw. der gewählten Trassenvariante zum Anschluss der Stadt Buxtehude an die Anschlussstelle Buxtehude der A 26 würde immer deutlicher werden. Nunmehr würde die Höhe der Lärmschutzwände wegen Nutzen-Kosten-Gründen, den Verschattungsproblemen und städtebaulichen Aspekten auf 3 m festgelegt. Die Zahl der nicht aktiv geschützten Gebäude würde von 23 (Planung 2011) auf 58 Gebäude mit verbleibendem Anspruch dem Grunde nach steigen. Die Einwender machen – über die Einordnung der Gebäude Feldmannweg 1A, 1B, 3A und 3B als AW – die Einordnung insgesamt als Wohngebiet geltend. Eine Quote geschützte/nicht geschützte Gebäude werde nicht ausgewiesen, grob berechnet würden jedoch ein Drittel der betroffenen Gebäude nicht im Sinne der 16. BImSchV aktiv vor Lärm geschützt werden. Zudem seien Eingriffe in den Bestand (Fassadendämmung, Schallschutzfenster, Lüftungseinbau) sehr erheblich, wenn die Innenraumwerte der 24. BImSchV eingehalten werden sollten. Die Überschreitungen seien teilweise so erheblich, dass die Nachtwerte der 16. BImSchV um 18 dB(A) überschritten werden würden und an 16 Gebäuden über der sogenannten Enteignungsschwelle von 60/70 dB(A) liegen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die auch von der Planfeststellungsbehörde gesehenen Beeinträchtigungen der Anlieger der K 40 führen nicht dazu, dass die Vorzugsvariante de facto unplanbar wäre oder deshalb die anderen geprüften Varianten deutlich besser abschnitten. Der Einwand zur Einordnung der betroffenen Gebiete war schon Gegenstand der früheren Einwendungen, insoweit wird auf Nr. 2.5.59.1 verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Allen Gebäuden oberhalb der Enteignungsschwelle stünde im Grundsatz ohne Nachweis der Machbarkeit im Sinne der 24. BImSchV ein Übernahmeanspruch zu, der in der Kosten-Nutzen-Rechnung nicht berücksichtigt worden sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Diese Auffassung ist so nicht richtig. Die Überschreitung der Schwelle von 70/60 dB(A) – auf welche Einwender hier offensichtlich abzielen – ist für sich genommen noch nicht ausreichend für einen Übernahmeanspruch. Die Planfeststellungsbehörde hat mögliche Übernahmeansprüche abgeschätzt (siehe unter Nr. 2.2.3.9.1), abgewogen und die dafür entstehenden Kosten bei der Kostenschätzung für die

Zwecke der Variantenprüfung überschlägig geschätzt, was ausreichend ist (siehe unter Nr. 2.2.3.2).

#### *Argument der Einwender*

Die dominanten Schwerlastverkehre wären aufgrund mangelhafter Abflussprognosen an der Abfahrt Buxtehude unterbewertet worden, sodass es gegebenenfalls noch zu einer stärkeren immissionsschutzseitigen Belastung kommen werde. Aufgrund der verzögerten Planung sei nicht mehr die Prognose bis 2025 sondern eine Prognose 2030 relevant. Hierbei würden sich erhebliche Änderungen ergeben, wie die neue Prognose PTV vom August 2016 für das Projekt A 26 Ost zeigen würde. Die Einwender rügen, dass die Forderung nach Gewichtsbeschränkungen nicht weiter verfolgt werde, da Pegelminderungen um 2 bis zu 3 dB(A) aus Sicht der Anwohner erheblich seien und bei der beschriebenen Schutzlücke ein Verweis auf die vollständige Freigabe der Anschlussstelle Buxtehude nicht ausreichend sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Verkehrsprognose für die K 40 ist nicht zu beanstanden. Konkrete Mängel zeigen die Einwender nicht auf. Der Prognosehorizont 2025 ist allgemein und insbesondere für die schalltechnische Untersuchung nicht zu beanstanden (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3). Selbst wenn die Untersuchung auf der Grundlage eines Prognosehorizonts 2030 erstellt worden wäre, würde sich an den Belastungen der Anwohner nichts wesentlich ändern. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auf der Grundlage der Zahlen der PTV AG für die A 26 für das Jahr 2030 von einer etwas geringeren Belastung auszugehen ist, wie es vom Vorhabenträger auch im Erörterungstermin am 7. September 2017 dargelegt wurde<sup>285</sup>. Eine Gewichtsbeschränkung an der Rübker Straße auf 5,5 t wäre durchaus geeignet, eine Reduktion der Verkehrslärmbelastung um 2 bis 3 dB(A) an den jeweiligen Immissionsorten zu bewirken. Die Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 5,5t würde in der Rübker Straße jedoch keinen Verkehr mit Lastkraftwagen mehr ermöglichen, selbst Kleinlasten bis 7,5t wären ausgeschlossen, was aber auch nötig wäre, um eine nennenswerte Reduktion der Lärmimmissionen zu erreichen. Lediglich Transporter könnten dann noch die Rübker Straße befahren. Eine solche Maßnahme wäre jedoch dem mit dem Vorhaben verfolgten Ziel abträglich, über die K 40 einen schnellen Anschluss des Stadtzentrums von Buxtehude auch für den Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten. Sollte sich freilich zeigen, dass nach Realisierung des Vorhabens auf der Rübker Straße gerade wegen des LKW-Verkehrs noch Handlungsbedarf besteht, wäre die zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht daran gehindert, Verkehrsbeschränkungen nach Maßgabe des § 45 StVO zu verfügen.

#### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeitsberechnung rügten die Rechtsanwälte Günther, dass die Simulation (Unterlage 21.04.01) mit Grünphase unrealistisch sei und daher auch die gute Verkehrsqualität QSV B-C nicht erreicht werden würde. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit und der Qualität des Verkehrsablaufes nach HBS 2015 (Unterlage 21.10.06) würde von einer zu geringen Verkehrsauslastung ausgehen. Vielmehr seien der Prognosehorizont 2030 mit entsprechenden Schwerverkehrsanteilen sowie nach Planfällen mit/ohne Hafenuferspange im Hinblick auf die Verteilung der Hafenverkehre zu Grunde zu legen.

---

<sup>285</sup> Protokoll EÖT v. 07.09.2017, S. #.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Wie schon dargelegt, ist der Prognosehorizont 2025 nicht zu beanstanden. Vor diesem Hintergrund ist auch die Leistungsfähigkeitsberechnung nicht zu beanstanden.

### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich der Variantenuntersuchung verwiesen die Rechtsanwälte Günther auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung (Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2.15 –). Die Kohärenzmaßnahmen der A 26/B3n müsste nach Auffassung der Rechtsanwälte Günther objektiv überprüft und nachgebessert werden, da es sich wahrscheinlich bei vielen Maßnahmenkomplexen in FFH/VSG Moore bei Buxtehude um unzulässige „Sowieso-Maßnahmen“ handeln würde. Dies sei auf Grundlage des neuen Umweltrechtsbehelfsgesetzes auch ohne weiteres einklagbar und müsse daher in die FFH-rechtliche Prüfung übernommen werden. Daher sei vorliegend offen, ob die angenommenen und in die fachlichen Gutachten eingestellten Grundlagen für die Frage der Erheblichkeit des Eingriffs durch die Varianten V2a und b bestehen bleiben könnten. Zu erwarten sei eine deutlich größere Flächenaufwertung in anderen Bereichen des VSG, sodass die Schwelle zur Erheblichkeit sinken werden dürfe. Dies sei nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde erneut zu bewerten.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand sieht bereits daran vorbei, dass die Problematik der sog. Sowieso-Maßnahmen im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung vom 9. Februar 2017 nicht erstmals erkannt worden ist, sondern es sich hierbei um ein altbekanntes Problem handelt. Im Rahmen der Planfeststellung des 2. und 3. Bauabschnitts der BAB A 26 erfolgte daher auch eine dezidierte Auseinandersetzung mit dieser Thematik. Konkrete Fehler werden insoweit seitens der Einwender nicht aufgezeigt.

Doch selbst wenn man insoweit einen Fehler unterstellen und zudem annehmen wollte, dass dieser Fehler gemäß § 33 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 76 VwVfG, § 1 NVwVfG dazu führte, ihn durch eine – notfalls von Amts wegen vorzunehmende – Planänderung beheben zu müssen, so wären zunächst das Planänderungsverfahren durchzuführen und die dann ergänzend vorzunehmenden Maßnahmen umzusetzen. Ob und inwieweit diese Maßnahmen schließlich auch wirksam sein werden, ist gerade bei einer so unsteten Art wie dem Wachtelkönig überdies nicht mit Sicherheit vorherzusehen. Gemessen an dem für die Beurteilung dieses Planfeststellungsbeschlusses maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Beschlusses war damit alles andere als gewiss, dass sich im Wege korrigierender Maßnahmen der Erhaltungszustand der wertbestimmenden Vogelart des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ tatsächlich verbessert. Einem Projekt kann gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG indes nur dann die Gebietsverträglichkeit attestiert werden, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel an der Vereinbarkeit mit den gebietsbezogenen Erhaltungszielen besteht<sup>286</sup>. Folglich ändert der Einwand nichts daran, dass die Neubauvarianten, insbesondere die Varianten V2a und b zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moore bei Buxtehude“ führen und damit gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich unzulässig sind.

---

<sup>286</sup> BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 –, BVerwGE 128, 1 (Rn. 41).

### *Argument der Einwender*

Auch nach der neuen Konzipierung der Anliegerstraßen sei die Stellplatzsituation weiterhin nicht gelöst. Auch wenn dies im Erläuterungsbericht anders ausgeführt werde, sei ein Unterbringen der Pkw des Wohngebietes bei Durchfahrbreiten von mindestens 4,10 m faktisch nicht möglich.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Auf den Anliegerstraßen können Pkws kurzzeitig abgestellt werden. Die Breite der Anliegerstraßen ermöglicht hier grundsätzlich noch die Passage anderer Fahrzeuge. Für das dauerhafte Parken der Fahrzeuge sind die Anliegerstraßen nicht gedacht. Es ist aber auch nicht zwingend die Aufgabe des Straßenbaulastträgers, Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen. Nach der Grundkonzeption des Bauordnungsrechts sind Stellflächen auf dem eigenen Grundstück vorzuhalten (§ 47 Abs. 4 S. 1 NBauO). Dass dies im nicht möglich ist, wird von den Einwendern nicht näher dargelegt. Mit Blick auf die konkreten Verhältnisse könnte allenfalls in wenigen Einzelfällen aufgrund des Flächenentzugs auf den jeweiligen Grundstücken nicht mehr genügend Raum für alle erforderlichen Stellplätze sein (siehe zum Thema Nr. 2.2.3.12). Maßgebend ist dabei im Übrigen Zahl nicht die Zahl der aktuell von den auf dem Grundstück lebenden Personen gehaltenen Fahrzeuge, sondern eine objektive Durchschnittsbetrachtung.

### *Argument der Einwender*

Die Bauphase sei für die Anwohner unzumutbar. Der Bodenaustausch könne nur Zug um Zug mit entsprechender Tiefenwasserhaltung bei Austausch Tiefen von bis zu 2,50 m erfolgen, die Anzahl der Sandlaster während der Bauphase würde eine Absiedlung während der Bauphase rechtfertigen. Angesichts des Ausbaus unter Vollsperrung des Durchgangsverkehrs mit halbseitiger Sperrung des Anliegerverkehrs von und nach Rübke würden alle ansässigen Gewerbebetriebe real nicht mehr erreicht werden können, sodass für diese eine Entschädigung dem Grunde nach vorzusehen sei. Die Schallschutzminderungsplanung während der Bauzeit sei mit geeigneten, jederzeit überprüfbareren Vollzugsauflagen zu versehen. Zudem würde jeglicher Nachweis darüber fehlen, welche Auswirkungen die Schallschutzmaßnahmen auf die Dauer der Baustelle haben würden. Zudem würden Angaben zur Beweissicherung und Modalitäten fehlen, was nicht der Ausführungsplanung überlassen bleiben könne.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Für den Baulärm wurde eine Prognose vorgelegt, welche die Planfeststellungsbehörde veranlasst hat, besondere Sicherungsmaßnahmen zugunsten der Anwohner in Form der Nebenbestimmung Nr. 1.1.5.3 vorzusehen. Das ist nach derzeitigem Stand ausreichend (siehe noch unter 2.2.3.5.5). Für die Feststellung einer Entschädigungspflicht dem Grunde nach gegenüber Gewerbebetrieben sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, da weder geltend gemacht noch ansatzweise ersichtlich ist, welche Gewerbebetriebe durch die Baumaßnahme existenzgefährdend betroffen sein könnten.

## **2.5.60 Einwender Nr. 67a**

Die Einwenderin hat im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie ist Eigentümerin von zwei mit einem Doppelhaus bebauten



Grundstücken an der Rübker Straße, die insgesamt über eine Größe von 877 m<sup>2</sup> verfügen. Von beiden Grundstücken sollen ausweislich der geänderten Planunterlagen von dem einen Grundstück nunmehr 12 m<sup>2</sup> und von dem anderen 14 m<sup>2</sup> - insgesamt mithin 26 m<sup>2</sup> - beansprucht werden.

In ihrer Einwendung trug die Einwenderin zusammengefasst vor, dass die geplante Straße als „Stadtautobahn“ mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 21.000 Fahrzeugen wegen erheblicher Einschränkungen, wie Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe durch Abgase unzumutbar sei. Schon heute gäbe es an der Kreuzung mit der Harburger Straße viele Rückstaus, nach Realisierung des Vorhabens sei mit Schleichverkehr in den Wohngebieten zu rechnen.

Die geplante Lärmschutzwand hat nach Ansicht der Einwenderin eine trennende und erdrückende Wirkung. Die Einwenderin bezweifelt, dass die Möglichkeiten einer anderen Variante wirklich vollständig untersucht worden seien. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung würde fehlen. Die Immissionsgrenzwerte seien zu hoch; die Rübker Straße gehöre mit ihrer Bebauung von Häusern zum Innenbereich von Buxtehude und nicht zum Außenbereich. Die Einwenderin beanstandete auch den Verlust von Garten- und Grünflächen, sowie wertvollen und schützenswerten Baumbestandes entlang der K 40. Zudem wären etliche Tiere (u.a. Schwalben, Fledermäuse an der Rübker Straße) nicht gezählt worden.

Zudem sei ihre Ausfahrt auf die neue K 40 sehr unsicher. Bei einer Breite von 5 m sei ein zeitgleiches Ein- und Ausfahren in die Anliegerstraße nur unter größter Vorsicht möglich, da Autos heute oftmals bis 2,55 m breit wären. Ein Abbiegen in Richtung Buxtehude könne gemäß der aktuellen Planung nicht mehr erfolgen. Sollte ein Abbiegen doch möglich sein, würde es wohl schwer sein im laufenden Verkehr. Während der Ausbauphase bestünde kein freier Zugang zu den Grundstücken der Einwenderin und eine Versorgung mit Strom und Wasser sei nicht gewährleistet, was für ihre Mieter unzumutbar wäre. Sie hinterfragte zudem, wie lange die Ausbauphase dauern und wer für Mietminderungen bzw. –ausfall aufkommen würde. Durch den Ausbau würden die Grundstücke einen enormen Wertverlust erleiden. Die Einwenderin gehe hinsichtlich der Kosten der Anliegerstraße davon aus, dass sie keine – auch keine anteiligen - Kosten für deren Bau, Reinigung (dazu zählt auch die Räumung von Schnee), Pflege und Instandsetzung tragen müsse.

Weiterhin rügte sie die allgemein schlechte Zugänglichkeit der Anliegerstraßen für Rettungs- und Notfallfahrzeuge. Zudem müsse vor Baubeginn ein Beweissicherungsgutachten durch einen unabhängigen Architekten / Gutachter (d.h. beide Seiten müssen mit dem Architekten/Gutachter einverstanden sein) auf Kosten des Kreises durchgeführt werden. Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen inklusive Last- und Schwerverkehr und die dadurch verbundenen deutlich vermehrten Erschütterungen seien langfristig Beschädigungen an ihren Gebäuden zu erwarten. Sie erwarte zudem eine Ausgleichszahlung in angemessener Höhe angesichts der Enteignung von Grundstücksteilen mit 12 m<sup>2</sup> und 14 m<sup>2</sup>.

Trotz Lärmschutzwand bzw. durch deren Unterbrechung für die Zufahrt zur Anliegerstraße und der Reflexion des Autolärms an der östlich von den Gebäuden gelegenen durchgehenden Lärmschutzwand befürchtet die Einwenderin erhebliche Lärmbelastungen. Der niederfrequente Schall des Verkehrs werde von einer Lärmschutzwand kaum abgebaut, sodass die Wirkung der Lärmschutzwände insgesamt bezweifelt werden müsse. Durch die Lärmschutzwand werde der Einwenderin bzw. ihren Mietern die direkte Zufahrt zum Grundstück genommen und eine Zufahrt wäre nur über das benachbarte Grundstück möglich. Rechtlich werde

somit ein Überfahrtsrecht durch Baulast über das benachbarte Grundstück nötig. Eine Belieferung ihrer Grundstücke mit einem Lkw sei nicht mehr möglich. Es gäbe außerdem keine vernünftige Ausleuchtung der Anliegerstraße, was angesichts der gemeinsamen Nutzung durch Autos, Fußgänger und Fahrradfahrer jedoch besonders wichtig sei. Die Müllfahrzeuge könnten die Anliegerstraßen nicht befahren und müssten auf der K 40 stehen bleiben, um die Tonnen zu leeren, was an jedem Müllsammelpunkt zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs führen würde. Dort müssten auch Sperrmüll und beispielsweise gelbe Säcke bis zur Abholung gelagert werden, wobei Säcke durch das „Ansaugen“ der vorbeifahrenden Fahrzeuge auf die K 40 fliegen und zu erheblichen Störungen oder Unfällen führen könnten. Die Einwenderin bat zudem um Informationen hinsichtlich einer Pfahlreihe, die in der Anliegerstraße vor ihren Grundstücken eingezeichnet sei, sowie zu der Frage, ob eine Zufahrt zu ihren Garagen/Carports nicht mehr möglich sei. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form unzulässig und würden nicht den sicherheitsrelevanten und gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Die K 40 habe keinen Randstreifen bzw. Nothaltebuchten, sodass zu hinterfragen sei, was die Planung im Falle eines Unfalls vorsehen.

Die Einwenderin gab zu Bedenken, dass die Planfeststellungsbehörde nicht unabhängig sei, da sie personell gesehen ein Teil des Umweltamtes wäre. Dies sei nicht zulässig, da es eine personelle Trennung zwischen Planfeststellung und Vorhabenträger geben müsse. Diesen Einwand hat die Einwenderin unter Verweis auf die konkreten Zuständigkeiten noch weiter vertieft.

Da beim Ausbau der K 40 Fördermaßnahmen zum Tragen kommen würden, sei eine Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Diese sei nach Auffassung der Einwenderin aufgrund der Dichte der Anschlussstellen Jork, Rübker Straße und Neu Wulmstorf auf ca. 8 km Autobahnlänge nicht gegeben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen:

Der formale Einwand fehlender Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde ist unbegründet. Zwar ist eine Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde verfahrensrechtlich erforderlich. Diesem Erfordernis ist jedoch im vorliegenden Fall hinreichend Rechnung getragen worden. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.1.3 verwiesen. Auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung hat – mittlerweile – stattgefunden, die entsprechende Untersuchung lag bei der zweiten Auslegung mit aus (siehe unter Nr. 2.2.2.1).

Selbstverständlich wurden im Planfeststellungsverfahren auch die Alternativen untersucht. Aus Sicht des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde nach eigener intensiver Prüfung anschließt, ist jedoch die planfestgestellte Variante vorzugswürdig (siehe unter Nr. 2.2.3.2). Soweit die Einwenderin eine Wirtschaftlichkeitsnachweis verlangt, weil an der A 26 in kurzem Abstand auf 8 km drei Autobahnanschlussstellen entstehen, übersieht sie, dass die Anschlussstelle Buxtehude Ost selbst nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Der Bau der Anschlussstelle Buxtehude Ost muss vielmehr für das hier zuzulassende Vorhaben als gegeben voraus gesetzt werden.

Die von der Einwenderin geltend gemachte Lärmbelastung an ihren beiden Wohnhäusern ist relativ moderat. An der hinteren Doppelhaushälfte werden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten. An der vorderen Doppelhaushälfte tritt lediglich an drei Immissionspunkten eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes zur Nachtzeit

um bis zu 4 dB(A) auf. Allgemein liegt die Belastung hier auf dem Niveau der Belastung im Nullfall bzw. leicht darunter. Für die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Immissionspunkte hat die Einwenderin Anspruch auf passiven Lärmschutz, da weitergehender aktiver Lärmschutz unverhältnismäßig wäre (siehe unter 2.2.3.5.2.4). In dem Zusammenhang ist der Vorwurf, die Immissionsgrenzwerte seien zu hoch, nicht nachvollziehbar. Der Planung liegen die Grenzwerte für Wohngebiete zugrunde (siehe Nr. 2.2.3.5.2.2). Die Unterbrechung der Schallschutzwand und die daraus resultierende Beeinflussung der Schallausbreitung sind in den Berechnungen jedoch berücksichtigt. Auch kann von einer erdrückenden Wirkung der Lärmschutzwand keine Rede sein. Zwischen der Lärmschutzwand und dem Doppelhaus der Einwenderin beträgt der Abstand mehrere Meter und geht auch über das hinaus, was bspw. mit Blick auf die nach dem Bauordnungsrecht in einer Bebauungslage an Abständen gefordert wird. Allerdings trifft es zu, dass durch die Lärmschutzwand der direkte Zugang des Carports auf dem Flurstück 286/4 zum bisherigen Erschließungsweg verbaut wird. Gleichwohl bedarf es hier keiner weiteren Vorkehrungen oder gar Fahrrechte über das benachbarte Flurstück 286/5 eines anderen Eigentümers. Die Einwenderin kann den Zugang vielmehr selbst über das ebenfalls ihr gehörende Flurstück 286/3 sicherstellen; dieses grenzt direkt an die Wegefläche auf dem Flurstück 326/9. Bei der in den Lageplänen dargestellten „Pfahreihe“ handelt es sich auch nicht um eine körperliche Begrenzung, welche den Grundstückszugang beeinträchtigen würde, sondern nur um neue Grundstücksgrenzen.

Verkehrsbedingte relevante Erschütterungen sind nach dem Ausbau der Rübker Straße nicht zu befürchten (siehe unter 2.2.3.5.4). Das Grundstück der Einwenderin ist auch – wie gefordert – in die Beweissicherungsmaßnahmen vor Baubeginn einbezogen.

Die behauptete Verschlechterung der Erschließungslage der Grundstücke der Einwenderin besteht so nicht. Das Einbiegen auf die Rübker Straße stadteinwärts bleibt möglich. Die Grundstücke der Einwenderin befinden sich direkt neben einem Zugang zur Rübker Straße. Dieser ist auch hinreichend breit, weil es nicht zutrifft, dass immer mehr Autos eine Breite von bis zu 2,55 m aufweisen. Ein PKW der Marke Mercedes, Modell Maybach hat bspw. über die Außenspiegel eine Breite von 2,13 m. Die allermeisten haushaltsüblichen Fahrzeugmodelle der Mittelklasse sind deutlich schmäler. Auch die Zugänglichkeit für LKW etc. ist hinsichtlich der Grundstücke der Einwenderin gegeben. Die Entfernung zu Müllsammelplätzen ist ebenfalls gering und zumutbar. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.12 und unter Nr. 2.2.3.3.3 hinsichtlich der Gestaltung der Anliegerstraßen wird verwiesen. Die Kosten für den Neubau der Anliegerstraßen trägt allein der Vorhabenträger. Die Kosten für die Instandhaltung der Anliegerstraße fallen zunächst der Hansestadt Buxtehude an. Diese muss auch entscheiden, ob sie – falls langfristig einmal eine vollständige Erneuerung erforderlich werden würde – dafür Straßenausbaubeiträge von den Anliegern erhebt (siehe die Ausführungen zu einem anderen Einwender unter Nr. Nr. 2.5.12). Die Beleuchtung der Anliegerstraßen ist vorgesehen und unterliegt der Detailplanung, ebenso wie der konkrete Bauablauf. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Probleme hinsichtlich der Erschließung/Versorgung der Anliegergrundstücke auftreten, die schon jetzt im Planfeststellungsverfahren der Bewältigung bedürfen.

Die von der Einwenderin schließlich beanstandete Enteignung einer Teilfläche ihrer Grundstücke ist notwendig, da die Flächen für den Bau der Anliegerstraße benötigt

werden. Hierfür wird die Einwenderin außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschädigt (näher dazu unter Nr. 2.2.3.9.1).

Zu Fragen der Ausführung der Baumaßnahme wird auf Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.5.5 Bezug genommen.

### **2.5.61 Einwender Nr. 67b**

Der Einwender hat nach der ersten und nach der zweiten Auslegung der Planunterlagen fristgemäße Einwendungen erhoben und wird darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Er ist Eigentümer von drei Grundstücken an der Rübker Straße. Zwei der Grundstücke sind mit Wohnhäusern bebaut und weisen gemeinsam eine Größe von 4.907 qm auf. Zudem steht eine Weidefläche an der Rübker Straße mit 44.019 qm in seinem Eigentum. Von den beiden Wohngrundstücken sollen nach dem letzten Planungsstand für den Bau der Anliegerstraße insgesamt mithin 391 qm beansprucht werden. Von der Weidefläche werden dafür 1.137 qm benötigt.

Der Vortrag des Einwenders lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Er erwartet durch den Ausbau der Rübker Straße eine Wertminderung seiner Immobilien, Beeinträchtigungen durch vermehrten Verkehr, Belastungen durch Lärm, Staub, Abgase und Bodenverdichtung. Speziell zum Lärmschutz machte er geltend, dass ein Straßenneubau vorläge, für den strengere Anforderungen geltend würden. Es würde auch an nachvollziehbaren Berechnungen fehlen. Zudem befürchte er durch die Öffnung der Lärmschutzwand vor seinem Weidegrundstück unzumutbare Lärmbelastungen durch direkten Lärm und Lärmreflexionen aus dem Wohngebiet Schilfgraben. Mietausfälle durch Leerstand und die Erzielung geringerer Mieten aufgrund geringerer Wohnqualität wären möglich. Weiter wurde geringere Sonneneinstrahlung in den unteren Zimmern eines seiner Wohnhäuser durch die Lärmschutzwand beanstandet. Durch die Bodenverdichtung komme es zu Erschütterungen auf den Grundstücken und möglichen Schäden an den Gebäuden auf den beiden bebauten Grundstücken. Beeinträchtigungen würden sich auch aus der nur 4,75 m breiten Anliegerstraße ergeben. Auf dieser seien kein Begegnungsverkehr und auch kein Parken möglich. Die Zufahrtsmöglichkeit für Pkw mit Anhänger, Krankenwagen und Müllfahrzeuge sei beeinträchtigt; bei dem Weidegrundstück betreffe dies die Befahrbarkeit mit größeren Landmaschinen. Es gäbe keine Angaben, wer die Unterhaltung der Anliegerstraße (Schneeräumen, Kehren, Reparaturen usw.) finanziere. Die flächenmäßige Inanspruchnahme seiner Grundstücke schränke die Nutzungsmöglichkeit seiner Grundstücke stark ein, was er für einen unzumutbaren Eingriff in sein privates Vermögen halte. Angaben über die Entschädigungshöhe für die benötigten Flächen gäbe es nicht. Darüber hinaus beanstandet der Einwender in Bezug auf ein Wohngrundstück und die Weidefläche, dass durch das Fällen der Bäume die Schlafplätze von Fledermäusen, sowie durch die Verwirklichung der Baumaßnahmen – beispielsweise durch den Aufbau der Lärmschutzwände deren Jagdgebiet beeinträchtigt bzw. zerstört würden. Falsch sei auch die Bewertung der Vorgärten als sterile Rasenfläche, da die Hecken Brutplätze für Vögel, die Büsche und naturnahen Grasflächen Lebensraums für Schmetterlinge und andere Insekten seien. Die Fahrbahn zwischen den Lärmschutzwänden habe keine Seitenstreifen und Nothaltebuchten, sodass es bei einem Unfall nicht vor und zurück gehe und Rettungswagen oder Bergungsfahrzeuge nicht zum Unfallort /

Bergungsplatz gelangen könnten. Zwischen den Mauern befände sich eine Todeszone.

Der Einwender erhob im Rahmen der dritten Auslegung darüber hinaus Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Zusätzlich wandte er ein, die Planung hinsichtlich der zu fällenden Bäume auf seinem Grundstück sei nicht klar. Fünf Kugelakazien seien gelb eingezeichnet und würden wohl gefällt werden, wohingegen zwei der Baumschutzsatzung von Buxtehude unterliegende Walnussbäume auf dem Plan 09.2 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan 1 nicht eingezeichnet seien. Der Einwender wollte wissen, ob die Kosten für die Fällung und notwendige Ersatzmaßnahmen nicht berücksichtigt werden sollen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zum Vortrag durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter Nr. 2.5.59).

Was den Lärmschutz angeht, trifft zunächst die Annahme des Einwenders, es läge ein Neubau vor, der strengeren Anforderungen unterfalle, nicht zu. Der Ausbau der Rübker Straße ist eine wesentliche Änderung einer vorhandenen Straße im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 1, 2 Nr. 2 16. BImSchV, für welche die gleichen Anforderungen an den Lärmschutz gelten wie bei einem Straßenneubau. Ein gewisser Unterschied besteht allein darin, dass sich die Anwohner der Rübker Straße im Rahmen der Bemessung des Verhältnisses von aktivem und passivem Lärmschutzes zueinander nach § 41 Abs. 2 BImSchG in begrenztem Umfang die vorhandene Verkehrslärmbelastung der Rübker Straße schutzmindernd entgegenhalten lassen müssen. Die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte entsprechen jedoch denen eines Straßenneubaus. Die Lärmbelastung an den Wohnhäusern des Einwenders überschreitet freilich trotz der geplanten Lärmschutzwand an den straßenzugewandten Fassadenbereichen nicht unerheblich die Immissionsgrenzwerte. Der am stärksten belastete Immissionsort im Obergeschoss eines der Wohnhäuser erreicht eine Belastung von tags 64 dB(A) und nachts 58 dB(A). Diese Belastung liegt damit in Höhe des Nullfalles, eine Verschlechterung tritt nicht ein. An den Immissionsorten im Erdgeschoss sinkt die Belastung im Vergleich zum Nullfall entsprechend stärker. Gegenüber dem Istzustand ist deshalb letztlich in der Gesamtbetrachtung eine leichte Verbesserung zu verzeichnen, für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen hat der Einwender Anspruch auf passiven Lärmschutz. Das zweite Wohnhaus des Einwenders ist mit bis zu 63 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts belastet, dies aber ebenfalls nicht stärker als im Nullfall, während an den Untergeschossen die Lärmbelastung sogar zurückgeht. Am dritten Gebäude des Einwenders werden lediglich die Immissionsgrenzwerte zur Nachtzeit um maximal 2 dB(A) überschritten. Insofern ist auch der Vorwurf einer Verschlechterung der Wohnverhältnisse oder die Befürchtung von Mietausfällen objektiv unberechtigt. Einen weitergehenden aktiven Lärmschutz erachtet die Planfeststellungsbehörde als unverhältnismäßig (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.4). Das gilt auch für das vom Einwender kritisch hinterfragte Ende der Lärmschutzwand in Höhe des Weidegrundstücks des Einwenders. Da dieses Grundstück dem bauplanungsrechtlichen Außenbereich zuzurechnen und damit nicht bebaubar ist, wäre eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Höhe dieser Fläche unverhältnismäßig, selbst wenn sich damit noch eine geringfügige Verbesserung des Lärmschutzes für die Wohnhäuser des Einwenders erzielen ließe.

Die vom Einwender befürchtete Verschattung der Erdgeschosse durch die geplante Lärmschutzwand wird so nicht eintreten. Zwischen der 3 m hohen Lärmschutzwand und den Wohnhäusern des Einwenders liegt ein Abstand von rund 10 m, sodass selbst bei niedrigem Sonnenstand im Winter in den Erdgeschossfenstern noch mit hinreichendem Lichteinfall gerechnet werden kann.

Die geplante Anliegerstraße ermöglicht in hinreichendem Umfang Begegnungsverkehr, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 und Nr. 2.2.3.12 wird verwiesen. Der Vorwurf, die umgebaute Rübker Straße würde sich zwischen den Lärmschutzwänden zu einer „Todeszone“ entwickeln, ist ebenfalls unberechtigt. Die Führung von Straßen zwischen Lärmschutzwänden oder bspw. in einer Trogbauweise ist nichts Ungewöhnliches und es ist auch nicht ersichtlich, dass daraus Risiken für die Verkehrssicherheit resultieren, die sich nicht bewältigen lassen.

Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist im vorgesehenen Umfang unabdingbar. Über die Höhe der Entschädigung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren entschieden.

Die Kostenschätzung für das Vorhaben kann naturgemäß nicht bis ins letzte Detail erfolgen. Kosten für Ersatzmaßnahmen sind grundsätzlich berücksichtigt, ebenso pauschale Ansätze für die Baufeldfreimachung. Insofern ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für das Verfahren nicht relevant, ob gerade für die Fällung von Bäumen vor dem Haus des Einwenders ein Einzelansatz berücksichtigt wurde.

Die Planung berücksichtigt schließlich auch das Vorkommen von Fledermäusen entlang der Rübker Straße (siehe unter 2.2.2.2.2). Die daraus resultierenden Beeinträchtigungen werden jedoch durch besondere Maßnahmen soweit wie möglich vermieden (siehe unter 2.2.3.7.1) und im Übrigen ausgeglichen (2.2.3.7.2.2).

### **2.5.62 Einwender Nr. 75, Einwender Nr. 76**

Die drei Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen fristgemäß gleichlautende Einwendungen erhoben. Zwei Einwender sind Miteigentümer an dem 455 m<sup>2</sup> großen Grundstück an der Rübker Straße, von dem nun ausweislich der geänderten Planunterlagen keine Fläche mehr benötigt wird. Der dritte Einwender ist der auf dem Grundstück wohnende Sohn der genannten Miteigentümer.

Die Einwender trugen zusammengefasst und bezogen auf ihr Grundstück Folgendes vor:

Die einzelnen Grundstückszufahrten, die durch die Anliegerstraße gewährleistet werden müssten, seien in der Planung nicht dargestellt. Hinterfragt wurde, wie dies technisch und baurechtlich funktioniere. Im Bereich der Hausnummern 20 bis 30 bleibe laut Lageplan der vorhandene Damm (Abgrenzung zum privaten Schotterweg) erhalten. Allerdings würde der Damm etwa mittig in der Anliegerstraße liegen, eine höhengleiche Zuwegung zu den einzelnen Grundstücken sei von der Anliegerstraße aus so nicht möglich. Die in der Planung dargestellte Wendeanlage am Ende der Anliegerstraße bei Hausnummer 30 sei deutlich zu klein. Gemäß RAS 06 betrage der Wendekreisradius für ein Bemessungsfahrzeug "PKW" 5,85 m. Hinzu käme eine Freihaltezone von 1,00 m Breite für Fahrzeugüberhänge. Der geplante

Wendehammer verfüge über einen Wendekreisradius von 4,32 m, sodass das Wenden eines Pkws ohne Zurücksetzen absolut nicht möglich sei.

Die Einwender Nr. 75 und 76 hinterfragten, wie die Entwässerung in der Anliegerstraße sichergestellt werden würde. Entsprechende Gefälleangaben seien in der vorliegenden Planung nicht enthalten, sodass die Einwender davon ausgingen, das anfallende Niederschlagswasser der versiegelten Flächen würde auf die einzelnen Grundstücke laufen. Eine Versickerung sei aufgrund der vorhandenen Bodenschichtung unabhängig von der Oberflächenausbildung der Anliegerstraße nicht möglich. Sie hinterfragten zudem, wie die Anliegerstraße für die Mischnutzung ausgeleuchtet werde, da Angaben hierzu in der Planung nicht enthalten seien.

Der Kurvenradius zur Anliegerstraße betrage in Richtung der Hausnummern 20, 22, 24, 26, 28 und zum Haus der Einwender lediglich 0,68 m, sodass die Zufahrt für Fahrzeuge ab Lieferwagengröße in dieser „Spitzkurve“ mit geringem Kurvenradius als äußerst schwierig bis unmöglich anzusehen sei. Folglich könnten Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Umzugs- und Lieferfahrzeuge usw. nicht in die Anliegerstraße einfahren. Dies sei aus sicherheits- und rettungsrelevanten Gründen nicht hinnehmbar. Im Falle eines Brandes müsste die Feuerwehr von der K 40 aus löschen, was jedoch aufgrund der Schallschutzwand, die sich dann zwischen Feuerwehr / Löschfahrzeug und Brandherd befinden werde, nicht möglich sein würde (Sichteinschränkung der Löschmannschaft, kein gezielter Löschaufbau möglich). Ebenso könne keiner der Bewohner der betreffenden Hausnummern z.B. ein größeres, sperriges, schweres Möbelstück ohne massiven erhöhten Transportaufwand geliefert bekommen. Die Einwender erhielten über die dingliche Inanspruchnahme ihrer Grundstücksfläche für den Wendehammer, auf der sich derzeit eine private Parkfläche befindet, keine notwendige Benachrichtigung. Die Parkfläche werde durch den Bau verlorengehen, ohne dass ein Ersatz bzw. eine Ausweichstellfläche z. B. für Besucherfahrzeuge ausgewiesen wäre. Ein Abstellen eines Fahrzeuges im Wendehammer sei ebenfalls nicht möglich, da dieser ohnehin schon deutlich zu klein ausgebildet wäre. Die Einwender wollten wissen, welche Flächen vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden würden, da ein Grunderwerbsplan für vorübergehend zu sichernde Flächen den Unterlagen nicht beiliegen würde. Die Einwender zogen in Zweifel, dass ein Bauvorhaben dieser Größenordnung ohne vorübergehend zu sichernde Flächen durchgeführt werden könne. An jedem Ende einer Lärmschutzwand und damit auch in Bereichen der Öffnungen würde sich der Lärmpegel durch Schallverwirbelungen an den Lärmschutzwandenden erheblich verstärken. Betrachtungen zu Größe und Schallausbreitung in diesen Endbereichen würden aus den schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen nicht hervorgehen. Die Wirksamkeit des Schallschutzes sei hier nicht gegeben. Der Wechsel des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs von der Anliegerstraße auf den weiterführenden Geh- und Radweg im Bereich der Zufahrt sei durch die Lage der Lärmschutzwand nicht einsehbar. Angesichts dessen wollten die Einwender wissen, wie der Verkehr dort sicherheitstechnisch geregelt werde und ob an dieser Stelle eine bedarfsorientierte Lichtsignalanlage installiert werden würde. Ohne verkehrsregelnde Maßnahmen werde an dieser Stelle ein neuralgischer Punkt mit einem erhöhten Unfallrisiko geschaffen, was für alle Verkehrsteilnehmer, die diesen Punkt passieren müssten, inakzeptabel sei. Außerdem fragten die Einwender an, wann und wie die Grundstücke hinsichtlich eines Wertverlustes infolge der Baumaßnahme bewertet würden und wie ein gegebenenfalls vorhandener Wertverlust ausgeglichen werden würde. Zudem hinterfragten sie, inwieweit hierdurch entstehende Kosten in die

Kostenberechnungen zur Baumaßnahme eingeflossen seien, da sich Angaben hierzu nicht in den textlichen Erläuterungen fänden. Die Einwender wollten zudem wissen, wie während der Bauzeit und dem damit verbundenen Aufbruch der Straße die Versorgung mit Medien (Wasser, Gas, Strom usw.) erfolgen werde. Bauablaufpläne und Bauzeitenpläne würden nicht vorliegen.

Im Erörterungstermin für den Ausbau der Rübker Straße vom 26. / 27. Mai 2016 wollte eine der Einwender Nr. 75 hinsichtlich des Beweissicherungsverfahrens wissen, wie der Vorhabenträger die „erste Reihe“ definiere.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Zuwegung zu den Grundstücken, zu denen auch das der Einwender gehört, über eine Anliegerstraße war im Zusammenhang mit dem vorhandenen Schotterweg Gegenstand ausführlicher Diskussion im Erörterungstermin am 26./27. Mai 2016. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Erschließung des Grundstücks der Einwender hinreichend gewährleistet, auf die Ausführungen zu einem Nachbargrundstück unter Nr. 2.5.25 wird an dieser Stelle Bezug genommen und im Übrigen auch auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.12 und 2.2.3.3.3 verwiesen. Auch das Grundstück der Einwender bleibt demnach für größere Fahrzeuge (wie z. Bsp. Feuerwehr, Lieferfahrzeuge etc.) erreichbar.

Das auf den Anliegerstraßen anfallende Oberflächenwasser wird in die vorhandenen Abwassersammler eingeleitet, eine Straßenbeleuchtung ist vorgesehen.

Soweit sich die Einwender gegen den auf ihrem Grundstück vorgesehenen Wendehammer wenden, hat sich die Einwendung erledigt, da dieser nicht mehr Gegenstand der Planung ist.

Tatsächlich trifft es zu, dass für die Baumaßnahme keine Grundstücke lediglich vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen.

Die Kritik der Einwender an der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist unberechtigt. Diese berücksichtigt selbstverständlich die konkrete Lage der Schallschutzwände als Ausbreitungshindernis. Es trifft daher nicht zu, dass irgendwelche „Schallverwirbelungen“ unberücksichtigt geblieben wären. Zudem werden mit einer maximalen Belastung von 52 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts am Wohnhaus der Einwender die Immissionsgrenzwerte sehr deutlich unterschritten.

Einer besonderen Sicherung des Übergangs der Anliegerstraße in den Geh- und Radweg in Höhe des Wohnhauses der Einwender bedarf es nicht, weil dieser Übergang entgegen der Annahme der Einwender gut einsehbar ist und auch das tatsächliche Fahrzeugaufkommen sehr gering sein wird, sodass eine Gefährdung von Fußgänger und Radfahrern ausgeschlossen werden kann.

Ein Ausgleich von Wertminderungen findet außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren statt, da das Grundstück der Einwender enteignungsbetroffen ist (siehe unter 2.2.3.9.1).

Die konkrete Bauausführung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Belange der Einwender werden hier aber durch den verfügbaren Genehmigungsvorbehalt für die Ausführungsplanung und die beabsichtigte Beweissicherung hinreichend gewahrt. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.13 wird ergänzend verwiesen. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.5 Bezug genommen.



### **2.5.63 Einwender Nr. 77**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben und werden darüber hinaus von Herrn Rechtsanwalt Günther vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße, das in zweiter Reihe zu dieser mit einem Wohnhaus bebaut ist. Zusätzlich sind sie Miteigentümer zu 1/12 an einem 793 m<sup>2</sup> großen Wegegrundstück an der Rübker Straße, von dem – entgegen der ursprünglichen Planung – nun keine Fläche mehr benötigt wird.

Die Einwender trugen vor, die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Das Natur und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und nachweislich fehlerhaft in der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen, da letztere scheinbar nicht vor Ort ermittelt wurde. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. Darüber hinaus werde die Belastung durch Lärm erheblich steigen. Im Bereich der Zufahrt zum Grundstück der Einwender werde keine Lärmschutzwand gebaut. Durch die Öffnung zu ihnen würde der Lärm massiv zunehmen. Ihr Besuch habe keinen Parkplatz mehr. Ihr Sohn müsse auf seinem Schulweg den Zubringer überqueren, was eine gewaltige Gefahr bei der Menge an Fahrzeugen bedeuten würde. Bereits jetzt sei ab 5.00 Uhr kein Schlafen bei geöffnetem Fenster möglich und nach dem Bau sei dies erst recht nicht mehr möglich. Buxtehude würde auf diese Weise seine Lebensqualität massiv verlieren. Der Verkehr in Buxtehude wird durch diese Maßnahme zu Stoßzeiten komplett zum Erliegen kommen.

Der Einwender wollte im Erörterungstermin für den Ausbau der Rübker Straße vom 26. / 27. Mai 2016 zudem wissen, ob auch die Doppelhaushälften in zweiter Reihe im Bereich seines Grundstückes – somit auch seine Doppelhaushälfte – von der Beweissicherung umfasst seien.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zum Vortrag durch Herrn Rechtsanwalt Günther wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unter 2.5.59).

Dass die Einwender die Lärmberechnungen und Umweltgutachten nicht nachvollziehen können, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf dass seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte. Gleiches gilt für die Behauptung, die Anliegerstraßen würden gesetzlichen Bestimmungen widersprechen. Welche das sein sollen, wird von den Einwendern nicht benannt. Im Übrigen genügen die Anliegerstraßen auch den maßgeblichen Vorgaben (siehe unter Nr. 2.2.3.3.3).

Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohnhaus der Einwender aufgrund der Lage in 2. Reihe eingehalten werden.

Die Überquerungsmöglichkeiten der Rübker Straße werden im Zuge des Ausbaus durch die Anordnung von Verkehrsinseln und Ampeln, bspw. in Höhe der Einmündung des Feldmannweges verbessert. Die Verkehrssicherheit steigt also. Der pauschale Vorwurf des Einwenders, zu Stoßzeiten käme der Verkehr in Buxtehude zum Erliegen, ist durch nichts gerechtfertigt.

Eine Beweissicherung für die in 2. Reihe stehenden Wohnhäuser entlang der Rübker Straße ist derzeit nicht vorgesehen und nach jetzigem Stand auch nicht erforderlich.

#### **2.5.64 Einwender Nr. 78**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen zwei fristgemäße Einwendungen erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes nahe der Konrad-Adenauer-Allee, das ca. 550 m südwestlich von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße entfernt liegt.

Sie machen geltend, das prognostizierte, höhere Verkehrsaufkommen werde durch die Neuplanung der Ampelkreuzung und die daraus entstehenden Rückstaus zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Der Rückstau durch die Stopps an der Ampel führe zu einem unruhigeren Verkehrsfluss mit erheblichen zusätzlichen Schadstoffbelastungen im Wohngebiet der Einwender. Es sei davon auszugehen, dass die Staus auf der Konrad-Adenauer-Allee zu Spitzenzeiten in beiden Richtungen deutlich zunehmen würden, wodurch der Zugang zu ihrem Wohngebiet über die einzige Zu- und Abfahrt der Straße erschwert werden würde. Es werde eine Situation analog zur Apensener Straße produziert, bei der die Anlieger der Nebenstraßen in den Hauptverkehrszeiten kaum noch aus ihren Wohngebieten heraus kämen. Hinzu käme, dass Rettungsfahrzeuge das Wohngebiet kaum noch erreichen könnten, da die Verkehrsinseln zusätzliche Sperren darstellen würden.

Die Einwendung, die von den Einwendern anlässlich der dritten Auslegung erhoben wurde, ist mit deren vorheriger Einwendung im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen identisch.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern jedwede Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da die Einwender nicht an der Baustrecke wohnen, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung können keine eigene abwägungserheblichen Belange berührt sein. Das Interesse an unveränderten Verkehrsverhältnissen in Buxtehude ist in dieser Allgemeinheit kein abwägungserheblicher Belang.

Das Wohnhaus der Einwender wird nach der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nach Realisierung des Vorhabens am ungünstigsten Immissionsort mit 60 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts belastet, was – je nach Immissionsort – im Vergleich zum Nullfall eine Steigerung von 1- 2 dB(A) darstellt. Damit werden die hier nur als Orientierung anzusehenden Werte für Dorf-, Kern- und Mischgebiete anzusehenden Werte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts deutlich unterschritten. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundstück der Einwender keinen weiteren Handlungsbedarf (siehe hierzu unter 2.2.3.6).

#### **2.5.65 Einwender Nr. 85**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen zwei fristgemäße Einwendungen erhoben und werden darüber hinaus von den Rechtsanwältinnen Klemm & Partner vertreten. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes an der Rübker Straße, das in zweiter Reihe zu dieser mit einem Wohnhaus bebaut ist.

In ihrer Einwendung trugen sie vor, dass die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt seien. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend, noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße zu niedrig angesetzt. Die Immissionsgrenzwerte wären nicht nachvollziehbar, da nicht alle Parameter berücksichtigt worden seien.

Nicht berücksichtigt worden sei auch die zusätzliche Lärmbelastung durch den Flugverkehr, der in der letzten Zeit deutlich zugenommen habe. Ebenso sei der Bahnverkehr in den letzten Jahren deutlich mehr geworden (S-Bahn und Metronom), der bei einer Inversionswetterlage schon jetzt eine erhebliche Belastung darstellen würde. Der niederfrequente Schall des Lkw-Verkehrs werde – anders als von massiven Erdwällen - von der Lärmschutzwand kaum abgebaut, sodass die Wirkung der Lärmschutzwand zweifelhaft sei. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und in den Bestandsaufnahmen von Tieren, Vögeln und Bäumen nachweislich fehlerhaft, da diese scheinbar nicht vor Ort ermittelt wurden. In der artenschutzrechtlichen Beurteilung werde an vielen Stellen darauf hingewiesen, dass der Bericht als nur vorläufig anzusehen sei. Zudem wurde von den Einwendern hinterfragt, wie es möglich sein solle, auf straßenbegleitende Beleuchtung zu verzichten, um bestimmte Fledermausarten zu schützen und nicht anzulocken (dazu Seite 23: 7V<sub>CEF</sub>). Ergänzend wiesen die Einwender darauf hin, ihr Grundstück sei in der Planung bei der Zufahrt zur Rübker Straße nicht berücksichtigt worden. Das für die Ölheizung benötigte Öl könne nach der neuesten Planung nicht mehr bis in die Nähe des Hauses geliefert werden, da die (wahrscheinliche) Zufahrt zu ihrem Grundstück über die Anliegerstraße nicht möglich sei. Ebenso könne sie die Feuerwehr nicht erreichen und Lieferungen an ihr Grundstück mit schweren LKW seien nicht möglich. Die Einwender zitierten hierzu § 5 NBauO zur Zugänglichkeit eines Baugrundstückes. Es gäbe Probleme mit der Ein- und Ausfahrt, falls das Haus der Einwender eine Zufahrt zur Rübker Straße über die Öffnung in der Lärmschutzwand in Höhe des Hauses Rübker Straße 12 erhalten solle, da die Sicht durch die Lärmschutzwand erheblich eingeschränkt werde und hierdurch die Ein- und Ausfahrt gefährlich sei. Zudem wäre nur ein Rechtsabbiegen möglich, da eine durchgezogene Linie vorgesehen sei. Die Einfahrt sei zudem nur aus Richtung der Kreuzung möglich und bei größeren Pkw mit größerem Wendekreis ein Problem und gefährde den Verkehr (Autos, Radfahrer, Fußgänger) auf der Anliegerstraße erheblich. Um in die Stadt oder in Richtung Hamburg zu fahren, müsse ein Umweg über den Kälberweideweg und den Bollweg genutzt werden, was eine unzumutbare Beeinträchtigung darstellen würde. Außerdem würde das für die Anlieger dieser Straßen eine zusätzliche Belastung bedeuten und die Straßen wären für diesen zusätzlichen Verkehr – ebenso wie für den Schleichverkehr anderer Verkehrsteilnehmer, die einem Stau an der Kreuzung Rübker Straße / Harburger Straße ausweichen wollen würden - nicht geeignet. Bei Zerstörung der Straßen würden die Anlieger nach zurzeit geltendem Recht dann für die Sanierung zur Kasse gebeten. Nach Auffassung der Einwender müsse sichergestellt werden, dass sie in Zukunft nicht für Kosten der Anliegerstraße aufkommen müssten. Die Anliegerstraßen sollten immerhin städtische Straßen werden und würden somit der zurzeit gültigen Straßenausbausatzung unterliegen, nach der Anlieger zu 75% an den Kosten beteiligt werden könnten. Demgegenüber seien sie derzeit Anlieger einer

Kreisstraße und damit nicht kostenpflichtig. Das Haus der Einwender wäre beim Schallschutz nicht berücksichtigt worden, obwohl ein Teil - der Schlafbereich - nicht durch andere Häuser geschützt werde. Die Häuser auf dem Grundstücken Rübker Straße 8 und 10 und die geplante Ausfahrt für diese Häuser würden den Schall wie ein Trichter auf das Haus der Einwender zuleiten. In anderen Fällen wären bei gleichem oder größerem Abstand Maßnahmen geplant worden. Die Müllentsorgung sei unzureichend geklärt. Die Einwender hielten es für unzumutbar, dass ältere Menschen den Müll über so weite Strecken transportieren müssten. Die Entsorgung von Sperrmüll sei wahrscheinlich nicht möglich, ohne die Straßenfläche der Rübker Straße zu benutzen. Sonst wären z.B. 6m<sup>3</sup> Sperrmüll etwa 3 m hoch zu stapeln, wenn er auf der für Mülleimer vorgesehenen Fläche gelagert werden sollte. Über die Belastung mit Feinstaub wäre in der Vorlage keine Berechnung über die Belastung der Anwohner zu finden. Zudem gäbe es keine Angaben für die Beweissicherung des Bauzustandes ihres Hauses. Die Einwender hinterfragten, wie stark die im Moor offensichtlich gut übertragbaren Schwingungen erst während der Bauphase und im späteren Betrieb mit schwerem Lkw-Verkehr sein würden, wenn schon während der Phase des Rammens an der neuen, mehrere Kilometer entfernten Esteüberführung der A 26 deutliche Erschütterungen bemerkt worden waren. Außerdem würden die Einwender eine angemessene Entschädigung für den zu erwartenden Wertverlust ihres Hauses erwarten, da zum Zeitpunkt des Kaufes im Jahr 1985 noch nicht feststand, dass die Rübker Straße ein Autobahnzubringer werden würde.

Im Rahmen der dritten Auslegung trugen die Einwender ergänzend vor, dass die ergänzende Verkehrsuntersuchung Seite 8 Variante 1 nicht nachvollziehbar sei. Die Unterschiede der prognostizierten Fahrzeuge vor und hinter der Einmündung Kälberweideweg würden nicht zusammen passen. Von den prognostizierten ca. 3.000 Kfz des Kälberweideweges würden nur etwa 50 die Rübker Straße in Richtung A 26 nutzen. Das gleiche würde sinngemäß am Feldmannweg gelten. Auch die Zahl von prognostizierten 3.250 Kfz, die aus dem Süden von Buxtehude und dem Umland über die Konrad-Adenauer-Allee nach der Anbindung der A 26 an die A 7 erwartet werden, sei viel zu niedrig angesetzt, da dies etwa dem Verkehr im Kälberweideweg entspräche. Es würde kein Gutachten vorliegen, mit welchem Wendekreis z.B. Feuerwehrfahrzeuge die Gebäude Rübker Straße 6a-c erreichen könnten. Die bereits in der vorherigen Planung enthaltene Einfahrtsbreite von 5 m für die Anliegerstraße würde keine Verbesserung bringen. Ebenso sei die Breite der Anliegerstraße mit 4,10 m schon in der vorherigen Planung vorgesehen gewesen.

Mit einem zweiten identischen Einwendungsschreiben haben die Einwender im Rahmen der dritten Beteiligung zudem Formblatteinwendungen erhoben. Hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde wird auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.92).

Zum Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner wird auf die gesonderten Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.86).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Dass die Einwender die Lärmberechnungen und Umweltgutachten nicht nachvollziehen können und die Verkehrsprognose für zu niedrig halten, ist bedauerlich. Es handelt sich jedoch nicht um ein substantiiertes Gegenvorbringen, auf dass seitens der Planfeststellungsbehörde eingegangen werden könnte.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Verkehrslärm in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden am Wohnhaus der Einwender eingehalten. Dass sich das Wohnhaus der Einwender in den Berechnungstabellen nicht findet, liegt

daran, dass es nicht mehr in dem Bereich liegt, wo es zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Die Kritik an den Immissionsgrenzwerten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Diese sind verbindlich durch die 16. BImSchV vorgegeben. Eine Berücksichtigung von Lärm aus anderen Quellen, wie dem Flug- und S-Bahnverkehr sieht die 16. BImSchV nicht vor. Das ist aus rechtlicher Sicht auch nicht zu beanstanden. Zwar dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt<sup>287</sup>. Es ist aber nichts dafür ersichtlich, dass die Lärmvorbelastung hier ein Ausmaß erreicht, welches die Ermittlung und gesonderte Berücksichtigung der Gesamtbelastung aller Verkehrslärmquellen erforderlich machen könnte. Ebenso wenig ist eine gesonderte Berücksichtigung niederfrequenter Verkehrslärmimmissionen erforderlich, da diese einerseits durch Straßenverkehrslärm regelmäßig nicht hervorgerufen werden – von Erschütterungen abgesehen – und andererseits das Berechnungsverfahren der Verkehrslärmimmissionen durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist (siehe zum Ganzen unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

Es trifft auch nicht zu, dass die Planunterlagen keine Aussagen zu Feinstaubbelastungen enthalten. Aus der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.02) geht hervor, dass am Grundstück der Einwender keine über die Vorbelastung hinausgehende Belastung zu verzeichnen sein wird (siehe hier auch Nr. 2.2.3.5.3).

Die Erschließungssituation des Grundstücks verändert sich nur geringfügig. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.16 verwiesen, welche das unmittelbar benachbarte Grundstück betreffen. Eine Ein- und Ausfahrt aus bzw. in die Rübker Straße in beide Richtungen wird möglich sein. Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen für die Anliegerstraßen ist mittelfristig nicht absehbar, da die Anliegerstraßen auf Kosten des Landkreises neu hergestellt werden und mit einer langen Haltbarkeit zu rechnen ist (siehe die Ausführungen unter Nr. 2.5.12).

Die konkrete Bauausführung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Belange der Einwender werden hier aber durch den verfügbaren Genehmigungsvorbehalt für die Ausführungsplanung hinreichend gewahrt. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.13 wird ergänzend verwiesen.

Eine Entschädigung für Auswirkungen des Vorhabens steht den Einwendern nicht zu, da sie nicht von Eigentumsentzug betroffen sind und die mittelbare Inanspruchnahme des Grundstückes durch Immissionen oder sonstige Vorhabenswirkungen bei weitem nicht ein Maß erreicht, welches einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG rechtfertigen könnte (siehe hierzu unter 2.2.3.9.3).

## **2.5.66 Einwender Nr. 86**

Der Einwender hat im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben. Er ist Eigentümer eines Grundstückes in der Nähe des Feldmannweges, das hinter dessen Ausbauende liegt und ca. 110 m südöstlich von der Rübker Straße entfernt ist.

---

<sup>287</sup> BVerwG, Urt. v. 11.1.2001 – 4 A 13/99 – NVwZ 2001, 1154 (hier zitiert nach juris, Rn. 88), grundlegend Urt. v. 21.3.1996 – 4 C 9/95 – BVerwGE 101, 7 = NVwZ 1996, 1003 (hier zitiert nach juris, Rn. 29 ff.).

In seiner Einwendung führte der Einwender – wenn man das Wesentliche zusammenfasst – aus, dass das Verkehrsaufkommen und dementsprechend die Lärmberechnungen nicht nachvollziehbar seien und in der Prognose zu niedrig angesetzt wären. Die Luftschadstoffuntersuchung sei ebenso wenig nachvollziehbar. Gemäß Luftschadstoffuntersuchung würden zusätzlich zu dem Bereich direkt auf der K 40 die höchsten Schadstoffbelastungen hinter den Lärmschutzwänden auftreten. In diesem Zusammenhang hinterfragte der Einwender den dortigen Schulweg der Kinder. Ebenso kritisierte er den durch das erhöhte Verkehrsaufkommen entstehenden Dreck / Feinstaub. Zudem sei auch im Wohngebiet Feldmannweg mit Belastungen hinsichtlich Schall und Immission zu rechnen, da die Hauptwindrichtung um West liegt, was sich in den Planungsunterlagen nicht wiederfinden würde. Angaben zum Beweissicherungsverfahren vor Ausbaubeginn würden fehlen. Ebenso sei in den Planausführungen unklar, wie der Aus- und Umbau der K 40 konkret erfolgen solle. Angaben hierzu würden in den Planungsunterlagen fehlen. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und nachweislich fehlerhaft bzw. unvollständig in der Bestandsaufnahme von Tieren und Pflanzen, da der vorhandene Bestand scheinbar per Zuruf ermittelt worden war. Der opulente Kreuzungsbereich Rübker Straße / Harburger Straße als eine für Pkws gemachte Kreuzung sei in der Planung auffällig. Demgegenüber seien die Verkehrsinseln – insbesondere für Fahrräder mit Kinderanhängern - zu klein. Lkw mit Anhängern oder Aufliegern, die von der B 73 kommen und in die Konrad-Adenauer-Allee abbiegen wollen würden, hätten keine Chance an den beiden geplanten Inseln vorbei zu kommen. Bei entgegenkommendem Abbiegeverkehr in Richtung Rübker Straße sei das komplett ausgeschlossen. Der Einwender stellte als sein Fazit heraus, dass die Planung nicht zukunftsweisend und nicht ökologisch vertretbar sei. Auf die Abfahrt solle komplett verzichtet werden. Es sei nicht nachvollziehbar warum etwa alle 5 km eine Autobahnabfahrt – insgesamt also drei Abfahrten – benötigt werde, um nach Buxtehude zu gelangen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist schon zweifelhaft, ob der Einwender angesichts der Entfernung seines Grundstückes von der Baustrecke überhaupt einwendungsbefugt ist. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da der Einwender nicht an der Baustrecke wohnt, sondern vielmehr in einiger Entfernung davon, können keine eigenen abwägungserheblichen Belange berührt sein.

Das kann aber letztlich offen bleiben, weil der Einwendung auch inhaltlich nicht zu folgen ist. Die Kritik an den Planunterlagen, insbesondere der Verkehrsprognose und den Immissionsgutachten ist derart pauschal, dass darauf nicht eingegangen werden kann. Es trifft jedenfalls nicht zu, dass hinter den Lärmschutzwänden die höchsten Schadstoffbelastungen auftreten würden. Vielmehr haben die Lärmschutzwände auch hinsichtlich der Schadstoffe eine abschirmende Wirkung, die auch in der dazu vorliegenden Untersuchung berücksichtigt ist. Soweit sich der Einwender auf Schadstoff- und Lärmbelastungen in seinem Wohnumfeld bezieht, gehen die Einwände ebenfalls ins Leere, da im Bereich des Wohnhauses des Einwenders weder eine erhöhte Luftschadstoffbelastung, noch eine nennenswerte Zunahme des Verkehrslärms eintreten wird.

Die erhobene Kritik an den naturschutzfachlichen Gutachten betrifft von vornherein keine eigenen Belange des Einwenders.

Das Interesse an unveränderten Verkehrsverhältnissen in Buxtehude ist in dieser Allgemeinheit kein abwägungserheblicher Belang, sodass die Kritik an der Gestaltung der Rübker Straße und der Kreuzung mit der Harburger Straße allenfalls von sehr geringem Gewicht ist und dies auch nur, soweit der Einwender als Straßenbenutzer selbst betroffen ist. Insofern entspricht die Gestaltung des Vorhabens aber den Erfordernissen des Straßenverkehrs (siehe unter 2.2.3.3).

Die Notwendigkeit einer Anbindung der Hansestadt Buxtehude an die Autobahn über die K 40 ergibt sich aus dem Umstand, dass die A 26 nur so in vollem Umfang ihre Entlastungsfunktion für die B 73 im Raum Buxtehude wahrnehmen kann und sich auch nur so ein guter Anschluss des örtlichen Verkehrs an die Autobahn erreichen lässt.

### **2.5.67 Einwender Nr. 87**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes am Feldmannweg, auf dem im Zeitpunkt der Einwendungserhebung gebaut wurde. Es handelt sich dabei offenbar um die direkt am Feldmannweg gelegene Teilfläche eines Grundstückes des Einwenders Nr. 32 (siehe unter Nr. 2.5.30).

Die Einwender trugen vor, sie würden die Variante eines Baus des Regenrückhaltebeckens hinter ihrem Grundstück bevorzugen. Sie sprachen sich eindeutig gegen den Bau einer Zubringerstraße hinter ihrem Grundstück aus, da sie dieses Vorhaben in ihren Rechten beeinträchtigen würde. Der Straßenbau würde zu erheblichen, zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen führen und verletze somit das Recht der Einwender auf Leben, Gesundheit und an ihrem Eigentum. Sie seien durch den Ausbau der Rübker Straße ohnehin belastet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Regenrückhaltebecken wird hinter dem Grundstück der Einwender gebaut. Inwiefern Belange der Einwender durch den hinter ihrem Grundstück verlaufenden Weg entlang des Regenrückhaltebeckens beeinträchtigt werden, erschließt sich nicht, da dieser Weg nicht allgemein zugänglich ist und ausschließlich Betriebszwecken dient, seine Benutzung wird daher nur selten erfolgen. Das Becken kann auch nicht an anderer Stelle errichtet werden (siehe die Ausführungen unter Nr. 2.5.30). Auch hinsichtlich der Immissionsbelastung sind die Einwände unberechtigt. Am Grundstück der Einwender wird es aufgrund der Entfernung zur Rübker Straße nicht zu einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung kommen. Die Verkehrslärmbelastung wird am Grundstück der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (deutlich) unterschreiten. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Einwender das Grundstück offenbar zu einem Zeitpunkt erworben haben, zu dem das Planfeststellungsverfahren schon lief und sie damit das Grundstück – mutmaßlich – in voller Kenntnis des bevorstehenden Straßenausbaus erworben haben.

### **2.5.68 Einwender Nr. 88**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen zwei fristgemäße Einwendungen erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes im Schilfgraben, das mit einem Reihenhaus bebaut ist. Der Zugang zu ihrem Grundstück erfolgt hauptsächlich über ein 357 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück, von dem nach den geänderten Planunterlagen 32 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Ausweislich des Kartenmaterials existiert ein

zweiter Zugang zum Grundstück von dessen Rückseite aus. Von diesem 532 m<sup>2</sup> großen Wegegrundstück sollen 5 m<sup>2</sup> nach den ursprünglichen und geänderten Planunterlagen für die Vorhabenrealisierung beansprucht werden. Die Einwender sind zu 1/27 Miteigentümer dieser Gemeinschaftsfläche.

Die Einwender führten in ihrer Einwendung aus, aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens und der zu erwartenden Zunahme durch den Autobahnzubringer sei von einer erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Aus dem Kaufvertrag der Einwender für ihr Reihenhaus (erbaut 1978) würden keinerlei Hinweise hervorgehen, dass die etwaigen Kosten für eine Dreifachverglasung ihrer Fenster von ihnen übernommen werden müssten. Die Einwender seien ferner verwundert, dass ein derartiger Autobahnzubringer direkt in die Hansestadt Buxtehude geführt werde, wogegen andere Städte in Norddeutschland den Verkehr aus den Innenstädten durch den Bau von Umgehungsstraßen heraushalten würden. Angesichts dessen baten die Einwender abschließend um die Übernahme der Kosten für eine Dreifachverglasung aller Fenster ihres Wohnhauses.

Im Rahmen der dritten Auslegung erhoben die Einwender zudem Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Verkehrslärmbelastung am Wohnhaus der Einwender liegt an fast allen Immissionsorten unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Nur an einem Immissionsort im 2. Obergeschoss wird zur Nachtzeit der Grenzwert um 2 dB(A) überschritten. Nur für diesen Immissionsort haben die Einwender Anspruch auf passiven Schallschutz auf Kosten des Vorhabenträgers. Ein weitergehender Anspruch für die restlichen Fenster kommt nicht in Betracht.

### **2.5.69 Einwender Nr. 89**

Der Einwender hat im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung – zunächst per E-Mail und anschließend postalisch - erhoben. Er verfügt über eine Wohnanschrift in Stade, Ortsteil Perlberg. Er hat nicht vorgetragen, dass er über sonstiges Eigentum im Plangebiet verfügt.

In seiner Einwendung führte er aus, dass er kein Problem mit dem Änderungsverfahren, sondern mit den daraus entstehenden Folgen habe. Das Änderungsverfahren würde u.a. eine sehr lange Zeit in Anspruch nehmen. Nach der Auffassung des Einwenders gäbe es ein sehr großes öffentliches Interesse an dem Bau einer Auf- und Abfahrt für die A 26 in Buxtehude. Der Bau sei notwendig für die Auffahrt und Abfahrt von Rettungswagen, Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei und Abschleppwagen. Es könne nicht sein, dass einzelne Grundstückseigentümer ein Großprojekt wie den Bau einer Autobahn bzw. einer Auf- und Abfahrt verhindern könnten und dadurch einer gesamte Region zwischen Stade und Hamburg zu einem einzigen Stau verhelfen würden, wenn eine andere Auffahrt aus Unfallgründen gesperrt werden müsste. Zwar würden die betroffenen Grundstückseigentümer klagen können, es müsse jedoch verhindert werden, dass einzelne Grundstückseigentümer eine Auf- und Abfahrt bei dem Großprojekt A 26 verhindern würden.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil dem Einwender jedwede Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG



i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da der Einwender nicht an der Baustrecke wohnt, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung können keine eigenen abwägungserheblichen Belange berührt sein. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des Verfahrens an die Vorgaben des Verwaltungsverfahrensgesetzes gebunden ist, weshalb im vorliegenden Fall auch eine nochmalige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte.

### **2.5.70 Einwender Nr. 90**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes im Itzehoer Weg, das in der Luftlinie ca. 720 m südwestlich von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Rübker Straße / Harburger Straße liegt.

In ihrer Einwendung bringen sie vor, sie müssten schon jetzt bei der Einfahrt in die Konrad-Adenauer-Allee lange warten, bis sie freie Fahrt hätten. Sollte die Rübker Straße als Autobahnzubringer ausgebaut werden, würde sich der Verkehrsfluss von der Autobahn über die Rübker Straße und von dort weiter über die Konrad-Adenauer-Allee bis zum Ellerbruch-Tunnel oder bis zum Bahnhof hineinziehen. In Spitzenzeiten sei damit zu rechnen, dass sich der Rückstau der Autos durch die ganze Konrad-Adenauer-Allee erstrecken werde. Die Einwender wären dann nicht nur durch ein höheres Verkehrsaufkommen, sondern auch durch mehr Lärm und Gestank belastet. Sie seien der Auffassung, dass Buxtehude keinen Autobahnzubringer brauche.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern jedwede Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Da die Einwender nicht an der Baustrecke wohnen, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung können keine eigenen abwägungserheblichen Belange berührt sein. Das Interesse an unveränderten Verkehrsverhältnissen in Buxtehude ist in dieser Allgemeinheit kein abwägungserheblicher Belang.

### **2.5.71 Einwender Nr. 91**

Der Einwender hat im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen zwei fristgemäße Einwendungen erhoben. Er ist Eigentümer eines 1.589 m<sup>2</sup> großen Grundstückes an der Rübker Straße, von dem nach den ursprünglichen Planunterlagen 118 m<sup>2</sup> für die Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollten. Nach den geänderten Planunterlagen beträgt die beanspruchte Fläche nunmehr 226 m<sup>2</sup>. Auf dem Grundstück befinden sich zwei Wohnimmobilien mit je vier Wohneinheiten.

Der Einwender bevorzugt wegen der hohen, künftigen Verkehrsbelastung – besonders der Rübker Straße eine direkte Anbindung in das Buxtehuder Gewerbegebiet.

Durch die Öffnungen in der Lärmschutzwand – eine davon werde unmittelbar vor seiner Immobilie erfolgen – werde der aktive Lärmschutz deutlich reduziert bzw. voll unterbrochen. Gemäß den Lärmschutzberechnungen solle dieser – gemeint war wohl „der Lärm“ - durch den aktiven Lärmschutz nachhaltig gemindert werden. Diesen Erfolg bezweifelte der Einwender, da er davon ausgehe, dass die

erforderlichen Lärmhöchstwerte nur durch einen zusätzlichen passiven Lärmschutz eingehalten werden könnten. Durch punktuelle Öffnungen der Lärmschutzwand komme es zu einer deutlichen Steigerung des Lärmes durch die Reflektion des Schalles. Besonders der durch den Lkw-Verkehr entstehende Tieffrequenzschall könne durch die Ausführung der aktiven Schallmaßnahmen nicht reduziert werden, da diese hierfür nicht ausgelegt seien. Ein passiver Lärmschutz sei für eines seiner Mietobjekte auch für den gesamten Dachstuhl erforderlich. Er wies zudem darauf hin, dass für die Reduktion der Lärmschutzwandöffnungen geplant sei, angrenzende Grundstücke über die Anliegerstraße zu erschließen, wofür auch Fläche von seinem Grundstück beansprucht werde. Die kalkulatorischen Preise hierfür halte er für deutlich zu gering. Durch die neuen Anliegerstraßen, die nicht nur teilweise auf seinem Grundstücksanteil verlaufen würden, käme es zu einer weiteren deutlichen Verkehrsbelastungen der direkten Anlieger. Es sei zu befürchten, dass der entstehende Verkehrslärm zu weiteren nachhaltigen Störungen im Haus führen werde, da die Verkehrsführung nur wenige Meter an dem Haus vorbei gehe. Teilweise würden auf dieser Seite Schlafzimmer liegen, die auch in den Häusern nicht umgelegt werden könnten. Der durch die Anliegerstraße entstehende Verkehrslärm fände in den Planungsunterlagen keine Berücksichtigung. Der Einwander wollte wissen, wie ein Ausgleich für die deutliche Ertragsminderung seiner vollständig erschlossenen und mit Parkplätzen / Terrassen als Bestandteil der Mietverträge ausgestatteten, zu erwerbenden Fläche geschaffen werden würde. Bei Abtrennung der Teilfläche drohe sogar das Problem, dass eine entsprechend baurechtlich notwendige Anzahl von Pkw-Stellplätzen nicht mehr gewährleistet werden könnte. Die derzeit genutzte Fläche vor dem Haus wäre zu schmal für das Abstellen der Fahrzeuge inklusive Zuwegung. Eine Verlegung der Fläche auf andere Teilflächen würde zu weiteren Lärmbelästigungen im dahinter liegenden Haus führen und die Attraktivität der Vermietbarkeit deutlich reduzieren. Durch das Abtrennen von 198 m<sup>2</sup> von dem Grundstück würde sich die Auslastung der Zahl der bebaubaren Grundstücksfläche erhöhen und freie Flächen für die Erstellung weiterer Wohnbaukörper, unter Würdigung der einzuhaltenden Baugrenzen, verloren gehen, was zu einer Wertminderung der gesamten Immobilie führen würde. Da es sich bei dem gesamten Bereich der Rübker Straße im Untergrund um ein Moorgebiet handeln würde, sei mit erheblichen Auswirkungen durch Erschütterungen zu rechnen. Dieses Problem würde in den ausgelegten Planungsunterlagen nicht gewürdigt werden. Der Einwander verwies insofern auf die derzeitigen Baugrundprobleme die im Zuge der Sanierungsarbeiten „Lange-Straße, Horneburg“ bestünden. Es sollten entsprechende Untersuchungen im Vorfeld erfolgen, um eine deutliche Erhöhung der Baukosten und enorme Schäden bei den Anliegern, die sogar bis zur Unbewohnbarkeit von Häusern führen könnten, zu vermeiden. Alle Gebäude sollten auf vorhandenen Schäden untersucht und dies als Beweissicherung für spätere Probleme dokumentiert werden. Durch die geplante großzügige Anbindung der direkten Anlieger, könne diese Zufahrt auch für Dritte, die kein unmittelbares Interesse hätten, als öffentliche Straße verstanden und genutzt werden. Dieses werde noch durch den in seinem Besitz befindlichen Privatweg verstärkt, der für die Anlieger 10a - 10c; 12a, b entstünde. Der Einwander wollte daher wissen, wie der Ausschluss einer unberechtigten Nutzung sichergestellt werden würde. Hierdurch entstünden weitere Lärmbelästigungen für die Anlieger und auch die bauliche Ausführung des Weges sei hierfür nicht ausgelegt. Der Ausbau der K 40 werde als Neubaumaßnahme ausgelegt. Die neuen Anliegerstraßen hätten nicht mehr den Kreisstatus. Der Einwander hinterfragte, wer für den Ausbau und den Unterhalt zuständig sei. Da dieses bisher durch Kreismittel abgedeckt worden sei,

stimme er einer Kostenumlegung und Räumungspflicht für die Anlieger nicht zu. In den Planungsunterlagen werde auch dieser wichtige Punkt nicht aufgenommen. Bereits in den letzten Jahren habe der Einwender, der beim Kauf des Hauses im Jahr 2013 von dem Schallproblem durch die Rübker Straße aus dem Gutachten wusste, seine ersten Fenster mit Schallschutz versehen. Die Erstellung einer Carportanlage zum aktiven Schallschutz und zur Steigerung der Mieterträge sei ihm wegen der Abtrennung der Teilfläche seines Grundstückes nicht mehr möglich und würde ihn in seinen Eigentumsrechten einschränken. Etwaige steuerliche Komponenten (Spekulationssteuer) seien mit zu berücksichtigen bzw. vom Käufer zu erstatten, wenn es zu einem Verkauf der Teilfläche kommen sollte. Ebenso wäre eine Vorfälligkeitsentschädigung, die aus einer ggf. erforderlichen Darlehenssonderzahlung aus einem noch laufenden Finanzierungskredit für die Immobilie kommen würde, durch den Käufer der Teilfläche zu leisten. Der Einwender hinterfragte, wie im Rahmen der Baumaßnahmen die laufende Versorgung mit Elektro, Wasser, Abwasser und Gas sichergestellt werde. Er halte die geplante Fläche für das Abstellen der Müllcontainer im Einmündungsbereich der Anliegerstraße für zu klein für alle Anliegertonnen. Das Rollgeräusch der Container sei eine erhebliche Lärmbelästigung für seine Mieter. Die geplante Breite der Anliegerstraßen und die Bauausführung würden es nicht mehr möglich machen, dass Lkws die Anlieger 14 und 16 erreichen könnten – sofern sie nicht über das Privatgrundstück des Einwenders fahren würden. Die Planungsunterlagen würden auf dieses Thema gar nicht eingehen. Der Einwender wollte ebenfalls wissen, wie der Brandschutz sichergestellt sei. Nicht nur die Feuerwehrfahrzeuge müssten die Anlieger erreichen können, die Hydranten für eine Wasserversorgung befänden sich hinter der geplanten Lärmschutzwand. Hierzu würden die Planunterlagen gleichsam keine weiteren Ausführungen enthalten. Da die Straßenbreite ein aneinander vorbeifahren nicht möglich machen würde, dürfte auch der Einsatz von Rettungsfahrzeugen nicht möglich sein oder eine weitere Benutzung bzw. Belastung von vorhandenen Privatgrundstücke nötig werden. Die Planungsunterlagen würden dieses Thema ebenfalls nicht aufnehmen. Darüber hinaus wollte der Einwender wissen, wo künftig Besucher ihre Autos abstellen sollten. Durch den Verlust des vorhandenen Grünstreifens an der K 40 und die deutliche Grundstücksreduzierung sei dies kaum noch möglich. Jene enormen Nutzungseinschränkungen würden eine wesentliche Reduzierung der Nutzungsmöglichkeiten darstellen. Zudem sei ein direktes Abbiegen in Stadtrichtung bzw. Einbiegen aus Rübke kommend in die Anliegerstraße nicht mehr möglich, was eine deutliche Verlängerung der Wege, damit eine deutliche Erhöhung der Unfallgefahren und Steigerung der Umweltbelastungen bedeute. Zudem würden die Planunterlagen keine Aussagen zur Feinstaubbelastung der Anlieger enthalten, die mit der deutlichen Verkehrssteigerung einhergehe. Der Einwender hinterfragte, welche Maßnahmen dagegen geplant seien, dass die Belastungen durch die Unterbrechung der Lärmschutzwand vor seinem Grundstück erheblich werden würden. Die Summe der geplanten Fahrzeuge werde außerdem deutlich höher ausfallen. Angaben zum zeitlichen Ablauf der Maßnahmen würden in den Planunterlagen fehlen. Besonders der zu erwartende Lärm während der baulichen Maßnahmen dürfte zu einer unerträglichen Belastung für alle Anlieger führen. Durch die Erhöhung der Versiegelung an der Rübker Straße gehe ein nicht unerheblicher Grünbereich der Stadt und den Bewohnern der Rübker Straße für eine unmittelbare Naherholung und Absorbierung von Umweltbelastungen verloren. Auch in diesem Bereich würden viele Tiere und Insekten leben, die geschützt werden müssten. Für ein gesundes Raumklima sei zu sorgen.

Mit einem weiteren Einwendungsschreiben anlässlich der dritten Auslegung brachte der Einwender zum Ausdruck, dass er an seinen vorherigen Einwendungen festhält.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, weil sie unbegründet ist bzw. die Planung den Einwänden zum Teil schon Rechnung trägt.

Hinsichtlich der Variantenauswahl ist es freilich so, dass die Vorzugsvariante Nachteile hat, auf die der Einwender zu Recht verweist. Allerdings überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Vergleich zu den anderen Varianten die Vorteile (siehe unter 2.2.3.2).

Der Einwand, durch die Öffnung der Lärmschutzwand vor seinem Grundstück komme es zu einer höheren Lärmbelastung, trifft in tatsächlicher Hinsicht zwar zu. Diese Öffnung ist aber einerseits notwendig, um die Erschließung der hinter der Lärmschutzwand liegenden Grundstücke zu gewährleisten. Andererseits ist die Öffnung so klein wie möglich gehalten worden, um die Auswirkungen auf die dahinterliegenden Grundstücke zu minimieren. Gleichwohl ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am vorderen Gebäude des Einwenders nicht möglich. Hier liegt schon die Vorbelastung bei bis zu 64 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Durch die geplanten Lärmschutzwände kommt es an einigen Immissionsorten – trotz Verkehrszunahme – zu einer Verbesserung von 1 – 2 dB(A), während es an anderen Immissionsorten zu einer Zunahme der Belastung um 1 – 2 dB(A) kommt. Ein noch besserer Schutz durch eine höhere Lärmschutzwand ist unverhältnismäßig (siehe unter 2.2.3.5.2.4). Für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte erhält der Einwender – wie gefordert – passiven Lärmschutz. Das gilt auch für das auf dem Grundstück des Einwenders in zweiter Reihe stehende Wohnhaus, an dem die Immissionsgrenzwerte lediglich an einem Immissionsort zur Nachtzeit um 1 dB(A) überschritten werden. Eine Berücksichtigung von Lärmimmissionen, die von der Benutzung der Anliegerstraßen ausgehen, war demgegenüber nicht erforderlich. Die Verkehrsbelegung auf den Anliegerstraßen ist derart gering, dass die dadurch entstehenden Lärmimmissionen neben den von der Rübker Straße ausgehenden Immissionen irrelevant sind.

Erhöhte Feinstaubbelastungen sind nicht zu befürchten, die prognostizierte Belastung wird in der Jahresmittelkonzentration auf dem Grundstück des Einwenders unter  $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen, was sich auch aus der zu den Planunterlagen gehörenden Prognose der Luftschadstoffbelastung ergibt.

Die vom Einwender in baurechtlicher Hinsicht beklagten Folgeprobleme des Teilflächenentzuges bestehen nicht. Die vorhandene Bebauung genießt Bestandsschutz, sodass die Bauaufsichtsbehörde auch nicht nachträglich einen Nachweis für Stellplätze verlangen könnte. Richtig ist, dass sich durch den Flächenentzug die Grundflächenzahl erhöht und damit eine weitere Bebauung des Grundstücks zumindest theoretisch erschwert wird. Praktisch liegt hier jedoch kein Nachteil vor, da durch die Stellung der vorhandenen Baukörper auf dem Grundstück und die vorhandenen Wegeflächen schon jetzt keine Möglichkeit mehr für eine nennenswerte weitere Bebauung besteht.

Wertminderungen des verbleibenden Grundbesitzes werden, wenn sie vorliegen, im nachgelagerten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren berücksichtigt (siehe unter 2.2.3.9.1). Dort sind auch etwaige Kosten geltend zu machen, die im Zusammenhang mit einer Lastenfreistellung des zu erwerbenden Grundstücksteils stehen. Sollten hier von Seiten eines Grundpfandrechtsgläubigers (finanzierende Bank) in irgendeiner Form finanzielle Nachteile drohen, wären diese

enteignungsbedingt und sind deshalb bei der Bemessung der Entschädigung zu berücksichtigen.

Die Gefahr einer (unbefugten) Nutzung des Privatweges auf dem Grundstück des Einwenders sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Es ist äußerlich ersichtlich, dass dieser Weg nur den wenigen Anwohnern dient. Es wäre dann Sache des Einwenders, durch geeignete Maßnahmen – bspw. die Aufstellung von Schildern „Privatweg“ – eine Nutzung durch Dritte zu unterbinden.

Die Anliegerstraßen werden in die Baulast der Hansestadt Buxtehude übergehen, die auch darüber entscheidet, wenn die Straßenreinigungs- und Räumspflicht trifft. Die Anliegerstraßen sind mit 4,10 m auch breit genug, um für benachbarte Grundstücke eine Anfahrt durch größere Fahrzeuge im Bedarfsfall zu ermöglichen. Der Einwender wird daher sein Grundstück nicht zur Überfahrt zur Verfügung stellen müssen. Die Lage von Hydranten und Müllplätzen wird in der Detailplanung noch geklärt. Dass hier Probleme entstehen, die schon im Planfeststellungsverfahren abschließend geklärt werden müssten, ist nicht ersichtlich.

Ein Verlust von Parkflächen für Besucher tritt nicht ein, da der vom Einwender angesprochene Grünstreifen an der K 40 kein öffentlicher Parkraum ist (siehe unter 2.2.3.4.3).

Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen für etwaige Schäden bei der Bauausführung sind für das Vorderhaus auf dem Grundstück des Einwenders vorgesehen. Zur Durchführung der Baumaßnahme wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

## **2.5.72 Einwender Nr. 92**

Die Einwender haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes nahe des Kälberweideweges, das hinter dessen Ausbauende liegt und in erster Reihe mit einem Wohnhaus bebaut ist. Hinter dem Haus der Einwender verläuft eine Wegefläche. Von diesem 532 m<sup>2</sup> großen Wegegrundstück sollen 5 m<sup>2</sup> nach den ursprünglichen und geänderten Planunterlagen für die Vorhabenrealisierung beansprucht werden. Die Einwender sind zu 1/27 Miteigentümer dieser Gemeinschaftsfläche.

Die Einwender trugen vor, die K 40 führe durch ein Wohngebiet. Lärm mache krank. Im Sommer würden sie kein Fenster im Haus mehr öffnen können. Sie erhoben den Einwand, die Lkws müssten sich durchquälen, um dann unter der Eisenbahnunterführung ins Gewerbegebiet zu gelangen. Sie hätten bisher keine Nachricht erhalten, dass sie etwas Grundstück abgeben sollen oder müssen und wären damit auch nicht einverstanden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Am Wohnhaus der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sicher eingehalten. Die Veränderung der Lärmbelastung gegenüber dem jetzigen Zustand ist aufgrund der Entfernung zur Rübker Straße allenfalls geringfügig. Vom Wegegrundstück, an dem die Einwender Miteigentümer sind, wird eine kleine Teilfläche benötigt, deren Inanspruchnahme sich nicht vermeiden lässt.

### 2.5.73 Einwender Nr. 93

Der Einwender hat im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen eine fristgemäße Einwendung erhoben. Er ist Eigentümer eines 609 m<sup>2</sup> großen Grundstückes in der Rübker Straße, von dem nach den geänderten Planunterlagen nunmehr 9 m<sup>2</sup> zur Realisierung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen.

In seiner Einwendung brachte der Einwender – zusammengefasst und ohne die allein andere Grundstücke betreffende Aspekte – vor, dass konkrete Angaben zum Beweissicherungsverfahren fehlen würden. Ferner gehe mit dem Vorhaben eine enorme Preisminderung seines Eigentums - dem Grundstück und dem Gebäude – einher, da eine Lärmschutzwand nicht als baulich wertsteigernd betrachtet werden könne. Zudem sei mit einer deutlich erhöhten Abgaskonzentration zu rechnen und das Sonnenlicht werde ebenso stark eingeschränkt. Bei der geplanten Höhe sei zur Sommerzeit erst nach 11.00 Uhr mit direktem Sonnenlicht zu rechnen, zur Winterzeit erst nachmittags. In Zweifel gezogen wurde die Korrektheit der Verkehrszählung. Der Einwender hinterfragte kritisch, wie Situationen geklärt werden sollten, in denen die Anliegerstraße eindeutig zu schmal sein werde (Krankeneinsätze, Feuerlöscheinsätze, Handwerkseinsätze, Umzüge, Lieferungen etc.). Mit Blick auf das Recht auf Freizügigkeit nach Art. 11 GG der im Plangebiet lebenden Menschen führte der Einwender an, dass bereits ein Umzugsvorhaben mit einem gewöhnlichen Umzugs-Lkw nicht möglich sei. Er würde seine Adresse kaum noch geschäftlich/beruflich nutzen können, da geschäftliche Besuche angesichts fehlender Parkflächen nicht mehr möglich sein würden. Dies würde auch seine Mitarbeiter betreffen und könnte zu deren Entlassung, sowie der Geschäftsschließung führen. Da Teile seines Grundstückes beansprucht werden, sei die Nutzung als Parkfläche nicht mehr gegeben.

Der Widerspruch begründe sich neben den persönlichen Interessen des Einwenders auch durch umweltschutzbezogene Gründe. Der im Plangebiet ansässige Moorfrosch (Gartenteich und Entwässerungsgraben) sei nach der FFH-Richtlinie, Anhang IV eine streng zu schützende Art und gelte auch nach BNatSchG als streng geschützt.

Die in den Planungsunterlagen aufgeführten Lärmberechnungen seien nicht nachvollziehbar und in der Prognose zu niedrig angesetzt. Grundsätzlich seien die geplanten Anliegerstraßen in dieser Form weder zulässig, ausreichend, noch entsprächen sie den sicherheitsrelevanten gesetzlichen Bestimmungen. Beispielsweise sei kein Begegnungsverkehr ohne Risiko möglich, die Stellplätze der Mülltonnen seien zu knapp bemessen, ausreichend Platz für Sperrmüllabholungen ohne Gefährdung des Verkehrs sei gar nicht umsetzbar (auch hier würden wieder direkt persönliche Grundrechte verletzt) bei Feuer und Gefahr sei man nicht erreichbar, die Lärmschutzwand verlaufe teilweise unmittelbar an Fenstern entlang usw. Das Natur- und Umweltgutachten für den Bereich der K 40 sei in seinen Schlussfolgerungen nicht nachvollziehbar und in der Bestandsaufnahme von Tieren, Vögeln und Bäumen (Hinweis: Moorfrosch) nachweislich fehlerhaft. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei im Vergleich zur Umgehungsvariante entlang der Rübker Straße deutlich zu niedrig angesetzt. Die außergewöhnlichen Belastungen und Beeinträchtigungen während der geplanten Baumaßnahme (z.B. Aufnahme der Versorgungsleitungen) seien nicht zumutbar und unzulässig.

Die geplante Kreuzung Harburger Straße / Rübker Straße / Konrad-Adenauer-Allee könne den prognostizierten Verkehr überhaupt nicht aufnehmen. Ebenso sei die

Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer nicht gegeben. Der Regelquerschnitt für die Straße, mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 20.000 Fahrzeugen sei zu gering. An der Straße würden vor der Lärmschutzwand Leitplanken zu beiden Seiten fehlen. Es gäbe keine Einlassung zu den zu erwartenden Bauschäden an den Häusern während der Bauphase im Moorgebiet. Durch den dramatisch ansteigenden Verkehr würden sich nachweislich die Emissionswerte über die zulässigen Werte bewegen. Die Nutzung der Außengrundstücke würde entgegen der Behauptung der Planungsunterlagen nicht mehr uneingeschränkt möglich sein. Auch die RAS 06 für die Anlage von Stadtstraßen wäre vollkommen ignoriert worden. Weder die Straßen noch die Fuß- oder Radwege entsprächen den geltenden Richtlinien. Aus dem Ausbau der Straße würde ein Wertverlust an den Bestandshäusern und Grundstücken resultieren. Dieser Wertverlust müsse – ebenso wie der zu erwartende Bauschaden an den Bestandshäusern entlang der Rübker Straße - vor Baubeginn ermittelt werden und in die Plankosten einfließen.

Bereits jetzt sei die Verkehrssituation auf der Harburger Straße stadteinwärts zum Feierabendverkehr alltäglich eine Katastrophe mit Staus bis zu 2 km Länge.

Es seien keine Parkplätze am Straßenrand vorgesehen, sodass sie keinen Besuch mehr empfangen könnten und fraglich sei, wo Lieferdienste, Paketzusteller, Postfahrzeuge, Taxen, ambulante Pflegedienste, Krankenfahrzeuge, Behindertentransporter, Handwerker, Kommunikationstechniker etc. halten und parken sollten. Nicht jede Immobilie würde nach vorn über ausreichend Platz oder überhaupt die Möglichkeit verfügen. Die Straße würde schlimmstenfalls bis zu mehrere hundertmal täglich blockiert werden. Auf den ohnehin zu schmalen Straßen würden Lichtmasten und Hydranten fehlen. Der Einwander hinterfragte, wo die vielen Verbots- und Verkehrszeichen befestigt werden würden. Die Rübker Straße gehöre zu den durch Hochwasser gefährdeten Bereichen, die schweren Fahrzeuge des Technischen Hilfswerkes würden jedoch gar nicht in die Anliegerstraße passen (Tatbestand der fahrlässigen Gefährdung). Ein Hydrant, der auf der anderen Straßenseite stehe, könne im Falle eines Brandes auf der gegenüber liegenden Straßenseite gar nicht genutzt werden (Tatbestand der fahrlässigen Gefährdung). Eine Ampelkreuzung könne den Verkehr nicht aufnehmen, wie der vom Landkreis bestellte Gutachter Fornaschon bereits vor Jahren bewiesen habe. Besonders der Überweg über die Abbiegespur Harburger Straße von der B 73 kommend, rechts in die Rübker Straße sei mangels Ampel jetzt schon gefährlich zu überqueren und dürfte wegen der drastischen Verkehrsprognosen kaum noch zu überqueren sein, ohne Leib und Leben zu riskieren. Die Anliegerstraßen würden irgendwann den Anliegern "geschenkt" werden und es würde sich dann um keine Kreisstraße mehr handeln, was nicht zulässig wäre. Der Einwander wollte wissen, warum es zu diesem Punkt keine Aussage gäbe.

Es gäbe keine Nothaltebuchten oder Randstreifen, sodass ein defektes Fahrzeug den gesamten Buxtehuder Innenstadtverkehr lahmlegen würde. Da die Straße zu schmal sei und es eben auch keinen Randstreifen gäbe, könne im Notfall keine Rettungsgasse gebildet werden. Der Einwander hinterfragte, wie ältere Personen oder Kinder (Schulweg) beim Überqueren der Kreuzung als Radfahrer oder Fußgänger den Überblick behalten sollten, wenn sie hierfür mindestens zwei Inseln bzw. vier Inseln beim diagonalen Überqueren der Straße nutzen müssten. Die Inseln seien im Plan nicht bemaßt, aber sehr wahrscheinlich zu klein für ein Fahrrad mit Anhänger. Technisch sei es nicht möglich, dass grün gezeichnete Bäume, die erhalten bleiben sollten, oft in die Lärmschutzwand oder Straße ragen würden, sodass wohl deutlich mehr Baume gefällt werden müssten. Die Anwohner würden

nicht von der Neubepflanzung profitieren, da diese zu weit weg sei (Schattenspendende Bäume für Grundstücke und Häuser zu Hochsommerzeiten). Es gäbe keinerlei Berechnungen zum Lärm in den vorgelegten Unterlagen, sodass diese Ergebnisse nicht nachvollziehbar seien und angezweifelt werden würden. Ohne durchgehende Fuß- und Radwege – vor allem Schulkinder müssten sich die Anliegerstraßen mit den Autos teilen - werde die Unfallgefahr sehr hoch sein. Die niedrige Schadstoffbelastung werde – auch angesichts der Manipulation von Emissionsangaben durch Autohersteller - bezweifelt, da der Einwender nicht glauben würde, dass es Erfahrungswerte für ein solch abstruses Konstrukt gäbe. Falsch sei, dass kein Airbus-Werksverkehr in den Planzahlen berücksichtigt wurde, da es offensichtlich keine Alternativroute geben werde. Unzulässig für den Neubau einer Zufahrt sei es, dass eine Durchfahrt durch die Lärmschutzwand nur mit Sichtbeeinträchtigung möglich sei. Der Einwender fragte in diesem Zusammenhang an, ob es dort Ampeln geben werde und wie man beim Ausfall der Ampeln rein oder raus fahren solle. Eine Querung für Fußgänger und Radfahrer sei nur mit unzumutbar langen Umwegen möglich. Außerdem wollte der Einwender wissen, wie Begegnungsverkehr in der 5 m breiten Zufahrt möglich sein solle. Angesichts der höchstzulässigen Breite für Fahrzeuge von 2,55 m könne auch in der Anliegerstraße – insbesondere an Stellen mit einer Breite von 4,10 m oder 3,5 m - kein Begegnungsverkehr stattfinden. Aufgrund der schmalen Breite der Straße würde ein komplettes Halteverbot bestehen, sodass der Einwender hinterfragte, wo er oder Besucher parken sollten und wozu es überhaupt eine Einfahrt gäbe, wenn man gar nicht halten dürfe. Im Übrigen würde jeder Anwohner, der eine private Zufahrt zu seinem Grundstück habe, schon zum Zwecke des Öffnens oder Schließens der Grundstückseinfriedung halten und den Verkehr behindern.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil sie unbegründet ist. In weiten Teilen trägt der Einwender nur Vermutungen, Werturteile und Pauschalkritiken vor (bspw. dass Unterlagen nicht nachvollziehbar sind), ohne konkrete Fehler aufzuzeigen, zu denen sich die Planfeststellungsbehörde äußern könnte. Soweit der Einwender konkrete Kritik zu Dingen vorbringt, die ihn selbst betreffen, ist dazu aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Folgendes festzuhalten:

Es trifft nicht zu, dass die ausgelegten Unterlagen keine Berechnungen des Verkehrslärms enthalten hätten. Diese ergaben sich vielmehr aus der schalltechnischen Untersuchung in der Planunterlage unter Nr. 17. Demnach tritt die höchste Immissionsbelastung im Obergeschoss der straßenzugewandten Fassadenseite mit 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts ein, sodass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) nicht überschritten werden. Zudem wird der Beurteilungspegel auch an jenem Immissionsort noch 5 dB(A) unter der Vorbelastung liegen, für das Wohnhaus des Einwenders ergibt sich also eine deutliche Verbesserung. Von erhöhten Abgaskonzentrationen kann keine Rede sein, da diese sich im Wesentlichen auf den Fahrbahnbereich beschränken (siehe unter 2.2.3.5.3). Nicht nachvollziehbar ist der Vorwurf, durch die Lärmschutzwand würde sich die Belichtung des Grundstücks vor allem im Winter deutlich verschlechtern. Das Wohnhaus des Einwenders ist auf dem Grundstück deutlich zurückgesetzt und zwischen der Grundstücksgrenze und der Lärmschutzwand wird sich auch noch die Anliegerstraße befinden. Selbst die Nachbarhäuser stehen näher am Wohnhaus des Einwenders als es später bei der Lärmschutzwand der Fall sein wird.

Ebenso wenig nachvollziehbar ist die Behauptung, der Einwender könne sein Grundstück wegen fehlender Parkflächen nicht mehr geschäftlich nutzen und sei sogar von einer Geschäftsschließung bedroht. Tatsächlich ist das mit einem



Einfamilienwohnhaus bebaute Grundstück des Einwenders groß genug, um Raum zum Parken zu bieten, auch nach Entzug einer Teilfläche von 9 m<sup>2</sup>. Dass das Grundstück des Einwenders im Freibereich zurzeit anders genutzt wird, kann nicht zu Lasten des Vorhabenträgers gehen. Soweit der Einwender und seine Besucher bislang auf dem Grün- bzw. Dreckstreifen zwischen Grundstücksgrenze und Straße geparkt haben, trifft es zu, dass diese Fläche wegfällt, da sie für die Anliegerstraße benötigt wird. Diese Fläche ist aber nicht Eigentum des Einwenders und das Parken ist nach § 12 Abs. 4 StVO dort auch nicht zulässig, da es sich nicht um einen zur Straße gehörenden Parkstreifen handelt.

Es trifft weiterhin auch nicht zu, dass die Anliegerstraßen zu schmal wären. Diese sind selbstverständlich breit genug, um auch Rettungsfahrzeugen aller Art genügend Platz zu bieten. Dass Begegnungsverkehr nur eingeschränkt möglich ist, tut dem keinen Abbruch, denn mit Blick auf die geringe Zahl der jeweils erschlossenen Grundstücke ist das Verkehrsaufkommen auf den Anliegerstraßen denkbar gering. Dementsprechend ist auch eine Anfahrt mit Umzugsfahrzeugen möglich, eine Verletzung des Grundrechts auf Freizügigkeit kann deshalb auch nicht vorliegen. Zur Kritik an der Dimensionierung und Gestaltung der Rübker Straße und der Anliegerstraße wird auf die allgemeinen Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3 und 2.2.3.12 verwiesen.

Eine „Täuschung“ über Baukosten liegt nicht vor. Im Stadium des Planfeststellungsverfahrens lassen sich die Baukosten nur grob abschätzen; sie ergeben sich letztlich erst aus den Detailplanungen und den Ergebnissen der Ausschreibungen der Bauaufträge. Wo es auf einen Kostenvergleich ankommt, wie beispielsweise bei der Bemessung der Verhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes oder bei der Variantenauswahl ist eine auf den Cent genaue Berechnung der Kosten nicht erforderlich. Entscheidend ist dort die Relation verschiedener Varianten hinsichtlich ihrer Kosten zueinander.

Den Bedenken des Einwenders zu Auswirkungen der Baumaßnahme selbst ist durch die angeordnete Beweissicherung und dem Genehmigungsvorbehalt für die Bauausführungsplanung Rechnung getragen. Hinsichtlich der Ausführung der Baumaßnahme wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen.

Über die vom Einwender behaupteten Wertminderungen seines verbleibenden Grundstücks wird schließlich im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren entschieden. Soweit eine Wertminderung des verbleibenden Grundstücks vorliegt, wird diese dort berücksichtigt (siehe unter 2.2.3.9.1).

#### **2.5.74 Einwender Nr. 94, Einwender Nr. 95**

Die Einwenderinnen Nr. 94 und 95 haben im Rahmen der zweiten Auslegung der Planunterlagen jeweils zwei fristgemäße Einwendungen erhoben. Sie sind Miteigentümerinnen eines Grundstückes in der Rübker Straße. Von dem 653 m<sup>2</sup> großen Grundstück, auf dem sich ein Wohnhaus befindet, nach den geänderten Planunterlagen 62 m<sup>2</sup> benötigt.

Die Einwenderinnen haben identische Einwendungen erhoben. Sie baten in ihrem Einwendungsschreiben zunächst darum mitzuteilen, wohin das Wasser, das derzeit aus der Kellergarage durch eine Pumpe in den Graben vor dem Garten eingeleitet werden würde, im Falle eines Mauerbaus vor dem Haus abfließen sollte. Darüber hinaus wollten sie wissen, ob eine Ampelschaltung an der Einmauerungsöffnung angebracht werde, wenn sie zur Konrad-Adenauer-Allee gehen / fahren wollen

würden. Sie fragten zudem an, ob der Anliegerweg beleuchtet werde und wie sie der Notarzt, die Feuerwehr, die Müllabfuhr, Briefzusteller, Besuch erreichen könnten. Sie hätten Angst hinter einer Mauer leben zu müssen und würden eine solche nicht vor dem Haus haben wollen. Sie hinterfragten, ob Kriminelle es dann einfacher hätten, in ihrem Haus einzubrechen. Hinter einer Mauer würde sie nicht gesehen und gehört. Ebenso wollten sie wissen, ob es Lärmschutzfenster geben werde und wer diese bezahlen würde, wer für die Bauschäden durch Erschütterungen aufkommen würde und wer für die Wertminderung des Hauses aufkomme.

Anlässlich der dritten Auslegung haben die Einwenderin Nr. 94 und die Einwenderin Nr. 95 wiederum identische Einwendungen erhoben. Sie würden immer noch nicht wissen, wie viele Quadratmeter vom Grundstück in der Rübker Straße 8 für den Bau der Straße enteignet werden würden. Sie wollten zudem wissen, ob die jahrelang gepflegte Buchenhecke Schaden nehmen werde. Ein Abholzen der Hecke sei für die Bewohner des Hauses sowie für Vögel, Frösche, Insekten usw. unbezahlbar. Die Lärmschutzwand würde im Obergeschoss des Hauses nichts bringen außer Autoabgasen und Lärm. Die Einwenderinnen würden keine Anliegerstraße geschenkt bekommen wollen, die sie unterhalten, reinigen und von Schnee räumen müssten. Zudem fragten sie an, wohin der Schnee geräumt werden solle. Es sei unzumutbar, dass die Ausfahrt vom Grundstück nur in eine Richtung führen solle. Es wurde gefragt, was mit Möbeltransportern, Öllieferfahrzeugen und dem Sperrmüll sei. Die Einwenderinnen wollten zudem wissen, was während des Neubaus der Straße an Dreck und Lärm auf sie zukäme.

Zusätzlich zu diesen Einwendungen erhob die Einwenderin Nr. 95 im Rahmen der dritten Beteiligung Formblatteinwendungen, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Die Einwendung wird zurückgewiesen, die von den Einwenderinnen geltend gemachten Belange sind bereits weitgehend in der Planung berücksichtigt. So wird die Anliegerstraße eine Beleuchtung erhalten, ebenso wird es eine Entwässerung geben. Die Erreichbarkeit des Grundstückes mit Kraftfahrzeugen ist gegeben. An der Einmündung der Anliegerstraße in die Rübker Straße ist keine Ampelschaltung vorgesehen. Inwiefern die Lage des Hauses der Einwender hinter einer Lärmschutzwand das Einbruchrisiko erhöht, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu beurteilen. Generell wird das Einbruchrisiko aufgrund der gewachsenen Nachbarschaft und der vergleichsweise engen Bebauung eher gering sein. Hinzukommt, dass hinter der Lärmschutzwand eine Verkehrsberuhigung eintreten wird und dort auswärtige Fahrzeuge und Personen daher umso eher auffallen. Das Einbruchrisiko dürfte daher eher sinken als steigen.

Für das Grundstück der Einwenderinnen besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz, da die Immissionsgrenzwerte nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden können. Dementsprechend wird der Vorhabenträger auch die Kosten für Lärmschutzfenster übernehmen. Die Behauptung, dass die Lärmschutzwand in den Obergeschossen keine Wirkung hat, trifft nicht zu. Die Lärmbelastung wäre an den Immissionsorten an den Obergeschossen ohne Lärmschutzwand noch um 6 dB(A) höher. Soweit die Einwenderinnen Bauschäden durch Erschütterungen in der Bauphase befürchten, ist dem durch die vorgesehene Beweissicherung Rechnung getragen. Der spätere Straßenverkehr wird hingegen nicht zu Gebäudeschäden führen (siehe Nr. 2.2.3.5.4).

Die Anliegerstraßen sind hinreichend dimensioniert, die Frage der Reinigungs- und Erhaltungspflicht ist der Regelung durch die Stadt Buxtehude vorbehalten (siehe zum Thema unter Nr. 2.2.3.3.3 und Nr. 2.2.3.4.3).

In welchem Umfang Dreck und Lärm während der Bauphase auf die Anlieger zukommen, lässt sich naturgemäß nur grob abschätzen. Der Vorhabenträger hat zu diesem Zweck eine Untersuchung für den Baulärm vorgelegt, auf deren Grundlage die Planfeststellungsbehörde unter Nr. 1.1.4.2 geeignete Schutzauflagen verfügt hat. In Bezug auf die Durchführung der Baumaßnahme bzw. der sonstigen baubedingten Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.13 verwiesen. Die Einwenderinnen werden dabei voraussichtlich am meisten von den Bauabschnitten IV und VI betroffen sein. Hinsichtlich der baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.5.5 Bezug genommen.

Wertminderungen müssen die von Eigentumsentzug betroffenen Einwender im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend machen (siehe unter 2.2.3.9.1). Die Fläche, welche vom Grundstück der Einwender in Anspruch genommen werden muss, konnte unproblematisch dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis entnommen werden. Sofern sich die von den Einwendern angesprochene Hecke auf der zu enteignenden Fläche befindet, muss die Hecke auch beseitigt werden.

#### **2.5.75 Einwender Nr. 96, Einwender Nr. 97, Einwender Nr. 98, Einwender Nr. 99**

Die Einwender haben jeweils im Rahmen der dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind jeweils Eigentümer von Grundstücken in einem Wohngebiet, das sich ca. 500 bis 550 m nördlich der Rübker Straße befindet. Ihre Grundstücke liegen dabei jeweils in dritter Reihe nordöstlich vom Kälberweideweg und sind jeweils mit einem Reihenwohnhaus bebaut.

Jeder dieser Einwender hat im Rahmen der dritten Beteiligung Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Darüber hinaus machten die Einwender geltend, dass der Verkehr unmöglich über den Kälberweideweg und den Bollweg umgeleitet werden könne, da vor allem letzterer ohnehin schon zu den Stoßzeiten mehr als überlastet sei. Nach den Einwendern Nr. 97 und 98 berge dies eine unkalkulierbare Gefahr für deren Kinder. Der Einwender Nr. 96 gibt an, die Verkehrsumleitung berge eine unkalkulierbare Gefahr für die dort langgehenden Fußgänger und Radfahrer, sowie eine Erschwernis und Verzögerung auf dem täglichen Arbeitsweg. Ähnlich äußerte sich der Einwender Nr. 99. Alle Einwender machten geltend, dass die Einschränkungen während der Bauzeit des Zubringers für sie und ihre zum Teil schulpflichtigen Kinder unzumutbar sei. Die Einwender Nr. 96 fügten darüber hinaus an, dass der Weg zur Tagespflege ihres Sohnes im Wohngebiet Feldmannsweg/Else-Klindtworth-Straße erheblich erschwert und mit einem zeitlichen Mehraufwand durch das erhöhte Verkehrsaufkommen verbunden sei. Die Einwenderin Nr. 97 machte geltend, das gemeinsame Spielen von ihren Kindern mit den eng befreundeten Kindern aus dem Wohngebiet Feldmannsweg werde durch das massive Verkehrsaufkommen im Bollweg und im Kälberweideweg erschwert. Alle Einwender zeigten sich verärgert, dass der Bau der Abfahrt bereits begonnen habe. Zudem machten die Einwender Nr.

97, 98 und 99 darauf aufmerksam, dass die Anwohner bereits zusätzlichem Fluglärm und dem Lärm der Autobahn ausgesetzt seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung der Grundstücke der Einwender zur Rübker Straße kommt eine eigene Betroffenheit allenfalls für die geltend gemachte Verkehrszunahme im Kälberweidenweg in Betracht. Hier sieht die Planfeststellungsbehörde jedoch keinen weiteren Handlungsbedarf (vgl. noch die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.6). Die behaupteten Verschlechterungen der Wegebeziehungen sind in Anbetracht der für das Vorhaben streitenden Belange in jeder Hinsicht zumutbar.

Richtig ist, dass der Bau der Anschlussstelle Buxtehude-Ost bereits begonnen hat. Hierbei handelt es sich um ein Vorhaben der NLStBV, für das aufgrund eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 14. November 2011 schon seit Jahren Baurecht besteht.

### **2.5.76 Einwender Nr. 100; Einwender Nr. 101; Einwender Nr. 102**

Die Einwender Nr. 100 haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 270 m nördlich von der Rübker Straße und dritter Reihe nordöstlich des Kälberweideweges liegt. Dieses ist mit einer Doppelwohnhälfte bebaut.

Die Einwender 101 haben ebenfalls zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 600 m in nördlicher Richtung von der Rübker Straße entfernt liegt und in dritter Reihe nordöstlich vom Kälberweideweg mit einem Reihenwohnhaus bebaut ist.

Auch der Einwender Nr. 102 hat zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Der ist Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 250 m nördlich von der Rübker Straße entfernt liegt und in dritter Reihe nordöstlich vom Kälberweideweg mit einer Doppelwohnhälfte bebaut ist.

Die Einwender haben im Rahmen der dritten Auslegung Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Darüber hinaus machten die Einwender Nr. 100 geltend, der gesamte Bereich werde durch das Vorhaben verschandelt, das Verkehrsaufkommen sei nicht händelbar und aus umwelttechnischen Gründen nicht zumutbar. Darüber hinaus müssten alle Eigentümer mit Wertverlusten ihrer Immobilien rechnen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern die Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Einwender wohnen nicht an der Baustrecke, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung. Ihre Grundstücke sind von einer spürbaren Zunahme von Immissionen nicht betroffen, sodass eine Wertminderung des Grundstückes höchst unwahrscheinlich ist. Sonstige abwägungserhebliche Betroffenheiten sind nicht oder nicht näher vorgetragen.

### **2.5.77 Einwender Nr. 103**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung fristgemäß eine Einwendung erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 550 m in nördlicher Richtung von der Rübker Straße entfernt liegt und in zweiter Reihe in nordöstlicher Richtung des Kälberweideweges mit einem Reihenwohnhaus bebaut ist.

Die Einwender machten mit ihrer Einwendung geltend, dass das geplante Vorhaben den Charakter der Wohngegend, in der sich ausschließlich verkehrsberuhigte Wohnstraßen (Kälberweideweg, Bollweg, Reihenhaussiedlung Schilfgraben 1 bis 31) befänden, krass verändern würde. Die Lärmschutzwände und die Anliegerstraßen würden sich extrem auf die Zufahrtsmöglichkeiten zum Wohngebiet Schilfgraben und die Fußgängerstrecken zu Einkaufsmöglichkeiten an der Konrad-Adenauer-Allee auswirken. Die Einwender kritisieren die für sie nicht nachvollziehbare langjährige und immer stärker ausgeprägte Flächenfreigabe zur Wohnbebauung an der Rübker Straße, obwohl der beabsichtigte Trassenverlauf im Wesentlichen seit ca. 40 Jahren klar gewesen sei. Die Einwender sind der Ansicht, die eintretenden Auswirkungen seien für ihr Wohngebiet nicht zumutbar und müssten zu einer weiträumigen Umgehung der Wohngebiete führen. Darüber hinaus rügen sie, dass die geplante Trasse generell und insbesondere bei zu erwartenden Verkehrsspitzen (Berufsverkehr, Unfallsituation im Einmündungsbereich der Kreuzung Harburger Straße usw.) zu erheblichem Ausweichverkehr auf den Wohnstraßen über den Kälberweideweg, Schilfgraben, Bollweg und weiter Richtung Harburger Straße führen werde. Damit würde im Wohnbereich Schilfgraben die Verkehrssicherheit für spielende Kinder, Fußgänger – insbesondere ältere Menschen – und Radfahrer führen. In fortschreitendem Lebensalter könnten Freunde nicht mehr unkompliziert besucht werden. Hilfsfahrzeuge (Unfallwagen, Feuerwehr) und Versorger (Müllabfuhr, Straßenreinigung) würden nur verzögert eintreffen können bzw. in den Einmündungsbereichen zu stärkeren Verkehrshindernissen werden. Bei der Enge der Trassen würden häufig Verkehrsstaus auftreten, Umweltbelastung inklusive. Die Geräusch- und Immissionsbelastung werde erheblich steigen und zu dem erheblich angewachsenen Flugverkehr (Airbus, Flughafen Fuhlsbüttel) hinzukommen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern die Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Einwender wohnen nicht an der Baustrecke, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung. Ihr Grundstück ist von einer spürbaren vorhabenbedingten Zunahme von Immissionen nicht betroffen und auch die Verkehrszunahme im Kälberweideweg betrifft die Einwender höchstens mittelbar und dann auch nur sehr geringfügig (siehe unter Nr. 2.2.3.6) ist. Sonstige abwägungserhebliche eigene Betroffenheiten sind nicht vorgetragen.

### **2.5.78 Einwender Nr. 104**

Der Einwender hat zur dritten Auslegung fristgemäß eine Einwendung erhoben. Er ist Eigentümer eines Grundstückes, das sich ca. 250 m in südwestlicher Richtung von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße/Rübker Straße in der Nähe der Konrad-Adenauer-Allee befindet und mit einem Wohnhaus bebaut ist.

Der Einwender trug vor, das Vorhaben sei wegen des Naturschutzrechts nicht umsetzbar, da ein EU-Vogelschutzgebiet angeschnitten werde. Der Einwender möchte in diesem Zusammenhang wissen, ob die Trassenführung diesbezüglich zur

Prüfung bei der EU vorgelegt worden sei und möchte gegebenenfalls die schriftliche Begründung der EU einsehen. Er fragt zudem an, ob eine anderweitige Erweiterung des Vogelschutzgebietes geprüft worden sei, damit die Trassenführung das Vogelschutzgebiet nicht schneide. Er gibt zu bedenken, dass die Erlaubnis für das Betreiben aktiver Landwirtschaft im Vogelschutzgebiet erstaunlich sei. Gegen die Anbindung über die Rübker Straße würden zusätzlicher Lärm, Abgase, höhere Feinstaubbelastungen für die gesamte Wohnregion (Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee, Rübker Straße und Harburger Straße), der Knotenpunkt mit ständigen Staus nicht nur zu Stoßzeiten durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr und die dadurch erhebliche Zunahme der Feinstaubbelastung sprechen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil dem Einwender die Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Der Einwender wohnt nicht an der Baustrecke, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung. Auch sonst ist für eine eigene Betroffenheit weder etwas vorgetragen, noch etwas ersichtlich. Zu den aufgeworfenen naturschutzrechtlichen Fragen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.7.3 verwiesen. Eine Beteiligung der EU-Kommission nach § 34 Abs. 5 S. 2 BNatSchG war nicht veranlasst, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Moore bei Buxtehude“ im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht eintritt.

#### **2.5.79 Einwender Nr. 105**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung jeweils eine Einwendung fristgemäß erhoben. Einer der Einwender ist Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 900 m ist südwestlicher Richtung von der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee/Harburger Straße/Rübker Straße entfernt etwa 330 m nördlich der Konrad-Adenauer-Allee liegt. Die Einwenderin wohnt unter der gleichen Adresse.

Beide Einwender haben identische Einwendungen im Rahmen der dritten Auslegung erhoben. Sie machten geltend, dass sie als Anrainer schon jetzt Schwierigkeiten hätten, auf die Konrad-Adenauer-Allee einzubiegen. Dies würde wahrscheinlich dann unmöglich werden, wenn die Rübker Straße ausgebaut werde. Die Lärmbelästigung würde durch das höhere Verkehrsaufkommen steigen. Ebenso gäbe es eine höhere Luftverschmutzung.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern die Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Einwender wohnen nicht an der Baustrecke, sondern vielmehr in deutlicher Entfernung. Sie sind aufgrund der Lage ihres Grundstückes weder von einer vorhabenbedingten Zunahme des Verkehrslärms auf der Konrad-Adenauer-Allee, noch von einer Zunahme der Luftschadstoffbelastung betroffen. Die behauptete Erschwerung bei der Einfahrt auf die Konrad-Adenauer-Allee durch eine vorhabenbedingte Verkehrszunahme dort sieht die Planfeststellungsbehörde nicht, weil die Verkehrszunahme auf der Konrad-Adenauer-Allee überschaubar ist und damit verbundene Erschwerungen für die Einwender die für die Abwägungserheblichkeit maßgebliche Geringfügigkeitsschwelle ersichtlich nicht überschreiten.

### **2.5.80 Einwender Nr. 106**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben und werden darüber hinaus von den Rechtsanwälten Klemm & Partner vertreten. Sie sind Eigentümer eines 544 qm großen, mit einem Reihenwohnhaus bebauten Grundstückes im Schilfgraben, von dem ausweislich der geänderten Planunterlagen eine Grundstücksfläche von 30 qm für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden soll.

Im Rahmen der dritten Auslegung haben die Einwender Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92).

Darüber hinaus rügen die Einwender die Inanspruchnahme einer Teilfläche ihres sowieso schon kleinen Grundstückes für den Bau einer Fußgängerinsel im Ausfahrtbereich des Kälberweideweges. Der Fuß-/Fahrradweg würde direkt über die jetzige Terrasse der Einwender führen. Ein Aufstellen ihres Trampolins und des Swimmingpools sei nicht mehr möglich. Ein Lärmschutz sei in den drei Schlafzimmern (Eltern, zwei Kinder), die jeweils im ersten bzw. zweiten Stockwerk liegen würden, bei einer 3 m hohen Lärmschutzwand nicht mehr möglich, da die Einwender stets bei offenem Fenster schlafen müssten. Ebenso werde aufgrund der Lärmschutzwand – besonders in den Wintermonaten – sehr viel Schatten auf das Grundstück der Einwender fallen. Eine Luftreinigung, Sauerstoffbildung und natürlicher Lärmschutz sei nicht mehr gegeben, da sämtliche große Bäume rund um das Grundstück der Einwender gefällt werden würden. Die Einwender wandten sich dagegen, dass die genehmigte und auf das gesamte Grundstück abgestimmte Ein- und Ausfahrt auf dem Rande des Grundstückes verschoben werden solle. Die Einfahrt sei mit zwei elektrischen Toren versehen, deren Anschlusskabel weit unter dem Pflaster verlegt worden sei und nicht mehr umgelegt oder verlängert werden könne. Die Zufahrt sei so geplant, dass man das Grundstück vorwärts befahren und auch wieder vorwärts verlassen könne. Die Lärmschutzwand würde verhindern, dass die Mülltonnen (vier Stück pro Familie) an der Rübker Straße zur Entleerung bereitgestellt werden könnten.

Zum Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner wird auf die gesonderten Ausführungen hierzu verwiesen (unten 2.5.86).

Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Den Einwendern ist zuzugeben, dass ihr Grundstück durch das Vorhaben schwer betroffen ist. Dies folgt zum einen aus dem Flächenentzug, zum anderen aus der Zunahme der Verkehrslärmbelastung. Der am stärksten betroffene Immissionsort ist die Südostfassade des zweiten Obergeschosses, die im Nullfall, also ohne das Vorhaben, im Jahr 2025 mit 63 dB(A) tags nach 57 dB(A) nachts belastet wäre. Vorhabenbedingt steigt diese Belastung deutlich um 7 dB(A) auf tags 70 dB(A) und nachts 64 dB(A) an. In den unteren Geschossen steigt die Belastung ebenfalls bzw. bleibt konstant. Gleichwohl ist ein besserer aktiver Lärmschutz durch höhere Lärmschutzwände nicht möglich. Gerade am Grundstück der Einwender wäre eine deutlich höhere Lärmschutzwand erforderlich, um zu einer Einhaltung der Immissionsrichtwerte bzw. zu einer Unterschreitung der Werte von 70/60 dB(A) zu kommen. Auf die mit den Lärmschutzwänden verbundene Verschattungswirkung des Grundstückes weisen die Einwender selbst hin, wobei die Planfeststellungsbehörde diese bei einer 3 m hohen Schallschutzwand noch für zumutbar hält, nicht mehr aber bei einer wesentlich höheren Schallschutzwand. Hinzu kommt, dass im Interesse der Gleichbehandlung

der Betroffenen dann die Erhöhung der Schallschutzwände auch nicht nur auf das Grundstück der Einwender beschränkt werden könnte, was zu höheren Kosten pro Schutzfall führen würde. Daher erachtet die Planfeststellungsbehörde weitergehenden aktiven Lärmschutz für unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG; auf die Ausführungen unter 2.2.3.5.2.4 sei daher verwiesen. Die Einwender erhalten stattdessen passiven Schallschutz. Allerdings entfalten die Lärmschutzwände auch hinsichtlich der Luftschadstoffe eine gewisse Trennwirkung, sodass die Befürchtung vor einer erheblichen Zunahme der Luftschadstoffbelastung unbegründet ist (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3).

Eine Erschwerung im Zusammenhang mit der Müllabfuhr sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Einwender können ihre Mülltonnen anstelle der Rübker Straße künftig an der neu zu schaffenden Grundstückseinfahrt am Kälberweideweg zur Abholung bereitstellen. Sie sind nicht auf die an anderer Stelle zu schaffenden Sammelplätze angewiesen.

Der Flächenentzug als solcher ist in dem Maße notwendig, um entlang der Rübker Straße Schallschutzwände sowie Geh- und Radwege zu realisieren. Hierfür werden die Einwender entschädigt. Im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren können die Einwender auch Nachteile geltend machen, die dadurch entstehen, dass Terrasse und Freibereich nicht mehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen.

Unumgänglich ist auch die Verlegung der Zufahrt. Soweit der Vorhabenträger zu diesem Zweck vorhandene Grundstückseinfriedungen und Toranlagen in Anspruch nehmen muss, kann der Einwender dafür im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren Ersatz verlangen. Ungeachtet dessen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der Vorhabenträger an die Einwender mit dem Bemühen um einen freihändigen Erwerb durch Kaufvertrag herantreten wird. In diesem Zusammenhang kann ggf. auch die Neuherstellung einer Toranlage durch den Vorhabenträger und auf dessen Kosten einvernehmlich geregelt werden.

In Anbetracht der Schwere der Beeinträchtigungen des Grundstücks der Einwender (Flächenentzug, Lärmimmissionen, Verschattung) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Einwender nach § 8 Abs. 3 NEG im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren möglicherweise auch die Übernahme ihres Grundstücks verlangen können. Dies zu entscheiden obliegt jedoch der Planfeststellungsbehörde, zumal es Sache der Einwender ist, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die teilweise Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele aber gleichwohl als gerechtfertigt, auch wenn dies am Ende dazu führt, dass der Vorhabenträger das Grundstück übernehmen muss.

#### **2.5.81 Einwender Nr. 107**

Der Einwender hat zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Er ist Eigentümer eines in zweiter Reihe südlich an der Rübker Straße anliegenden Grundstückes, das mit einer Doppelhaushälfte bebaut ist. Der Zugang zum Grundstück erfolgt über ein 793 qm großes Wegegrundstück, von dem entgegen der ursprünglichen Planung keine Teilfläche benötigt wird.

Der Einwender wandte die extreme Lärmbelästigung trotz der Lärmschutzwände ein und rügte eine erhöhte Schadstoffbelastung bzw. Emissionskonzentration, die Gefährdung der Kinder z. B. auf deren Schulweg durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, die optische Beeinträchtigung durch die Lärmschutzwand und



den Verlust von zig Einzelbäumen. Darüber hinaus rügte der Einwender die entstehende Einhausung und Zerschneidung der Nachbarschaftsgemeinschaft und den Wertverlust des Grundstückes inklusive der Immobilie.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Von einer extremen Lärmbelastung kann am Grundstück des Einwenders keine Rede sein. Aufgrund der Lage in zweiter Reihe und hinter der Lärmschutzwand ist am Wohnhaus des Einwenders keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete zu erwarten. Die Luftschadstoffbelastung wird sich im Vergleich zur schon vorhandenen Hintergrundbelastung nicht weiter erhöhen. Beeinträchtigungen von Kindern und anderen Fußgängern sind nicht zu erwarten, da sich diese selbst in den Bereichen entlang der Straße mit erhöhter Schadstoffbelastung in der Regel nur kurz aufhalten. Einen Wertverlust hinsichtlich des Grundstückes des Einwenders sieht die Planfeststellungsbehörde daher ebenfalls nicht, selbst wenn ein solcher, stünde er dem Vorhaben angesichts des Gerichts der damit verfolgten Ziele nicht entgegen.

### **2.5.82 Einwender Nr. 108**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstücks im Schilfgraben, das mit einem Reihenwohnhaus bebaut ist. Die vorhandene wohl hauptsächlich genutzte Zuwegung zum Grundstück ist 531 qm groß. von diesem Wegegrundstück sollen für die Verwirklichung des Vorhabens ausweislich der geänderten Planunterlagen fünf Quadratmeter in Anspruch genommen werden.

Die Einwender haben im Rahmen der dritten Auslegung Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus machten die Einwender geltend, dass sie angesichts des Lärms nachts nicht mehr ruhig schlafen können würden und bei geschlossenem Fenster schlafen müssten. Auch tagsüber würden sie durch den Lärm, die Abgase und den Feinstaub sehr belastet werden. Die Belastung würde nicht nur gesundheitlich gelten, auch die Lebensqualität wäre dadurch sehr gemindert. Terrasse und der Garten würden kein Erholungs- und Entspannungsort mehr sein. Das Stadtbild würde durch die hohe Lärmschutzwand „total“ verschandelt werden und das Haus der Einwender an Wert verlieren. Der Lkw-Verkehr würde nicht nur enormen Lärm, sondern auch Erschütterungen erzeugen, welche für das Haus der Einwender sehr schädlich sein würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete können am Gebäude der Einwender an den Immissionspunkten in den Obergeschossen nicht durchgängig eingehalten werden. Die höchste Belastung ist im zweiten Obergeschoss an der Südwestfassade mit 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zu verzeichnen, was einer Steigerung von bis zu 5 dB(A) im Vergleich zum Nullfall entspricht. Für diese Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte haben die Einwender Anspruch auf passiven Schallschutz, da ein weitergehender aktiver Schallschutz aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen ausscheidet. Es trifft aber nicht zu, dass Garten und Terrasse ihre Eignung als Erholungsfläche verlieren würden. Der Außenwohnbereich wird mit nur 56 dB(A) belastet, was deutlich unter dem Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) liegt. Die Belastung durch Schadstoffimmissionen wird sich auf dem Grundstück der Einwender demgegenüber auf dem Niveau der Hintergrundbelastung bewegen, sie wird also nicht ansteigen und erst nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV auch nur annähernd erreichen (siehe

unter Nr. 2.2.3.5.3). Erschütterungen durch den Verkehr auf der Rübker Straße sind nach dem Ausbau aufgrund der Entfernung des Gebäudes zur Rübker Straße auch nicht zu besorgen (siehe Nr. 2.2.3.5.4).

Vor diesem Hintergrund ist auch eine eventuell eintretende Wertminderung des Grundstücks der Einwender als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen und zumutbar (siehe Nr. 2.2.3.9.3).

Die behauptete Verschandelung des Stadtbildes ist schließlich kein eigener Belang der Einwender. Im Übrigen sind die geplanten Lärmschutzwände zum Schutz der Anlieger erforderlich und deshalb in einer durch den Automobilverkehr geprägten urbanen Landschaft hinzunehmende Funktionsbauwerke.

### **2.5.83 Einwender Nr. 109**

Die Einwenderin hat zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie ist Eigentümerin eines in zweiter Reihe südlich der Rübker Straße auf Höhe der Straße am Rugen End gelegenen Grundstückes, das mit einer Doppelwohnhauhälfte bebaut ist.

Die Einwenderin hat im Rahmen der dritten Auslegung eine Formblatteinwendungen erhoben, wobei hinsichtlich dieses Vortrages und der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde auf die besonderen Ausführungen hierzu verwiesen wird (unten 2.5.92). Darüber hinaus macht die Einwenderin geltend, die Grundstücke der Rübker Straße 10A-C, 12 und 12A wären von den Eltern der Einwenderin jeweils mit noch genügend Abstand zur Rübker Straße gekauft worden. Für den Ausbau der Rübker Straße hätten die Eltern der Einwenderin je einen Streifen der Grundstücke Rübker Straße 10 und 12 abgeben müssen. Das von der Einwenderin auf dem eigenen Grundstück errichtete Wohnhaus sollte ihr als Altersvorsorge dienen, falls sie später Pflege benötigen würde. Mit dem Bau des Autobahnzubringers würde ihr Haus erheblich an Wert verlieren. Die Einwenderin rügt den stetig steigenden Verkehr, den die Anwohner der Rübker Straße bisher schon hätten verkraften müssen und die nunmehrige Zunahme des Flugverkehrs. Es wäre absehbar, dass bei einer Ansiedlung der Müllabfuhr direkt vor den Grundstücken Rübker Straße 10 und 12 „herrenloser“ Müll liegenbleiben und sicherlich von niemandem weggeräumt werden würde. Weiterhin sei zu befürchten, dass sich Ungeziefer ansiedeln werde, für welches dann auch niemand zuständig sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile sind für die Einwenderin zumutbar. Die Immissionsgrenzwerte für die Verkehrslärmimmissionen werden am Grundstück der Einwenderin eingehalten. Eine gesonderte Berücksichtigung von Fluglärm war nicht geboten. Ein Flächenverlust des Grundstücks durch frühere Straßenbaumaßnahmen kann dem Vorhaben nicht zugerechnet werden, zumal die Eltern der Einwenderin hierfür sicherlich entschädigt wurden. Die Planfeststellungsbehörde vermag daher auch einen nennenswerten vorhabenbedingten Wertverlust nicht zu erkennen. Selbst wenn dieser einträte, müsste er hingenommen werden und wäre angesichts der geringen Belastung des Grundstücks der Einwenderin auch zumutbar (siehe Nr. 2.2.3.9.3).

Das von der Einwenderin angesprochene Müllproblem stellt sich nicht, da die Mülltonnenabstellplätze eingehaust werden sollen. Es ist zudem Sache der Anwohner, ihre Mülltonnen nicht so zu überfüllen, dass bei der Müllabholung Reste am Abholplatz verbleiben. Die Planfeststellungsbehörde kann und darf insoweit auf ein vernünftiges Handeln aller Anwohner vertrauen.

#### **2.5.84 Einwender Nr. 110**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes im Wohngebiet Schilfgraben, das mit einem Reihenwohnhaus in zweiter Reihe zur Rübker Straße bebaut ist. Ausweislich des vorhandenen Kartenmaterials erfolgt der Zugang zum Grundstück wohl hauptsächlich über ein 357 qm großes Wegegrundstück, von dem für die Verwirklichung des Vorhabens 32 qm in Anspruch genommen werden sollen. Auf der anderen Seite des Grundstückes der Einwender hinter dem Garten des Hauses verläuft zudem ein 532 qm großes Wegegrundstück, von dem wiederum fünf Quadratmeter für die Verwirklichung des Vorhabens beansprucht werden.

Mit ihrer Einwendung machten die Einwender geltend, dass ihr Reihenhaus an der Rübker Straße läge und somit erheblich an Wert und Wohnqualität verlieren würde. Ein erholsamer Aufenthalt im Garten würde bei so hohem Verkehrsaufkommen kaum noch möglich sein. Die Einwender kritisierten, dass Gebäudeschäden durch Erschütterungen als unmöglich abgetan würden. Tatsächlich sei schon das Rammen der Pfähle für die Autobahn wahrnehmbar. Der Lärmschutz sei unwirksam, da sich die Schlafräume der Einwender oberhalb der geplanten Lärmschutzwand befinden würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete können am Gebäude der Einwender an den Immissionspunkten in den Obergeschossen zwar nicht durchgängig eingehalten werden. Die höchste Belastung ist im zweiten Obergeschoss an der Südwestfassade mit 59 dB(A) tags und 53 dB(A) nachts zu verzeichnen, was einer Steigerung von maximal 1 dB(A) im Vergleich zum Nullfall entspricht. An anderen Immissionsorten des Gebäudes sinkt die Belastung sogar leicht um 2- 3 dB(A), sodass von der Unwirksamkeit des Lärmschutzes keine Rede sein kann. Für die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte haben die Einwender Anspruch auf passiven Schallschutz, da ein weitergehender aktiver Schallschutz aus den unter Nr. 2.2.3.5.2.4 genannten Gründen ausscheidet. In der Gesamtbetrachtung verschlechtert sich die Situation für das Grundstück der Einwender daher nicht bzw. allenfalls kaum.

Erschütterungen durch den Verkehr auf der Rübker Straße sind nach dem Ausbau auch nicht zu besorgen (siehe Nr. 2.2.3.5.4). Dass die Einwender Erschütterungen aus dem Autobahnbau wahrnehmen können, hat mit dem hier planfestgestellten Vorhaben nichts zu tun. Es ist damit auch nicht besagt, dass durch die Bauarbeiten für die Rübker Straße unzumutbare Immissionen durch Erschütterungen hervorgerufen werden, denn nicht jede spürbare Erschütterung überschreitet schon die Zumutbarkeitsschwelle. Zudem wird im vorliegenden Fall schon aus Gründen des Baulärmschutzes für die Lärmschutzwände kein Rammverfahren eingesetzt, welches Erschütterungen hervorrufen könnte, sondern ein Bohrverfahren.

#### **2.5.85 Einwender-Nr. 111**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Eigentümer eines Grundstückes, das ca. 360 Meter in nördlicher Richtung von der Rübker Straße in dritter Reihe nordöstlich des Kälberweideweges liegt und mit einer Doppelwohnhauhälfte bebaut ist.

Die Einwender rügen Schädigungen durch den Autobahnzubringer am Haus durch den moorigen Boden, die große Lärmbelästigung durch den Autoverkehr und dadurch gesundheitliche Schäden. Zudem führen sie kritisch die Schleichwege der

Autofahrer durch den Kälberweideweg, Schilfgraben und Bollweg an, wenn es an der Harburger Straße aufgrund des täglich hohen Verkehrsaufkommens zu Staus käme. Es gäbe keine Ausweichmöglichkeiten um Rettungsgassen bei eventuellen Unfällen zu bilden.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil den Einwendern die Betroffenheit fehlt. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Die Einwender wohnen nicht an der Baustrecke, sondern vielmehr in einiger Entfernung. Ihr Grundstück ist von einer spürbaren vorhabenbedingten Zunahme von Immissionen nicht betroffen und auch die Verkehrszunahme im Kälberweideweg betrifft die Einwender höchstens mittelbar und dann auch nur sehr geringfügig (siehe unter Nr. 2.2.3.6) ist. Sonstige abwägungserhebliche eigene Betroffenheiten sind nicht vorgetragen.

#### **2.5.86 Rechtsanwälte Klemm & Partner (vertreten Einwender Nr. 39, 49, 61, 85 und 106)**

Zur dritten Auslegung haben die Rechtsanwälte Klemm & Partner ihre Vertretung der Einwender Nr. 39, 49, 61, 85 und des Einwenders Nr. 106 angezeigt und Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die umfangreich angeführten Argumente nachfolgend mit der jeweiligen Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde abgehandelt:

##### *Vorbringen der Einwender*

Es wurde vorgetragen, dass die einzig rechtmäßige Verfahrensbeendigung die Verfolgung der Nullvariante (auch V4) darstellen würde. Darunter versteht der Einwender den Fall, dass kein Anschluss der Buxtehuder Innenstadt über eine Anschlussstelle Buxtehude entsteht und somit auf die Anschlussstelle Buxtehude verzichtet wird. Die Entscheidung zu Gunsten einer solchen Nullvariante sei möglich und rechtmäßig. Es bestünde keine Bindung durch eine übergeordnete Planung an irgendeine Verkehrsertüchtigung in Buxtehude aufgrund der vorgesehenen Anschlussstelle. Im Planfeststellungsverfahren zur BAB 26, 2. Bauabschnitt, hätte schon aus Kompetenzgründen keine Festlegung für einen Ausbau des nachgeordneten Straßennetzes in Buxtehude vorgenommen werden können. Vorliegend sei die Nullvariante eine echte Planungsvariante. Ziel der Planung sei die Anbindung der Stadt Buxtehude an die BAB 26. Die Vor- und Nachteile bestimmter Varianten seien Teil der Abwägung, aber nicht Teil des verfolgten Planungsziels, an dem die Planrechtfertigung zu messen sei. Eine möglichst direkte Anbindung des Ortskerns Buxtehude sei nicht Ziel des Planfeststellungsverfahrens. Ein faktischer Ausschluss der Nullvariante wegen der Nichterreichung des Planungsziels wäre allenfalls dann zu bejahen, wenn ohne die Anschlussstelle Buxtehude keine verkehrsgünstige Anbindung der Stadt an die BAB 26 bestünde. Dies wäre jedoch der Fall, da die Stadt Buxtehude bereits durch zwei Anschlussstellen (Anschlussstelle Neu Wulmstorf und Anschlussstelle Jork) angebunden sei. Beide Anschlussstellen würden dabei nur ca. acht Kilometer auseinander liegen. Drei Anschlussstellen hingegen seien unter dem Aspekt des Netzzusammenhangs und der übergeordneten Verkehrsplanung auf nur acht Kilometer Autobahnlänge rund um die Stadt Buxtehude nicht erforderlich. Ein rechtlich vorgegebener Ausschluss der Nullvariante bestünde nicht. Ein etwaiges höheres Verkehrsaufkommen an den

Anschlussstellen Jork und Neu Wulmstorf bei Wegfall der Anschlussstelle Buxtehude hätte vielmehr in den entsprechenden Verfahren zu diesen Anschlussstellen bewältigt werden müssen.

Die Ausbauvariante 1 sei als einzig FFH-verträglich dargestellt worden (Umweltverträglichkeitsstudie, wie zuvor, Ziff. 8, S. 105), was bei Berücksichtigung der Nullvariante ersichtlich falsch sei. Die Nullvariante hätte keine Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Moore bei Buxtehude“, ob dies auch für die Variante 1 gelte, sei hingegen zweifelhaft.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das Vorbringen der Einwender berührt einerseits die Frage nach der Planrechtfertigung und andererseits die Variantenauswahl. Die Planrechtfertigung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres gegeben, denn für das Vorhaben besteht gemessen an die Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes ein Bedarf. Zielsetzung des NStrG als maßgeblichem Fachplanungsgesetz ist u.a. der Bau und Erweiterung des Kreisstraßennetzes entsprechend den verkehrlichen Bedürfnissen. Diesen Zielen genügt das Vorhaben, denn es trägt dazu bei, die Ortschaften Ovelgönne und Dammhausen im Zusammenwirken mit der A 26 vom Durchgangsverkehr der B 73 zu entlasten. Zudem wird mit dem Ausbau der K 40 der Anschluss der Stadt Buxtehude an die Autobahn insgesamt verbessert. Dem steht nicht entgegen, dass Verkehr aus und nach Buxtehude auch über die Anschlussstellen Jork/Neukloster und Neu Wulmstorf von und zur Autobahn gelangt. Durch den Ausbau der K 40 und den Anschluss an die Autobahn lässt sich die Wirksamkeit der Autobahn zur Entlastung und Neuorganisation der Verkehrsbeziehungen auf dem überlasteten Kreisstraßennetz in Buxtehude noch verbessern. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.1 wird verwiesen. Dem steht auch nicht entgegen, dass das Ziel der Neuordnung und Entlastung des Verkehrs im nachgeordneten Netz in Buxtehude angeblich nicht ausdrücklich in den Planunterlagen erwähnt wird, wie die Einwender behaupten. Der Vertreter des Vorhabenträgers hat im Erörterungstermin am 7. September 2017 ausdrücklich erklärt, dass der Landkreis (auch) diese Ziele verfolge<sup>288</sup>.

In der Variantenprüfung kann die Nullvariante nicht als bessere Alternative gesehen werden. Die Nullvariante ist nicht geeignet, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele zu erreichen. Dies gilt schon deshalb, weil ohne den Ausbau der Rübker Straße und die Öffnung der Anschlussstelle Buxtehude-Ost der verkehrsentlastende Zweck der A 26 insbesondere für die B 73 nicht in dem Umfang eintreten würde. Hinzu kommt, dass – wie der Vertreter des Vorhabenträgers im Erörterungstermin am 7. September 2017<sup>289</sup> zutreffend ausgeführt hat – in diesem Fall auch mit einem sehr massiven Anstieg der Verkehrsbelastung auf der K 51 zur Anschlussstelle Jork zu rechnen wäre. Dies ist schon jetzt der Fall und wird sich noch verstärken, wenn die A 26 einmal bis zur A 7 komplett angeschlossen ist. Eine solche Entwicklung wäre mit Blick auf die Betroffenheiten der dortigen Anlieger als sehr nachteilig zu bewerten, zumal die Leistungsfähigkeit des Bahnübergangs Neukloster wegen der dort häufig verkehrenden S-Bahnzüge und der damit verbundenen Schließzeiten begrenzt ist. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin auch ausgeführt, dass punktuelle Entlastungsmaßnahmen wie bspw. die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Neukloster nicht ohne weiteres möglich sind. Die Nullvariante würde also letztlich zwar für die Anwohner der Rübker Straße von Vorteil sein, die

<sup>288</sup> EÖT-Protokoll v. 7.9.2017, S. #

<sup>289</sup> EÖT-Protokoll v. 7.9.2017, S. #.

verkehrlichen Ziele könnte sie aber nicht erreichen und sie würde auch an anderer Stelle im Verkehrsnetz erhebliche Probleme verursachen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Nr. 2.2.3.2 verwiesen.

Die planfestgestellte Variante schneidet im Variantenvergleich gegenüber der Nullvariante auch nicht automatisch schlechter ab, weil sie das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ erheblich beeinträchtigt, wie die Einwender vermuten. Eine solche erhebliche Beeinträchtigung liegt hier nicht vor (siehe unter 2.2.3.7.3).

#### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich der öffentlichen Auslegung rügten die Einwender, dass Gegenstand der erneuten öffentlichen Auslegung die gesamte Planung sein müsse, unabhängig davon, inwieweit sie sich im Vergleich zur ersten öffentlichen Auslegung geändert habe. Eine Auslegung von nur geänderten Teilbereichen wäre nur unter deutlicher Kenntlichmachung der geänderten Planungsbestandteile möglich gewesen, sodass diese von den anderen Teilen der Planung eindeutig hätten getrennt werden können. Vorliegend sei jedoch keine Trennung erfolgt. Der Einwender könne an den einzelnen Unterlagen nicht erkennen, inwieweit diese noch der Fassung der vorherigen Auslegungen entsprechen würden und inwieweit nicht. Lediglich im Erläuterungsbericht würde sich eine Verfahrensübersicht finden, welche die wesentlichen überarbeiteten Themenbereiche wiedergebe. Angesichts des Umfangs der Planunterlagen, der langen Dauer des Verfahrens und der teilweise gravierenden Auswirkungen der Änderungen auf einzelne Betroffene führe der Verzicht auf eine deutliche Kenntlichmachung auch zu einem Verfahrensfehler durch einen Verstoß gegen das Gebot der Form- und Verfahrensklarheit (folgt aus dem Grundsatz der Rechtssicherheit, Art. 20 III GG). Für den durchschnittlichen (juristisch nicht vorgebildeten) Betroffenen sei nicht hinreichend erkennbar, ob er erstmals oder anders betroffen sei als vor der Planänderung. Der öffentlichen Bekanntmachung, welcher nicht zu entnehmen war, ob die gesamte Planung oder nur einzelne Aspekte neu ausgelegt werden sollten, würde unter dem gleichen Verstoß leiden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Zunächst ist festzuhalten, dass eine vollständige Neuauslegung aller Planunterlagen erfolgte. Dies ermöglichte es der Öffentlichkeit, die eigene Betroffenheit anhand der Lagepläne, Grunderwerbsverzeichnisse und der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zu ermitteln. Auf S. 9 des Erläuterungsberichts war zudem dargestellt, was sich gegenüber den früheren Planunterlagen geändert hat. Ein Verfahrensverstoß ist nicht ersichtlich. Ein Anspruch des Einzelnen, die Veränderung der eigenen Betroffenheiten durch einen einfachen Blick in die Planunterlagen ersehen zu können, gibt es nicht. Umgekehrt ausgedrückt ist die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, die Änderungen individuell für jeden Betroffenen kenntlich machen. Es steht ihr frei, im Falle von Änderungen eines Plans auch den geänderten Plan in Gänze noch einmal auszulegen. Dies dürfte hier zudem im Umkehrschluss zu § 9 Abs. 1 S. 4 UVPG a.F. auch erforderlich gewesen sein. Es ist auch nicht erkennbar, dass insoweit eine Verkürzung der Rechte der betroffenen Öffentlichkeit eingetreten sein könnte.

#### *Argument der Einwender*

Der Ausbau der K 40 könne nicht Ergebnis einer gerechten Abwägung sein. Die schalltechnischen Untersuchungen würden an zahlreichen erheblichen Fehlern leiden. Sie würden veraltete Daten zu Grunde legen, unzutreffende

Gebietsqualifizierungen vornehmen und von unzutreffenden Bewertungen und Annahmen ausgehen. Das Planverfahren müsse sich den so genannte Black-Box-Vorwurf entgegen halten lassen, da die verwandten Grundlagendaten der Verkehrs- und Lärmbetrachtung trotz entsprechender Nachfragen der Einwender nicht offen gelegt worden seien. Die vorgelegten Lärmuntersuchungen seien nicht nachvollziehbar, da es bereits keine zusammenhängende Darstellung der Lärmbetrachtung und –untersuchung gäbe, die einen geschlossenen Eindruck von den für das Verfahren relevanten Lärmkonflikten gebe. Mit den Planunterlagen sei nur eine Vielzahl von Einzeluntersuchungen vorgelegt worden, deren Zusammenhang sich nicht erschließen würde und die in Teilen auch nicht in Bezug zueinander stünden. Die lärmtechnische Stellungnahme stamme aus dem Jahr 2014 und würde sich im Wesentlichen auf die Planungsunterlagen der Firma Neumann Engineering Consultants GmbH aus dem Jahr 2013 stützen, welche wiederum auf eine Verkehrsuntersuchung der Firma BBW Ingenieurgesellschaft aus Juni 2013 und diese wiederum auf eine Untersuchung aus dem Jahr 2010 zurückginge. Die letzte Untersuchung würde – ausweislich Seite 3 der aktualisierten verkehrstechnischen Berechnung, Zwischenbericht Juli 2013 der Firma Neumann Engineering Consultants GmbH – auf Analysedaten für das Verkehrsmodell der Stadt Buxtehude mit Daten aus 2009 und früher basieren. Auch die Anlage 6 „Ausbreitung Verkehrslärm“ stamme vom Juni 2010. Ebenso sei der Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 nicht ausreichend und veraltet. Durch die vorgelegten Planungsunterlagen würde ein Prognosefenster von 10 bis 20 Jahren nicht eingehalten, da maßgebliche Unterlagen aus dem Jahr 2009 und früher sowie aus dem Jahr 2010 stammen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Vorwürfe der Einwender sind nicht nachvollziehbar. Richtig ist, dass die Verkehrsprognose, welche der schalltechnischen Untersuchung zugrunde lag, auf einer Untersuchung aus dem Jahr 2010 beruhte, die 2013 fortgeschrieben wurde. Darin liegt jedoch kein Mangel. Die Planfeststellungsbehörde hat überprüft, ob neuere Verkehrszahlen, insbesondere aus den noch laufenden Planfeststellungsverfahren zum vierten Bauabschnitt der A 26 eine Neubewertung erfordern. Die dort verwandten Zahlen für den Prognosehorizont 2030, die auch Berechnungen für die Rübker Straße enthalten, ermitteln aber etwas geringere Verkehrsbelastungen. Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die hier verwandten Zahlen jedenfalls auf der sicheren Seite liegen. Darüber hinaus trifft es nicht zu, dass „lärmtechnische Stellungnahme“ aus dem Jahr 2014 stammt. Die ausgelegte Unterlage Nr. 17.01 datiert ausweislich des Erläuterungsberichts zur schalltechnischen Untersuchung auf den 16. Februar 2017. Die von den Einwendern als veraltet monierte „Anlage 6“ Ausbreitung Verkehrslärm war lediglich Bestandteil der Variantenuntersuchung und für die schalltechnische Untersuchung in Unterlage 17.01 nicht relevant.

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender rügten eine die fehlerhafte Gebietsqualifikation. Die Einordnung der Nutzungsarten als allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet in den Planunterlagen würden sich als unzutreffend und unvollständig erweisen. Die gemäß § 30 BauGB in dem Gebiet geltenden Bebauungspläne seien heranzuziehen. Zum anderen würden sich nach der faktischen Gebietsprägung gemäß § 34 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit den Vorschriften der Baunutzungsverordnung vorliegend ausschließlich reine und allgemeine Wohngebiete ergeben. Für die von dem Einwender genannten Gebiete

würden damit die für Wohngebiete geltenden Immissionswerte, deren Grenzwerte nach § 2 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung mithin bei 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts liegen würden, einzuhalten seien.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Gebietsqualifikation wurde zum Teil mit der dritten Auslegung überarbeitet, insbesondere wird die Bebauung entlang des Feldmannweges nun als Wohngebiet eingestuft. Lediglich die einseitige Bebauung auf der der Nordwestseite der Rübker Straße nördlich der Einmündung des Feldmannweges hat nach wie vor nur einen Schutzanspruch, der dem eines Misch- oder Dorfgebietes entspricht. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.2.2 wird verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Ebenso würden die vorgelegten Planungsunterlagen das Trennungsgebot gemäß § 50 BImSchG nicht beachten. Vorliegend könne auch nicht von einer räumlichen Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden, da die Lärmkonflikte der Realisierung der Vorzugsvariante V1 zu massiv wären.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das Trennungsgebot ist beachtet, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.1 werden in Bezug genommen.

#### *Argument der Einwender*

Darüber hinaus würde die Verwirklichung des Vorhabens zu Lärmbelastungen führen, welche die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV an vielen Stellen deutlich überschreiten würden. Schon anhand der unzureichenden Lärmprognosen käme es vorliegend zu erheblichen Überschreitungen, da bei korrekter Berechnung weitaus höhere Lärmwerte ermittelt worden wären. Hinsichtlich der Einwender Nr. 85 würden keine Lärmbetrachtungen vorliegen, was sich aufgrund der Lage des Grundstücks, der Planungen zum Schallschutz und Durchbrechungen der Schallschutzwand, der zu erwartenden Schallreflexionen als fehlerhaft erweise.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Berechnung der Verkehrslärmbelastung erfolgte korrekt. Für das Grundstück der Einwender unter Nr. 85 ist in der schalltechnischen Untersuchung kein Wert der Verkehrslärmbelastung ausgewiesen, weil dieses zurückgesetzt gelegene Grundstück von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nicht mehr betroffen ist (siehe dazu auch unter Nr. 2.5.65).

#### *Argument der Einwender*

Die Realisierung des Vorhabens führt nach Ansicht der Einwender zu unzumutbaren, die Gesundheit schädigenden Lärmbelastungen, welche die Schwelle des grundrechtlich gewährten Gesundheitsschutzes nach Art. 2 II GG überschreiten würde. Ausweislich der vorliegenden Lärmuntersuchungen würden sich massive Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV ergeben. Die Planunterlagen und der Vorhabenträger würden der falschen Annahme unterliegen, dass die Überschreitung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) nachts erst zum Erreichen der Erheblichkeitsschwelle führen würden. Vielmehr handele es sich bei diesen Werten um die Schwelle zur Gesundheitsbeeinträchtigung und Verletzung des grundrechtlich verbürgten Schutzes der Gesundheit. In den Planunterlagen werde das Gebot der Trennung aus § 50 BImSchG, wonach schutzwürdige von lärmender Nutzung zu trennen sei, nicht beachtet und auch § 41 BImSchG nicht



berücksichtigt, wonach ein klarer Vorrang der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sei. Aus den Planunterlagen würde sich zudem keine richtige Kosten-Nutzen-Betrachtung entnehmen lassen. Die Angaben zur Lärmbetroffenheit und ihren Ausmaßen seien widersprüchlich und nicht nachvollziehbar. Beispielsweise würde im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung zum einen ausgeführt, dass 16 Gebäude von gesundheitsgefährdendem Lärm von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betroffen seien (Seite 13), an anderer Stelle würden für 19 Gebäude eine Überschreitung der für die Gesundheit kritischen Toleranzwerte ausgewiesen (Seite 48). Es würden Ausführungen dazu fehlen, welche Maßnahmen ergriffen werden und geeignet sein sollen, um bei derart massiven Grenzwertüberschreitungen zu einer zumutbaren Wohnsituation zu führen. Es wird bezweifelt, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen ein dem Wohnen angemessener Lärmpegel an den betroffenen Häusern unter Wahrung der dem Wohnen innewohnenden Belüftungsnotwendigkeiten und –bedürfnissen erreicht werden könne. Der Konflikt zwischen dem lärmgeschützten Wohnbedürfnis der Anwohner und den Lärmimmissionen werde in unzulässiger Weise verlagert und nicht im Rahmen der ausgelegten Planungsunterlagen untersucht und gelöst. In abwägungsfehlerhafter Weise sei nicht berücksichtigt worden, dass der passive Lärmschutz die Lärmbelastungen lösen könne, sodass in den betroffenen Gebäuden ein dem Wohnen entsprechender, den Wohnbedürfnissen gerecht werdender Aufenthalt und Schlaf möglich sei. Die vom Vorhabenträger zu ergreifenden passiven Schallschutzmaßnahmen als Mittel zur Einhaltung der Grenzwerte hätten als Teil in den Planfeststellungsbeschluss einfließen müssen.

Darüber hinaus sei über die abschnittsweise Bewertung des Verkehrslärms hinaus die Vornahme einer Gesamtlärmbetrachtung erforderlich. Hinsichtlich des Summenpegels für Buxtehude sei insbesondere der Fluglärm (Hamburger Flughafen, Airbusgelände) zu beachten.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Planfeststellungsbehörde ist durchaus bewusst, dass bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts die grundrechtlich relevante Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht wird. Das bedeutet aber nicht, dass eine Planung, die zu Verkehrslärmbelastungen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und mehr an der Gebäudefassade von vornherein unzulässig wäre. Eine unüberwindliche Planungsschranke besteht vielmehr erst, wenn Gesundheitsgefahren und Eingriffe in das Eigentum auch durch passive Schutzvorkehrungen und Ausgleichsansprüche nicht vermieden werden können und Planungsalternativen oder eine vollständige Umplanung angesichts der örtlichen Verhältnisse ausscheiden<sup>290</sup>. Im vorliegenden Fall ist es schon möglich, mit Hilfe des passiven Schallschutzes Gesundheitsgefahren zu vermeiden. Dieser lässt sich so bemessen, dass in den betreffenden Wohnräumen ohne Gesundheitsgefahr gewohnt werden kann. Auf Außenwohnbereichen wird der Wert von 70 dB(A) tags nicht überschritten, da diese Bereiche in der Regel ebenerdig liegen und von den Lärmschutzwänden profitieren. Hinzu kommt, dass alle in Betracht kommenden Alternativen ihrerseits mit ernsthaften Problemen behaftet sind (siehe unter Nr. 2.2.3.2). Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.2 Bezug genommen.

Es trifft auch nicht zu, dass sich die Planunterlagen hinsichtlich der von der Überschreitung der Schwelle von 70/60 dB(A) betroffenen Gebäude widersprechen.

---

<sup>290</sup> BVerwG, Beschl. v. 30.11.2006 – 4 BN 14.06 –, ZUR 2007, 205 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 6).

Diese Zahl wird auf Seite 12 des Erläuterungsberichts zutreffend mit 16 angegeben. Auf Seite 47 des Erläuterungsberichts wird die Zahl der betroffenen Gebäude mit nachts (über 60 dB(A)) auf 14 und tags mit über 70 dB(A)) angegeben. Der Hintergrund der vermeintlichen Differenz ist schlicht, dass sich die Angabe auf Seite 47 nur auf die Gebäude bezieht, welche in einem Wohngebiet liegen, während die Angabe auf S. 12 des Erläuterungsberichts alle betroffenen Gebäude betrifft.

Eine Einbeziehung und Ermittlung des Fluglärms in die Betrachtung war im vorliegenden Fall nicht erforderlich, da der Fluglärm im Bereich der Rübker Straße objektiv nur geringe Bedeutung hat (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender rügten die unzureichende Prüfung und Beachtung der Lärmauswirkungen auf angrenzende Straßen unter Verweis auf § 38 Abs. 2 S. 1 NStrG. Insbesondere hinsichtlich der Straßen am Rugen End, Erlensteig, Storchennest, Kälberweideweg, Schilfgraben, Feldmannweg und den Anliegerstraßen sei von einer wesentlichen Erhöhung des Verkehrslärms auszugehen. Die Neuverlärmung sei nicht beachtet worden. Zudem sei nicht berücksichtigt worden, dass es sich dabei um Wohngebiete handeln würde, in denen gesunde Wohnverhältnisse zu wahren seien.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrsbelastung im nachgeordneten Netz wurden untersucht mit dem Ergebnis, dass hier kein weiterer Handlungsbedarf besteht (siehe unter Nr. 2.2.3.6).

#### *Argument der Einwender*

Die Verkehrsführung und -planung sei nicht nachvollziehbar, da z. B. nicht klar sei, wie vielen Linksabbiegerspuren an der Kreuzung Rübker Straße/Harburger Straße entstehen sollten und Knotenpunkte, Feuerwehrezufahrten, Wendehammer und Anliegerstraßen nicht eindeutig erkennbar seien. Die Verwirklichung des geplanten Vorhabens würde eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bedeuten, insbesondere bei Kreuzungs- und Abbiegevorgängen von PKW und LKW. Außerdem würden notwendige Haltebuchten und Standstreifen aufgrund der Enge der örtlichen Verhältnisse fehlen. Die Konzeption der Kreuzung würde für Fußgänger – insbesondere ältere Menschen, Kinder, Behinderte und Blinde – eine unübersichtliche und unsichere Überquerungssituation bedeuten. Eine Erhöhung der Sicherheit werde auch nicht durch den Vergleich der prognostizierten kapitalisierten Unfallkosten zwischen Planungsnullfall und Planfeststellungsvariante 1 begründet. Vielmehr würden die prognostizierten kapitalisierten Unfallkosten für den Planungsnullfall bereits heute das Erfordernis einer Verkehrsentslastung der Kreuzung Harburger Straße und Rübker Straße wegen erheblicher Unfallträchtigkeit begründen. Dieses Problem würde durch die Planungsvariante 1 verschlimmert werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Gestaltung und Dimensionierung des Vorhabens entspricht allgemeinen Grundsätzen und soweit solche bestehen, auch den zwingenden rechtlichen Vorgaben (siehe unter Nr. 2.2.3.3). Standstreifen und Nothaltebuchten sind im innerstädtischen Bereich weder erforderlich noch üblich.

#### *Argument der Einwender*

Um einen geordneten und sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten, wären bereits heute zahlreiche, in den Planungsunterlage beschriebene Maßnahmen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs auf den Straßen rund um die Rübker Straße und den hiesigen Kreuzungen notwendig.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das Vorhaben trägt dem Rechnung, indem der Knotenpunkt um die Rübker Straße verkehrssicher ausgestaltet wird.

#### *Argument der Einwender*

Die Planungen würden vorhandene Wegeverbindungen abschneiden, sodass es zu unzumutbaren Verkehrsströmen kommen werde, welche die Zuwegung zu den Grundstücken östlich und westlich der Rübker Straße massiv beeinträchtigen würden. Es sei nicht damit zu rechnen, dass auf den schmalen Verbindungs-/Anliegerstraßen kein normaler Verkehr mit Rettungswagen, Post- und Lieferwagen erfolgen könne. Das vorhandene Baugebiet im Kreuzungsbereich Harburger Straße/Rübker Straße, östlich der Rübker Straße würde nur rechts in Richtung Hamburg auf die Rübker Straße auffahren können, sodass zusätzlicher Verkehr über den Kälberweideweg, welcher unzumutbare erhebliche Lärmbelastungen und Beeinträchtigungen der Verkehrsströme mit sich bringen würde, zu erwarten sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Im nachgeordneten Straßennetz treten keine unzumutbaren Zustände auf (siehe Nr. 2.2.3.6). Es ist auch nicht mit unzumutbarem Schleichverkehr auf Ausweichstrecken, wie bspw. dem Kälberweideweg zu erwarten, weil der Knotenpunkt Rübker Straße/Harburger Straße so gestaltet und signalisiert wird, dass die Nutzung der Rübker Straße attraktiver ist als die Nutzung des lediglich mit 30 km/h und unter Beachtung von Parkbuchten befahrbaren Kälberweidewegs.

#### *Argument der Einwender*

Es wurde gerügt, dass die Anliegerstraße mit einer Breite von 4,10 m an der Untergrenze der geltenden Vorschriften und Richtlinien geplant seien, von Lärmschutzwand und Anliegerstraße eine zusätzlich verengte Einmauerungswirkung ausgehen würde und es keine Ausweichmöglichkeiten auf den Anliegerstraßen gäbe. Durch die Enge der geplanten Anliegerstraße ergebe sich ein nicht hinnehmbares Schadensrisiko an der Lärmschutzwand und an privatem Eigentum. Ein Begegnungsverkehr zwischen PKW und LKW könne nicht stattfinden, die Begegnung zweier PKWs nur unter Anstrengungen der Fahrer.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Wie unter Nr. 2.2.3.3.3 näher dargelegt wird, genügen die Anliegerstraßen den Anforderungen, die aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens an sie gestellt werden müssen.

#### *Argument der Einwender*

Die Untersuchungen des Verkehrsabflusses seien fehlerhaft erfolgt, da sie sich in zeitlicher Hinsicht nicht auf die Verkehrsspitzenzeiten beziehen. Zur Bewältigung des Berufsverkehrs gebe es keine tragfähigen oder widerspruchsfreien Untersuchungen. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens müsse der Autobahnzubringer im 4-streifigen Querschnitt errichtet werden, was rechtlich und tatsächlich unmöglich sei. Außerdem sei in nicht hinreichender Weise ermittelt worden, wie der Verkehrsabschluss von dem Autobahnzubringer über die Rübker Straße und von

dort weiter erfolgen solle. Die Straßeninfrastruktur in der Innenstadt von Buxtehude sei dabei nicht für eine Aufnahme derartiger Verkehrszunahme und für einen geordneten Verkehrsabfluss geeignet. Der Autobahnzubringer würde sich nicht mit dem innerstädtischen Verkehr und den dort vorhandenen Verkehrsflüssen sowie mit dem in den Wohngebieten gebietstypischen Verkehr vertragen. Die als innerörtliche Hauptverkehrsstraße HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße) eingestufte Rübker Straße müsste nach RIN 2008 eine angestrebte PKW Fahrgeschwindigkeit von 20 bis 30 km/h aufweisen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Ein vierstreifiger Querschnitt ist nicht erforderlich. Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen lassen eine hinreichende Kapazität der Rübker Straße auch zu Spitzenzeiten erwarten. Was die Aufnahme im weiteren Straßennetz und insbesondere dortigen Knotenpunkten angeht, hat die Stadt Buxtehude – wie vom Vorhabenträger im Erörterungstermin am 7. September 2017 angegeben hat – ihrerseits noch Anpassungen zugesagt, die sich insbesondere auf Beschilderungen, Ampelschaltungen etc. beziehen, soweit dies nicht vom Landkreis in eigener Zuständigkeit erfolgen kann.

#### *Argument der Einwender*

Auf das Entfallen zahlreicher Stellplätze auf öffentlichen und privaten Grund wurde kritisch hingewiesen. Dies hätte keine hinreichende Beachtung gefunden, eine adäquate Ersatzplanung sei nicht erfolgt. Hinsichtlich der Inanspruchnahme von 230 m<sup>2</sup> des Grundstückes des Einwenders Nr. 39 wurde ausgeführt, dass den ausgelegten Planunterlagen diesbezüglich uneinheitliche Aussagen zu entnehmen wären. Nicht nachvollziehbar sei, dass hier einerseits von einer Ansiedlung von Stellplätzen im bereits mit dem Wohnhaus bebauten Bereich ausgegangen werde bzw. über eine Ansiedlung der Stellplätze im Eingangsbereich des Hauses bzw. über Erwerbsabsichten gesprochen werde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Wegfall von Parkmöglichkeiten ist zumutbar. Es besteht auch kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung öffentlichen Parkraums (siehe unter Nr. 2.2.3.4.3). Für das Grundstück der Einwender Nr. 39 erfolgte die Darstellung von Parkflächen nur nachrichtlich um zu zeigen, wo ggf. alternativ Stellflächen möglich seien. Im enteignungs- und Entschädigungsverfahren wird auf Antrag der Einwender zudem zu prüfen sein, ob diese mit Blick auf die schwere Betroffenheit ihres Grundstückes dessen Übernahme verlangen können (siehe unter Nr. 2.5.36).

#### *Argument der Einwender*

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung sei im wesentlichen Punkten mangelhaft, da bereits die Erhaltungsziele nicht vollständig betrachtet worden seien. Die Prüfung würde sich allein auf die Art Wachtelkönig als wertbestimmende Art konzentrieren und daneben stehende Erhaltungsziele vollständig außer Betracht lassen. Es bestünde ein erhebliches Ermittlungsdefizit, auch hinsichtlich des Wachtelkönigs werde unzutreffend geprüft (insbesondere Ausblendung angeblicher Lebensraumentwertungen durch die Anschlussstelle Buxtehude als bestehende Vorbelastung). Maßstab einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 I 1 BNatSchG sei nicht die Verträglichkeit mit dem Schutz der für die Gebietsmeldung Anlass gebenden Art, sondern die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen. Vorliegend seien daher § 2 V Nr. 2 und Nr. 3 der Schutzgebietsverordnung aus dem Jahr 2006

hinsichtlich der weiteren besonderen Schutzzwecke (Erhaltungsziele) für das Europäische Vogelschutzgebiet heranzuziehen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung würde unzutreffend von vornherein nur solche Wirkungen berücksichtigen, die „über die der A 26 inklusive Zubringer hinausreichen“ (Gruppe Freiraumplanung, FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Ausbau der K 40 Rübker Straße, Stand: 2. September 2015, Ziffer 3.2, S. 11). Insofern würde für einen großflächigen Bereich um das zu prüfende Vorhaben von einer 100 %-igen Lebensraumentwertung für den Wachtelkönig ausgegangen. Die Grundannahme sei jedoch unzutreffend und würde fehlerhaft zu der Vereinigung erheblicher Beeinträchtigungen führen. Würde die Rübker Straße nicht ausgebaut und der Autobahnzubringer nicht für den Verkehr freigegeben, würde der Lebensraum mittelfristig wiederhergestellt. Die Auswirkungen einer Verkehrsfreigabe seien daher unmittelbare Folge erst des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses und hier nicht zu berücksichtigen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Prüfung der Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ erfolgte fehlerfrei, eine erhebliche Beeinträchtigung liegt nicht vor. Die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.7.3 werden in Bezug genommen.

#### *Argument der Einwender*

Die Schadstoffbelastungen würden auf veralteten Zahlen beruhen und die diesbezügliche Prognose bis zum Jahr 2025 sei unzureichend. Die Schadstoffwerte wären deutlich zu niedrig, da bei einem Autobahnzubringer mit einem erheblichen Anteil an diesen Fahrzeugen gerechnet werden müsse. Aus den Unterlagen würde sich nichts zum Abbau der Schadstoffe ergeben. Das Entstehen einer gefährlichen Smog-Bildung sei zu befürchten. Die Schadstoffe würden sich durch Unterbrechungen der Lärmschutzwand und deren Anfangs- und Endpunkte auf die angrenzende Umgebung ausbreiten, sodass insofern von beachtlichen Immissionsbeeinträchtigungen auszugehen sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Berechnung der Luftschadstoffbelastung erfolgte fehlerfrei. Der angesetzte Prognosehorizont 2025 ist wie bei der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen nicht zu beanstanden (siehe unter 2.2.3.5.2.3). Die Berücksichtigung eines Prognosehorizonts 2030 hätte zu noch niedrigeren Werten für die Luftschadstoffbelastung geführt. Dies resultiert einerseits aus dem Umstand, dass für 2030 mit einer leicht geringeren Verkehrsbelastung zu rechnen ist, andererseits aus dem sinkenden Schadstoffausstoß der Fahrzeuge.

#### *Argument der Einwender*

Gerügt wurden auch unzumutbare Lichtimmissionen für die Bevölkerung an der Rübker Straße durch die Errichtung des Autobahnzubringers, da die Straße ausweislich der Planungsunterlagen jedenfalls bis Ende der Bauarbeiten mit einer Beleuchtung auszustatten sei. Es sei mit einer erheblichen Erhellung der gesamten näheren Umgebung zu rechnen, wobei Umfang, Erheblichkeit und Schädlichkeit der erheblichen Lichtimmissionen auf die nur wenige Meter entfernten Gebäude nicht in der Planung untersucht worden seien. Dies beträfe auch den Feldmannweg, da dort zusätzliche Lichtsignalgebermasten entstehen sollten. Auch nach Ende der Bauarbeiten sei mit einer massiven Ausleuchtung der Straße – entsprechend ihrer Qualität als Autobahnzubringer – zu rechnen, wobei die Lichtimmissionen und deren

Auswirkungen nicht hinreichend berücksichtigt worden seien und sich als unzumutbar herausstellen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Dem Einwand vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Beleuchtungsmaßnahmen der Baustelle werden nicht zu nennenswerten Belastungen führen, weil die Baustelle nur tagsüber betrieben wird. Die zu errichtende Straßenbeleuchtung der Anliegerstraßen richtet sich nach anerkannten technischen Regelwerken, die sicherstellen, dass es nicht zu übermäßiger Beleuchtung von Wohnhäusern kommt. Die Beleuchtung der Rübker Straße selbst wird von den Lichtmasten auf die Straße hin ausgerichtet. Durch die Abschirmungswirkungen der Lärmschutzwände werden auch Lichtimmissionen von der Straße einschließlich der dort verkehrenden Fahrzeuge künftig besser abgeschirmt.

#### *Argument der Einwender*

In Bezug auf Erschütterungen seien die Auswirkungen des Baus nicht hinreichend geprüft und untersucht worden. Eine Prognose anhand von lediglich vier Gebäuden sei dabei nicht repräsentativ. Es wäre nicht betrachtet worden, dass bei den auf Pfählen errichteten Gebäuden mit erheblichen Beeinträchtigungen durch Erschütterungen zu rechnen sei. Erschütterungsprobleme wären auch nicht für den Betrieb des Autobahnzubringers betrachtet worden. Insbesondere angesichts der erheblichen Anzahl von Schwerlastern sei mit Erschütterungsschäden von Wohngebäuden direkt an der Fahrbahn zu rechnen. Nicht geprüft worden sei zudem, dass durch erhebliche Auskoffering, Tiefbauarbeiten zur Errichtung der neuen Verkehrsanlagen und Regenauffangbecken erhebliche Erosionen und Abrutsche von Grundstücken in unmittelbarer Nähe zu der Maßnahme führen könnten.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorgelegte Untersuchung zu Erschütterungen durch den Straßenverkehr nach dem Ausbau der Rübker Straße für hinreichend aussagefähig. Die dazu als Planunterlage 21.05 vorgelegte Untersuchung beruht auf Messungen des realen Übertragungsverhaltens des Bodens an den vier untersuchten Gebäuden und einem theoretischen Prognoseansatz für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 18 Tonnen. Das ist nicht zu beanstanden. Richtig ist, dass eine gesonderte Prognose baustellenbedingter Erschütterungen nicht vorgenommen wurde. Darin liegt jedoch kein Mangel der Planung, denn diese Erschütterungen lassen sich aufgrund der Vielgestaltigkeit von Baustellengeschehen nicht sicher vorhersagen. Dieser Problematik wird jedoch durch die angeordnete Beweissicherung zu Gunsten der unmittelbaren Anlieger Rechnung getragen.

#### *Argument der Einwender*

Eigentumsbelange und konkrete Bestandsinteressen der betroffenen Eigentümer seien in den Planungsunterlagen fehlerhaft nicht beachtet worden. Die Frage, ob die Nutzung der betroffenen Grundstücke durch die geplanten Maßnahmen unzumutbar werden würde, würde nicht beantwortet. Eine Auseinandersetzung mit den massiven Grundrechtseingriffen sei nicht erkennbar. Bei der Beurteilung der Unzumutbarkeit einer Grundstücksnutzung dürfe die Planfeststellungsbehörde keine schematische Betrachtung anstellen, sondern müsse die konkrete Situation des Grundeigentümers berücksichtigen. Die Planungen würden dabei auch nicht die von den Eigentümern getroffenen Grundstücksplanungen und Ziele beachten. Eine planerische

Auseinandersetzung mit der Frage, ob die zu enteignenden Flächen nicht bereits in anderer, rechtlich bindender Weise verwendet werden würden – insbesondere zur Erfüllung der in Niedersachsen geltenden Stellplatzpflicht wie im Falle des Einwenders Nr. 39 – sei nicht erkennbar. Ob hierfür ein adäquater Ersatz angedacht oder realisierbar sei, wäre nicht erkennbar.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Abwägung insbesondere hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Einwender ist Sache der Planfeststellungsbehörde vermittels des vorliegenden Beschlusses, weshalb es nicht zu beanstanden ist, wenn sich die Planungsunterlagen hierzu nicht verhalten. Die Planfeststellungsbehörde ihrerseits stellt hinsichtlich der Eigentumsbetroffenheiten auch keine schematische Betrachtung an, wie sich aus der detaillierten Abarbeitung der einzelnen Einwendungen zeigt. In welchem Umfang konkret Entschädigungen zu leisten sind, wird im außerhalb der Planfeststellung stattfindenden Entschädigungsverfahren geklärt.

Soweit die Einwender meinen, es müsse besonders berücksichtigt werden, dass zu enteignende Flächen bereits anderweitig rechtlich gebunden verwendet werden müssen, steht dies der Planfeststellung und Enteignung nicht entgegen. Es wirft lediglich die Frage auf, ob dadurch ein rechtswidriger oder sachlich nicht tragbarer Zustand eintritt. Ein rechtswidriger Zustand tritt aber nicht ein, weil – um beim Beispiel des Gebäudes der Einwender Nr. 39 zu bleiben – dieses Bestandsschutz genießt und die Einwender deshalb nicht zur nachträglichen Schaffung neuer Stellplätze verpflichtet wären.

#### *Argument der Einwender*

Im Übrigen sei das Gebot der Konfliktbewältigung verletzt, da zu zahlreichen Aspekten keine Lösung der sich aufdrängenden Konfliktlagen gefunden worden sei. Dies würde die erdrückende Wirkung der Lärmschutzwände auf Gebäude, Aufenthaltsräume und Außenaufenthaltsbereiche angesichts ihrer Nähe zu Gebäuden und ihrer erheblichen Länge und Höhe betreffen. Ebenso wurde das Entstehen von unzumutbaren Verschattungen durch die Errichtung der geplanten Lärmschutzwand gerügt, wovon insbesondere das Gebäude des Einwenders Nr. 39 am stärksten betroffen sei. Die Rübker Straße sei als Zubringer wegen des Verhältnisses von Lärmschutz zu Lichterhalt ungeeignet, da das Vorhaben entweder erhebliche Rechtsverletzungen durch Lärmimmissionen oder durch unzumutbare Lichtverhältnisse mit sich bringen würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Gerade zur Vermeidung unzumutbarer Wirkungen optischer Art auf die Grundstücke der Betroffenen wurden die Lärmschutzwände mit einer Höhe von nur 3 m geplant. Angesichts der Abstände der Wand zu den dahinterliegenden Gebäuden kann die Planfeststellungsbehörde allerdings keine erdrückende Wirkung erkennen. In dieser Hinsicht besonders betroffen ist allein das Gebäude der Einwender Nr. 39, weil dieses relativ nahe an der Straße steht. Selbst dort sind aber die für Verschattungen zur Orientierung heranzuziehenden Werte bei einer nur 3 m hohen Lärmschutzwand noch eingehalten.

#### *Argument der Einwender*

Unzureichend gelöst sei die wesentliche Beeinträchtigung des Eigentums der Einwender hinsichtlich der Grundwasser- und Oberflächenwasserproblematik. Die Wasserstände des oberflächennahen Grundwassers würden durch den Neubau der

Rübker Straße und deren Verbreiterung sowie die fehlende mögliche Versickerung bzw. Verteilung des Wassers ansteigen und auf andere Grundstücke drängen. Die Anlage von Mulden und Gräben in ausreichender Größe und Umfang sei wegen der Enge zwischen Straße und Wohnbebauung nicht möglich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Vorhabenträger hat eine wassertechnische Untersuchung als Planunterlage 18 vorgelegt, welche nachweist, dass Regenwasser schadlos abgeführt werden kann. Für einen vorhabenbedingten Anstieg des Grundwasserspiegels gibt es keinen Anhaltspunkt.

#### *Argument der Einwender*

Die Erreichbarkeit der Häuser mit Müll-, Feuerwehr- und/oder Rettungsfahrzeugen sei nicht gewährleistet. Die Breite der Fahrbahnen und die Länge der teilweise in Kurven verlaufenden Zuwegungen würden nicht den Anforderungen an die Zuwegung von Feuerwehrfahrzeugen genügen. Die Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr wären nicht beachtet worden und die Planungen würden gegen § 2 der DVO-NBauO verstoßen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand trifft nicht zu. Die Anliegerstraßen sind auch für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge hinreichend dimensioniert (siehe Nr. 2.2.3.3.3). Entsorgungsfahrzeuge mussten nicht berücksichtigt werden, da es hierfür die Sammelplätze gibt und Müllfahrzeuge daher die Anliegerstraßen nicht benutzen müssen.

#### *Argument der Einwender*

Eine sicherheitstechnische Betrachtung würde fehlen (schwere Unfälle, Austritt von Kraft- oder Gefahrenstoffen, Brand, Austreten von Flüssigkeiten/Dämpfen und Verlassen des Zubringers in diesen Fällen). Wie Schadensereignisse bekämpft werden sollten und die Ausbreitung von Gefahren auf unmittelbar angrenzende Wohnbevölkerung verhindert werden sollte, ergäbe sich aus den Planunterlagen nicht. Eine sicherheitstechnische Untersuchung oder Stellungnahme geeigneter Gutachter würde fehlen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Gefahrentransporte sind in Buxtehude grundsätzlich zulässig. Insofern führt das Vorhaben nicht zu einer Erhöhung diesbezüglicher Gefahren. Die Feuerwehr ist verpflichtet, hierfür die geeigneten Mittel bereitzuhalten. Dass dies nicht der Fall ist oder künftig nicht möglich wäre, ist nicht ansatzweise ersichtlich. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.5.25 sei verwiesen. Deshalb musste auch keine weitergehende sicherheitstechnische Begutachtung – wie im Erörterungstermin vom 7. September 2017 gefordert – erfolgen.

#### *Argument der Einwender*

Zudem sei der Regionalplan fehlerhaft einbezogen worden, da er die Straße in der Raumplanung als Hauptverkehrsstraße kennzeichnen würde und zwar eine Anschlussstelle vorsehe, nicht jedoch einen Autobahnzubringer über die Rübker Straße. Die siedlungsnah und landschaftsbezogene Erholungsnutzung hinsichtlich der Schutzaspekte Wohnen und Erholung des Schutzgutes Mensch seien nicht geprüft oder berücksichtigt worden.



### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Eine Abweichung vom Regionalplan liegt nicht vor. Bei dem Wort „Autobahnzubringer“ handelt es sich um eine Begrifflichkeit der Einwender, die keine rechtliche Relevanz hat.

### *Argument der Einwender*

Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger seien ein und dieselbe Behörde und Verwaltungseinheit. Besondere Maßnahmen zur organisatorischen und personellen Trennung beider Aufgabenbereiche seien nicht erkennbar. Zuvor sei auf politischer Ebene die Anschlussstelle und Anbindung über die Rübker Straße zugesagt worden, was einer unvoreingenommenen Planungsentscheidung entgegenstehen würde. Dies ließe sich auch den Planfeststellungsunterlagen durch den Verweis auf entsprechende politische Beschlüsse und Forderungen entnehmen (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung, Ziff. 0.3, Seite 14 und Ziff. 3.2.2, Seite 30).

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde ist in ausreichendem Maße gewährleistet (siehe unter Nr. 2.2.1.3). Gegen die Unabhängigkeit der Planfeststellungsbehörde spricht auch nicht, dass es politische Beschlüsse und Forderungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gab und gibt. Die Einwender verkennen, dass auch die Einleitung des Verfahrens selbst und die Antragstellung in der Eigenschaft des Landkreises als Vorhabenträger entsprechender Beschlüsse nach den einschlägigen kommunalrechtlichen Regelungen bedürfen, es insofern dem Landkreis als Vorhabenträger freisteht bzw. freigestanden hätte, den hier ergangenen Planfeststellungsbeschluss als die für den Ausbau der Rübker Straße erforderliche „Bauerlaubnis“ nicht zu nutzen bzw. den für die Planfeststellung erforderlichen Antrag wieder zurückzuziehen. Derartige Beschlüsse können bzw. könnten aber nicht dahingehend interpretiert werden, dass die Planfeststellungsbehörde von anderen Stellen des Landkreises dazu verpflichtet worden ist, das Vorhaben unabhängig von bestehenden rechtlichen Vorgaben auf jeden Fall zuzulassen.

### *Argument der Einwender*

Hinsichtlich der geprüften Neubauvarianten V2.1 und V2.2 wurde darauf hingewiesen, dass diese schon auf Basis der jetzigen Kenntnisse nicht umsetzbar wären wegen unmittelbaren Flächenverlusten im FFH-Gebiet, zunehmender Verlärmung gegenüber der Vorzugsvariante, die Hürden eines Abweichungsverfahrens nach § 34 Abs. 3 - 5 BNatSchG wären hoch und vorliegend nicht zu nehmen. Ein Festhalten an der Vorzugsvariante unter Einführung einer Tonnagebegrenzung wäre als Variante ebenfalls untauglich, da die Lärmbelastung, die Probleme der Verkehrssicherheit und nachteilige städtebaulichen Auswirkungen des zunehmenden Verkehrs bestehen bleiben würden, wobei die zu Gunsten der Vorzugsvariante angeführten Gesichtspunkte – insbesondere eine direkte Anbindung der Gewerbegebiete – wegfielen.

### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Zutreffend ist, dass die Varianten 2.1 und 2.2 erhebliche Probleme aufwerfen würden. Die Argumentation der Einwender läuft freilich darauf hinaus, dass alle Varianten – mit Ausnahme der Nullvariante – letztlich unplanbar sind und deshalb das Vorhaben überhaupt nicht verwirklicht werden kann. Diese Einschätzung wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

### **2.5.87 Einwenderin Nr. 112**

Die Einwenderin hat im Rahmen der dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Mit dieser bittet sie darum, dass ihre Ablehnung des Planfeststellungs-Änderungsverfahrens zum Neubau der Kreisstraße K 40 „Rübker Straße“ zur Kenntnis genommen wird. Zur Begründung führt die Einwenderin lediglich aus, dass der Planfeststellungsbehörde sämtliche Argumente beider Seiten bekannt sein sollten.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Einwendungsbefugt ist nach § 38 Abs. 4 NStrG, § 1 I NVwVfG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur derjenige, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Ohne Ausführungen zu den befürchteten Auswirkungen des Vorhabens und Angabe einer Adresse kann die Betroffenheit eines Einwenders nicht geprüft werden.

### **2.5.88 Einwender Nr. 113**

Die Einwenderin hat im Rahmen der dritten Auslegung einer Einwendung fristgemäß erhoben. Bei der Einwenderin handelt es sich um die Verwaltung einer Wohnanlage im betreffenden Gebiet, welche für die einzelnen Wohnungseigentümer auftritt.

Die Einwenderin macht dabei im Nachgang eines Beschlusses der Eigentümerversammlung folgende Bedenken geltend:

Da im Bereich Harburger Straße keine Lärmschutzwand vorgesehen sei, würde der Lärmschutz an den nach Süden (Harburger Straße) ausgerichteten besonders zu schützenden Wohn- und Schlafräumen, Balkonen und Außenwohnbereichen nicht mehr gewährleistet werden können. Es sei mit erheblichen, unzumutbaren, die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreichenden Beeinträchtigungen zu rechnen. Durch die massive Erhöhung des Anteils an Schwerlastverkehr in der Harburger Straße durch den Autobahnzubringer seien erhebliche Lärmimmissionen und die Bausubstanz schädigende Erschütterungen zu befürchten. Die Harburger Straße sei für eine derartige Belastung nicht gebaut worden. Es sei mit Schadstoffbelastungen zu rechnen, welche die Gesundheit der hier lebenden Bewohner in unzumutbarer Weise belasten würde. Die Anfahrt von Rettungsfahrzeugen, der Feuerwehr, der Müllabfuhr zur WEG könne durch die massive Straßenumgestaltung und die Errichtung der Lärmschutzwand nicht mehr uneingeschränkt und ohne Behinderungen erfolgen. Die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens im Allgemeinen für die Bausubstanz und für die Immobilie Am Rugen End 9/11 in Form eines Wertgutachtens würde vor Beginn von Baumaßnahmen gefordert werden. Dies sei nach Beendigung der Bautätigkeit zu wiederholen, damit zwischenzeitlich aufgetretene Mängel oder Wertverluste geltend gemacht werden könnten. Im Übrigen würde man sich dem Vorbringen der Rechtsanwälte Klemm & Partner im Rahmen dieses Verfahrens anschließen und sich den Vortrag dieser Einwender zu Eigen machen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Befürchtungen der Einwender zur Erhöhung des Straßenverkehrslärms treffen nicht zu. Die zur Harburger Straße hin ausgerichteten Wohnungen werden nicht stärker belastet als im Nullfall, also ohne den Ausbau der Rübker Straße einschließlich des Kreuzungsbereichs mit der Harburger Straße. Die Belastung bleibt entweder konstant oder sinkt um maximal 1 dB(A). Dieses Ergebnis ist im Wesentlichen auch dem Umstand geschuldet, dass die Fahrbahn für die Kraftfahrzeuge von den Häusern der Einwender um einige Meter abgerückt wird. Die höchste Belastung beträgt an mehreren Immissionsorten 64

dB(A) tags und 58 dB(A) nachts. Gesundheitsgefährdende Verkehrslärmimmissionen liegen nicht, die Schwelle hierfür beginnt erst bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und wird hier ersichtlich unterschritten. Die Häuser der Einwender haben trotz Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV keinen weitergehenden Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz, da an den Häusern keine wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG vorliegt. Der Begriff der wesentlichen Änderung ist in § 1 Abs. 2 16. BImSchV legal definiert. Keiner der dort genannten Fälle liegt hier vor. Die Harburger Straße und die Rübker Straße werden nicht entsprechend § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 16. BImSchV um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert. Es kommt auch nicht entsprechend § 1 Abs. 2 S. 2 16. BImSchV zu einer Steigerung des Beurteilungspegels über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts hinaus an den Häusern der Einwender. Schließlich liegen auch die Voraussetzungen nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 16. BImSchV nicht vor. Dazu müsste durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) ansteigen. Zu vergleichen ist dabei der Nullfall (betrachtet auf den Prognosehorizont) mit dem Planfall, aber ohne Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen, damit diese sich nicht zu Lasten der Betroffenen auswirken. Eine solche Steigerung um mindestens 3 dB(A) liegt hier nur an drei Immissionsorten eines der Häuser der Einwender vor. Diese Immissionsorte hätten also grundsätzlich Anspruch auf Schallschutz. Gerade an diesen Immissionsorten beträgt der Beurteilungspegel aber auch ohne Schallschutzmaßnahmen maximal 55 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts, sodass dort die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Es besteht auch kein Anlass zu der Annahme, es würden Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3) oder unzumutbare Immissionen in Form von Erschütterungen drohen (siehe unter Nr. 2.2.3.5.4). Die Luftschadstoffbelastung wird sich aufgrund der guten Ausbreitungsbedingungen in Höhe des Grundstücks der Einwender nur auf dem Niveau der Hintergrundbelastung bewegen. Gesundheitsgefahren sind in diesem Zusammenhang nicht ansatzweise ersichtlich. Durch Beseitigung von Schadstellen in der Fahrbahnoberfläche der Harburger Straße im Kreuzungsbereich ist sogar eher zu erwarten, dass Erschütterungen zurückgehen.

Da in Höhe der Häuser der Einwender entlang der Harburger Straße keine Lärmschutzwand errichtet und die Zugangsverhältnisse auch sonst nicht verändert werden, ist auch die Besorgnis unbegründet, Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge könnten das Grundstück nicht mehr uneingeschränkt erreichen.

In die zugesagte Beweissicherung sind die Häuser der Einwender einbezogen (siehe Nr. 1.1.5.3).

### **2.5.89 Einwender Nr. 114**

Die Einwender haben zur dritten Auslegung eine Einwendung fristgemäß erhoben. Sie sind Einwender eines Grundstückes im Wohngebiet Schilfgraben nördlich der Rübker Straße. Ausweislich des vorhandenen Kartenmaterials erfolgt der Zugang zum Grundstück wohl hauptsächlich über ein 357 m<sup>2</sup> großes Wegegrundstück von dem ausweislich der geänderten Planunterlagen 32 m<sup>2</sup> für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden sollen. Auf der Gartenseite des Grundstückes der Einwender verläuft eine zusätzliche Zuwegung über ein 532 m<sup>2</sup>

großes Wegegrundstück, von welchem für die Realisierung des Vorhabens ausweislich der geänderten Planunterlagen ebenfalls 5 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen werden sollen.

Die Einwender rügen die unerträgliche Lärmbelastung aufgrund mangelhaft geplanter Lärmschutzwände und die beträchtliche Einschränkung der Lebensqualität, da nachts nur mit geschlossenen Fenstern geschlafen werden könne. Darüber hinaus kritisieren die Einwender die Erhöhung der Feinstaubbelastung, was die Entstehung von Krankheiten (Krebs) ermögliche. Die Einwender kritisierten die hohe Wahrscheinlichkeit der Entstehung von Schäden am Haus und wollten wissen, wer eine Bestandsaufnahme der Häuser vornehmen werde bzw. wer entstehende Schäden tragen werde. Bislang würde das Haus der Einwender keinerlei Schäden aufweisen. Darüber hinaus wird eingewandt, dass kein Zugang mehr zur Rübker Straße bestünde, die zur Zeit von Anwohnern, Besuchern, Handwerkern, Post, Müllabfuhr, Rettungsfahrzeugen usw. genutzt werde. Es wurde hinterfragt, wie die öffentliche Versorgung sichergestellt werden würde. Zudem werden diverse unerklärliche und widersprüchliche Aussagen zum Verkehrsaufkommen und zur Lärmbelastung gerügt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Von einer unerträglichen Lärmbelastung kann im Falle der Einwender keine Rede sein. Die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden am Haus der Einwender durchweg eingehalten. Die Immissionsbelastung sinkt an den Immissionsorten im Vergleich zum Nullfall sogar um 1 – 3 dB(A); nur an einem Immissionsort im zweiten Obergeschoss steigt die Nachtbelastung geringfügig um einen 1 dB(A) an. Eine erhöhte Feinstaubbelastung ist aufgrund der Entfernung des Grundstücks zur Straße nicht zu erwarten (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3). Gleiches gilt für Erschütterungen (siehe unter Nr. 2.2.3.5.4). Die Planfeststellungsbehörde sieht daher auch keinen Anlass für eine Beweissicherung am Grundstück der Einwender.

Für Fußgänger und Radfahrer besteht weiterhin ein direkter Zugang zur Rübker Straße über die Anliegerstraße und die Einmündung des Kälberweideweges.

Welche Aussagen zu Verkehrsaufkommen und Lärmbelastung unerklärlich und widersprüchlich sein sollen, haben die Einwender nicht konkretisiert. Eine Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde hierzu ist daher leider nicht möglich.

## **2.5.90 Formblatteinwendungen im Rahmen der ersten Auslegung**

Die Einwender Nr. 4-13, 15-20, 22, 23, 25, 27-30, 35-43, 46, 47, 50-60, 62-65 haben im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen vorformulierte, textlich identische Einwendungen schriftlich erhoben, diese aber z.T. hand- oder maschinenschriftlich ergänzt. Die Ergänzungen wurden bereits in den jeweiligen Abschnitten über das Vorbringen der Einwender selbst abgearbeitet. Die Einwender Nr. 6, 10, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 81, 82 und 84 haben im Rahmen der ersten Auslegung nur diese Formblatteinwendung ohne Ergänzung erhoben.

### *Vorbringen der Einwender*

Übereinstimmend tragen alle Einwender im Rahmen der ersten Auslegung im vorformulierten Teil ihrer Einwendung Folgendes vor:

Unzumutbar sei der Ausbau der Rübker Straße zu einem Autobahnzubringer von der B 73 zur A 26, da dies eine Verkehrsbelastung vergleichbar der einer Stadtautobahn von mehr als 21.000 Fahrzeugen pro Tag mit hohem Lkw-Anteil mit sich bringe. Es

würden erhebliche Beeinträchtigungen der Wohngrundstücke und des Wohnumfeldes durch Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe bestehen. Demgegenüber würden auf der maßgeblichen Straße gegenwärtig nur etwa 4.800 Kraftfahrzeuge pro Tag verkehren. Zudem beanstanden die Einwender den Flächenentzug durch den Bau von Anliegerstraßen, sowie die damit u.U. einhergehenden Beiträge, die trennende und erdrückende Wirkung der Lärmschutzwände, die Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs - besonders während der Bauzeit - und den Wertverlust der Grundstücke. Selbst durch einen vierspurigen Ausbau der Straße könne der prognostizierte Verkehr nicht bewältigt werden, sodass mit Rückstaus zu rechnen sei und ein Schleichverkehr über die Anliegerstraßen nicht ausgeschlossen werden könne. Zudem sei der Prognosehorizont 2025 zu kurz bemessen und eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung fehle. Der Variantenvergleich sei unvollständig, zumal nach Ansicht der Einwender der Variante der Umgehungsstraße angesichts ihrer deutlichen Vorteile der Vorzug gegenüber der Ausbaustrecke in Form von Variante 1 gegeben werden müsse. Die Immissionsgrenzwerte seien zu hoch, da die Wohnbebauung an der Rübker Straße insgesamt zum Innenbereich und nicht zum Außenbereich gehöre. Die Einwender beanstanden Grenzwertüberschreitungen, sowie den Verlust von Aufwuchs- und Gartenflächen und von wertvollem Baumbestand entlang der Straße. Ebenso würden Naturschutzbelange nicht hinreichend gewahrt. Zudem sei der Bau der A 26 (2. und 3. Bauabschnitt) ungewiss und rechtfertige den Ausbau der Rübker Straße folglich zurzeit nicht. Letztendlich beanstanden die Einwender auch die Beeinträchtigungen der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses durch Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzungen, Barrierewirkungen, die Störung des Landschaftsbildes, des Wasserhaushaltes und von Wegeverbindungen, ebenso die Schaffung von zusätzlichem Verkehr statt Verkehrsvermeidung, Abgas- und Staubentwicklung, Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung von Schutzgütern, die Unterbrechung von Sichtbeziehungen, den Wertverlust von Grundstücken und Betriebserschwernisse.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Einwendungen der Einwender Nr. 4, 6, 7, 8, 13, 18, 19, 20, 25, 27, 28, 29, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 51, 52, 53, 54, 56, 60 und 63 werden als teilweise unzulässig zurückgewiesen. Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange. Folglich muss ein Einwender eigene Betroffenheiten geltend machen können. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben (z.B. die Rüge der Verkehrsbelastung und nicht hinreichenden Wahrung von Naturschutzbelangen allgemein, Beeinträchtigung des Landschaftserlebnisses und Landschaftsbildes, Störung des Wasserhaushaltes), begründen keine Einwendungsbefugnis. Die vorgenannten Einwender verfügen nicht über Grundeigentum, welches für das Vorhaben in Anspruch genommen werden muss. Sie sind daher im Wesentlichen darauf beschränkt, Belange geltend zu machen, die sie selbst in ihrem Lebensumfeld betreffen. Das sind in erster Linie Belastungen durch Immissionen, welche durch die Verwirklichung des Vorhabens auf die Wohngrundstücken der Einwohner einwirken. Zu beachten sind unter bestimmten Voraussetzungen auch Immissionen, die durch vorhabenbedingte Verkehrsmehrungen im nachgeordneten Straßennetz entstehen. Soweit die Einwendungen solche Belange zum Gegenstand haben, sind sie zulässig.

Alle Formblatteinwendungen werden jedoch, soweit sie überhaupt zulässig sind, jedenfalls in der Sache zurückgewiesen. Im Detail ist dazu Folgendes zu bemerken:

Die erhobenen Formblatteinwendungen sind inhaltlich überwiegend pauschal aufgeführt und nicht hinreichend konkretisiert, sodass schon zweifelhaft ist, ob insoweit überhaupt Einwendungen im Rechtssinne vorliegen. Hinsichtlich einiger Kritikpunkte (z.B.: „Wertverlust der Grundstücke“, Flächenentzug durch den Bau von Anliegerstraßen“, „Schaffung von zusätzlichem Verkehr statt Verkehrsvermeidung“, „Schleichverkehr über die Anliegerstraßen“, Beeinträchtigung von Schutzgütern“, „Betriebserschwerisse“) ist bereits nicht ersichtlich, inwiefern jeder einzelne der Einwender davon betroffen sein könnte. Eine Einwendung bedarf zwar keiner Begründung, wohl aber eines Minimums an inhaltlicher Substantiierung<sup>291</sup>. Die Ablehnung des Vorhabens ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen genügt nicht<sup>292</sup>. Die Einwendung muss vielmehr zumindest in groben Zügen erkennen lassen, inwieweit der Einwender durch das Vorhaben tatsächlich betroffen sein kann und welche Bedenken er deshalb gegen das Vorhaben hat<sup>293</sup>. Wer in seiner Einwendung das betroffene Rechtsgut nur pauschal anspricht, kann auch nur eine pauschale Prüfung der Planfeststellungsbehörde erwarten<sup>294</sup>. Insofern kann sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall z.T. darauf beschränken, auf die jeweiligen Ausführungen an anderer Stelle im Planfeststellungsbeschluss zu verweisen bzw. es mit einigen kurzen Ausführungen bewenden lassen.

Angesichts der Planfeststellung der BAB 26, 2. BA und der darin enthaltenen Anschlussstelle Buxtehude ist zwar mit einer dauerhaften, deutlichen Verkehrszunahme auf der K 40 als Straße des nachgeordneten Straßennetzes durch den Zu- und Abfluss des Autobahnverkehrs im Zuge der Realisierung des zweiten Bauabschnittes zu rechnen. Die Folgen dieser Verkehrszunahme wird durch das Vorhaben bewältigt. Hinsichtlich der hinreichenden Dimensionierung der K 40, ihrer Gestaltung, der Prognose der Verkehrsbelastung und des Verkehrsverlauf hinsichtlich der Rübker Straße wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.1 verwiesen. In Bezug auf die Knotenpunkte Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee (K 2), Rübker Straße/ Kälberweideweg (K 1.2), Rübker Straße/ Feldmannweg (K 1.1) und Rübker Straße/Zubringer A 26 (K 1) sind entsprechende Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.2 zu finden. Der Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee stößt dabei mit seinem bisherigen Ausbauzustand bei einem derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommen von ca. 2000 Kfz/h bereits an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, was zu einer großen Rückstaulänge und Wartezeiten führt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Planfall II (A 26 bis A 7) könnte die Kreuzung in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand ohne die Realisierung der vorliegenden Planung jedoch nicht bewältigen.

Angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme und mit Blick auf § 41 Abs. 1 BImSchG ist daher der Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung in Buxtehude durch die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Rübker Straße zwingend erforderlich. Zwar werden durch die Lärmschutzwände die Anbindung der Anliegergrundstücke zur Rübker Straße unterbrochen und eine Trennwirkung

---

<sup>291</sup> Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. (2008), § 73 Rn. 82.

<sup>292</sup> BVerwG, Urt. v. 17.07.1980 – 7 C 101.78 –, BVerwGE 60, 297 (300).

<sup>293</sup> NdsOVG, Urt. v. 24.05.2006 – 7 KS 198/03 –, NordÖR 2006, 356 (357); VGH Bad.-Württ., Urt. v. 09.10.2000 – 5 S 1885/99 –, VBIBW 2001, 315 (316).

<sup>294</sup> BVerwG, Beschl. v. 25.01.2005 – 9 B 38.04 –, NVwZ 2005, 447 (448).

zwischen der östlichen und westlichen Anliegerseite der Rübker Straße erzeugt. Dennoch ist die Errichtung der Lärmschutzwände unvermeidbar und dringend geboten, zumal die Erschließung der Anliegergrundstücke über die geplanten Anliegerstraßen nicht wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht wird. Die Planung der Anliegerstraßen ist nicht zu beanstanden, da insbesondere die optische Trennungen zwischen dem östlichen und westlichen Wohnbereich der Rübker Straße, sowie der damit einhergehende Verlust von Sichtbeziehungen zwischen den Anliegern angesichts des öffentlichen Interesses am Ausbau der K 40 als Straße mit überregionaler Verkehrsbedeutung zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Verkehrsverhältnisse nachrangig ins Gewicht fallen (siehe dazu auch Nr. 2.2.3.5.2.4). Darüber hinaus nehmen die Lärmschutzwände lediglich einen vergleichsweise geringen, begrenzten Teil des Stadtgebietes in der Randlage von Buxtehude ein und die funktionale Verbindung bleibt – wenn auch in eingeschränkter Form durch die Inanspruchnahme von Lichtsignalanlagen – zwischen den Wohnbereichen und zum Stadtkern von Buxtehude erhalten. Die Anliegerstraßen gewährleisten zukünftig die Benutzbarkeit der Anliegergrundstücke und kompensieren die durch die – zum Schutz der Anwohner zwingend notwendig zu errichtenden – Lärmschutzwände hervorgerufene Funktionsbeeinträchtigung. Der für die lärmtechnische Untersuchung herangezogene Prognosehorizont 2025 ist ausreichend (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

Hinsichtlich des Einwandes von erheblichen Beeinträchtigungen der Wohngrundstücke und des Wohnumfeldes durch Lärm, Erschütterungen und Schadstoffe sei auf die detaillierten Ausführungen betreffend die Umweltauswirkungen unter Nr. 2.2.3.5 verwiesen. Darüber hinaus wird unter Nr. 2.2.3.5.2.4 dargelegt, dass durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Form der Errichtung der 3 m hohen Lärmschutzwände Lärmimmissionen begrenzt werden, wobei weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht verhältnismäßig sind, da die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In Ergänzung der Errichtung der Lärmschutzwand haben von den die Formblatteinwendungen erhebenden Einwendern die Einwender Nr. 4-6, 8-10, 15, 16, 19, 20, 23, 27, 37, 39, 41-43, 50, 57-59, 64 und 65 einen Anspruch auf passiven Schallschutz durch Einsatz von Schallschutzfenstern und ggf. auch durch Dachsanierungen. Für betroffene Außenwohnbereiche der die Formblatteinwendungen erhebenden Einwender Nr. 42, 43 und 50 besteht ein Anspruch auf einmalige Entschädigung. Die Details des passiven Schallschutzes richten sich jedoch nach der 24. BImSchV und werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt (siehe Nr. 2.2.3.5.2.5). Hinsichtlich des Einwands der Beeinträchtigung der Wohngrundstücke durch Schadstoffe wurde bereits unter Nr. 2.2.3.5.3 ausgeführt, dass der Ausbau der K 40 mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren ist. Wie bereits unter Nr. 2.2.3.5.4 ausgeführt, sind angesichts der Erschütterungstechnischen Untersuchung vorliegend keine Erschütterungen zu erwarten, die das Maß des Zumutbaren übersteigen. Darüber hinaus wurden unter Nr. 2.2.3.5.5 auch baubedingte Immissionen in der Abwägung berücksichtigt.

Sofern private Grundstücksflächen dauerhaft und unmittelbar für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden, ist diese Flächeninanspruchnahme gerechtfertigt und in dem geplanten Umfang notwendig, da das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient (hierzu im Einzelnen unter Nr. 2.2.3.9.1.). Die

Flächeninanspruchnahme beschränkt sich dabei auf das planerisch unvermeidbare Maß, wobei die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt hat, dass zum Teil der Freizeitgestaltung dienende Flächen der Anwohner (z.B. Gärten) beansprucht werden. Ohne die Inanspruchnahme der zu erwerbenden Flächen ist der erforderliche Ausbau der K 40 nicht umsetzbar. Darüber hinaus erreicht der geplante Flächenentzug bei keinem der betroffenen bebauten Grundstücke eine solche Größe, bei der kein verhältnismäßig ausreichender Freibereich verbliebe.

Beiträge für den Bau der Anliegerstraße entstehen nicht zu Lasten der Anlieger, da die Baukosten vom Vorhabenträger getragen werden und eine Beteiligung der Anlieger weder möglich noch vorgesehen ist. In der Folgezeit könnten von den Anliegern lediglich Straßenausbaubeiträge erhoben werden, da die Anliegerstraßen später in der Straßenbaulast der Hansestadt Buxtehude stehen werden, sofern eine Erneuerung der Straße notwendig werden würde. Die Erhebung solcher Beiträge ist jedoch Sache der Hansestadt Buxtehude und angesichts der Neuherstellung der Anliegerstraßen und ihrer geringen Verkehrsbelastung mittelfristig auch nicht absehbar. Ein Erneuerungsbedarf dürfte frühestens nach Ablauf von Jahrzehnten auftreten.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hat der Vorhabenträger vorgelegt (hierzu auch unter Nr. 2.2.2). Diese war auch Gegenstand der Auslegung und es wurde darauf auch in der Bekanntmachung für die dritte Auslegung hingewiesen.

Hinsichtlich der Variantenprüfung wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.2 verwiesen.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgte die Zuordnung der vom Verkehrslärm der Rübker Straße im ausgebauten Zustand betroffenen Grundstücke gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 16. BImSchV nach den Festsetzungen in Bebauungsplänen, sofern die jeweils betroffenen Grundstücke im Geltungsbereich eines solchen liegen. Insofern wird auf die detaillierten Ausführungen hierzu unter Nr. 2.2.3.5.2.2 verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte wurden diesen Festsetzungen entsprechend bestimmt. Da sich aus der schalltechnischen Untersuchung eine Vielzahl von Grenzwertüberschreitungen an verschiedenen Immissionsorten ergibt, sind aktive Schallschutzmaßnahmen (unter Ziff. 2.2.3.5.2.4) und an den Wohnhäusern einiger Einwohner auch passive Schallschutzmaßnahmen (unter Ziff. 2.2.3.5.2.5) vorgesehen.

Naturschutzrechtliche Belange im Allgemeinen wurden unter Ziff. 2.2.3.7., auf die insofern verwiesen wird, eingehend in die Abwägung eingestellt. Sofern naturschutzrechtliche Eingriffe im Vorhabengebiet in Rede stehen, werden Vermeidungsmaßnahmen i. S. v. § 15 Abs. 1 S. 1, 2 BNatSchG unter Nr. 2.2.3.7.2.1 erörtert. Für den Fall nicht vermeidbarer naturschutzrechtlicher Eingriffe wird auf die in Nr. 2.2.3.7.2.2 beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwiesen. Darüber hinaus wurden die Regelungen der „Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Hansestadt Buxtehude“ (Baumschutzsatzung) beachtet (vgl. dazu Nr. 2.2.3.7.7).

Der Ausbau der K 40 hängt – entgegen der Annahme der Einwender – auch nicht so eng mit der Entscheidung über den zweiten Bauabschnitt der Bundesautobahn A 26 zusammen, als dass nur eine einheitliche Entscheidung nach § 78 VwVfG durch die für den Bundesautobahnbau zuständige Planfeststellungsbehörde getroffen werden könnte. Dafür fehlt es ersichtlich schon am zeitlichen Zusammenhang, weil das



Planfeststellungsverfahren für den zweiten und dritten Bauabschnitt der A 26 seit Jahren bestandskräftig abgeschlossen ist (dazu bereits unter Nr. 2.2.1.2.).

### **2.5.91 Formblatteinwendungen im Rahmen der zweiten Auslegung**

Die Einwender Nr. 50; 69-74; 79-82 und 84 haben anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen vorformulierte, textlich identische Einwendungen schriftlich erhoben, diese aber z.T. ergänzt. Die Einwenderin Nr. 80 hat nur die Formblatteinwendung erhoben.

#### *Vorbringen der Einwender*

Übereinstimmend trugen alle genannten Einwender im Rahmen der zweiten Auslegung im vorformulierten Teil ihrer Einwendung gegen das Vorhaben Folgendes vor:

Beim Bau der angedachten Umgehung Variante 2 würde den Einwendern durch den Wertverlust ein erheblicher Schaden entstehen. Diesen Schaden würden sie von der genehmigenden Behörde einklagen. Außerdem würde ein Leben außerhalb des Hauses aufgrund der zu erwartenden Immissionen und des Lärms nicht mehr möglich sein.

Die Einwender Nr. 74 führten ergänzend aus, dass die Belastung, die durch eine Heranführung der angedachten Umgehung an die vorhandene, von der Hansestadt Buxtehude genehmigte Bebauung nicht mit den Zielen des BImSchG vereinbar seien dürfte. Zudem gäbe es Urteile von übergeordneten Gerichten, in denen Bauanträge und Planfeststellungsverfahren wegen Lärmbelästigung infolge planbarer Verkehrszunahmen als nichtig erklärt worden seien. Vorliegend würde durch den geplanten Bau der Umgehung erst eine Lärmbelästigung / Verkehrslärm in unzumutbarer Weise geschaffen. Es würde sich nicht nur um Lärmbelästigung handeln, sondern um Lärm, der aufgrund seiner Stärke zu starken gesundheitlichen Belastungen führen könne. Wenn man den Teil des Verkehrs abnähme, der über die K 40 direkt nach Buxtehude einfahre, müsse man davon ausgehen, dass der verbleibende Teil eine geplante, starke Gesundheitsgefährdung bedeute.

Hinsichtlich der Einwender Nr. 79 ist darauf hinzuweisen, dass das Einwendungsschreiben nur von einem der Einwender unterschrieben worden ist.

Die Einwenderin Nr. 80 hob hervor, dass in ihrer Baugenehmigung und bei den Verkäufen der Ausbau der K 40 zum Autobahnzubringer und schon gar nicht der Bau einer Umgehung in etwa 35 m Entfernung zu ihrem Grundstück erwähnt worden seien.

Zusätzlich reichten die Einwender Nr. 84 die tabellarische Übersicht „Untersuchung Wasser Hollerner Moorwetter / Rohwasser Wasserhaltung“ ein.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Einwendungen der Einwender Nr. 50, 69-74, 79-82 und 84 werden als teilweise unzulässig zurückgewiesen. Eine Einwendungsbefugnis besteht gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG nur hinsichtlich eigener Belange, sodass ein Einwender eigene Betroffenheiten geltend machen können muss. Auswirkungen des Vorhabens, die nur andere Personen betreffen oder gar keinen personalen Bezug haben (z.B. unzumutbare Belastung durch Heranführung der angedachten Umgehung an Bebauung), begründen keine Einwendungsbefugnis. Keiner der Einwender, die Formblatteinwendungen im Rahmen der zweiten Auslegung erhoben

haben, verfügt über Grundeigentum, welches für das Vorhaben in Anspruch genommen werden muss. Sie sind daher im Wesentlichen darauf beschränkt, Belange geltend zu machen, die sie selbst in ihrem Lebensumfeld betreffen. Hierzu zählen primär Belastungen durch Immissionen, welche durch die Verwirklichung des Vorhabens auf die Wohngrundstücken der Einwohner einwirken. Zu beachten sind unter bestimmten Voraussetzungen auch Immissionen, die durch vorhabenbedingte Verkehrsmehrungen im nachgeordneten Straßennetz entstehen. Soweit die Einwendungen solche Belange zum Gegenstand haben, sind sie zulässig.

Alle Formblatteinwendungen werden jedoch, soweit sie überhaupt zulässig sind, jedenfalls in der Sache zurückgewiesen. Soweit sich Einwender auf die Variante 2 beziehen, ist die Einwendung gegenstandslos, da diese Variante nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Im Übrigen trifft es nicht zu, dass ein Leben außerhalb des Hauses aufgrund der zu erwartenden Immissionen und des Lärms nicht mehr möglich sein würde und durch den Wertverlust ein erheblicher Schaden entstehen würde. Diese Behauptungen sind inhaltlich zu pauschal eingewandt und wurden nicht hinreichend konkretisiert, sodass schon zweifelhaft ist, ob insoweit überhaupt Einwendungen im Rechtssinne vorliegen. Es ist bereits nicht ersichtlich, inwiefern jeder einzelne der Einwender von den Immissionen oder dem Schaden durch Wertverlust betroffen sein könnte.

Zwar ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung eine Vielzahl von Grenzwertüberschreitungen an verschiedenen Immissionsorten, in Folge dessen sind jedoch aktive Schallschutzmaßnahmen (unter Ziff. 2.2.3.5.2.4) und an den Wohnhäusern einiger Einwender – jedoch an keinem der Wohnhäuser der Einwender Nr. 50, 69-74, 79-82 und 84, die Formblatteinwendungen im Rahmen der zweiten Auslegung erhoben haben - auch passive Schallschutzmaßnahmen (unter Ziff. 2.2.3.5.2.5) vorgesehen. Zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bei Außenwohnbereichen kommt es nur bei einer Handvoll von Grundstücken. Angesichts der Lage der Wohnhäuser der oben genannten Formblatteinwender abseits der Rübker Straße befinden sich aber an keinem Wohnhaus der benannten Einwender Immissionsorte, an denen es zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte kommt. Sofern mit der Einwendung andere Immissionsarten als Lärm gemeint sein sollten, sei auf die Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter unter Ziff. 2.2.2.2.2 und auf die Ausführungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG unter Ziff. 2.2.2.2.3 verwiesen. Der Ausbau der K 40 ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren (siehe Ziff. 2.2.3.5.3).

Der Einwand des Eintritts eines erheblichen Schadens durch den Wertverlust verfängt ebenfalls nicht, da jeder Einwender Fragen von Entschädigung und Wertverlust im nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren klären lassen muss. Im Fall der Formblatteinwendungen im Rahmen der zweiten Auslegung ist bereits nicht ersichtlich, inwieweit zu Lasten der Einwender Nr. 50, 69-74, 79-82 und 84 überhaupt ein Wertverlust an ihren Grundstücken und Wohngebäuden eintreten sollte. Die benannten Einwender sind nicht von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte betroffen, von ihren Grundstücken müssen keine Flächen für die Verwirklichung des Vorhabens in Anspruch genommen werden und die Grundstücke liegen allesamt hinter dem Ende der Ausbaustrecke, abseits der Rübker Straße.

Sofern der Einwender Nr. 74 anbringt, dass die durch die Heranführung der Umgehung an die genehmigte Bebauung entstehende Belastung nicht mit den Zielen

des BImSchG – insbesondere nicht mit den §§ 1, 41, 47 b Abs. 1 und § 50 BImSchG – vereinbar sei, ist auch dieser Einwand zurückzuweisen, wofür auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.5.1 Bezug genommen wird..

Hinsichtlich der hinreichenden Dimensionierung der K 40, ihrer Gestaltung, der Prognose der Verkehrsbelastung und des Verkehrsverlauf hinsichtlich der Rübker Straße wird auf die Ausführungen unter 2.2.3.3.1 verwiesen. In Bezug auf die Knotenpunkte Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee (K 2), Rübker Straße/ Kälberweideweg (K 1.2), Rübker Straße/ Feldmannweg (K 1.1) und Rübker Straße/Zubringer A 26 (K 1) wurden entsprechende Ausführungen unter 2.2.3.3.2 getroffen. Der Knotenpunkt Rübker Straße/ Harburger Straße/ Konrad-Adenauer-Allee stößt bereits jetzt mit seinem bisherigen Ausbauzustand bei einem derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommen von ca. 2000 Kfz/h an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, was zu einer großen Rückstaulänge und Wartezeiten führt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Planfall II (A 26 bis A 7) könnte die Kreuzung in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand ohne die Realisierung der vorliegenden Planung jedoch nicht bewältigen, sodass auch ein Ausbau der Kreuzung erforderlich wird. Der Verkehrslärm wurde unter Ziff. 2.2.3.5.2 detailliert beleuchtet und in der Abwägung der Belange berücksichtigt, wobei auf das Erfordernis der Errichtung von Lärmschutzwänden (aktiver Schallschutz) unter Ziff. 2.2.3.5.2.4 gesondert eingegangen wurde. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme und mit Blick auf § 41 Abs. 1 BImSchG ist der Schutz der angrenzenden Wohnbevölkerung in Buxtehude durch die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Rübker Straße unvermeidbar und zwingend erforderlich. Zudem wurden die Auswirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen und dessen Gesundheit berücksichtigt (unter 2.2.2.2.3.1). Mit der Realisierung des Ausbauvorhabens sind dabei jedoch keine erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu Lasten des Menschen verbunden (ebenso unter 2.2.2.2.3.1). Eine andere Bewertung des Vorbringens des Einwenders Nr. 74 ergibt sich auch nicht aus den §§ 1, 47 b Abs. 1 und § 50 BImSchG.

Der Einwand der Einwenderin Nr. 80, dass in ihrer Baugenehmigung und bei den Verkäufen der Ausbau der K 40 zum Autobahnzubringer bzw. der Bau einer Umgehung in etwa 35 m Entfernung zu ihrem Grundstück nicht erwähnt worden seien, ist ebenfalls zurückzuweisen. Aus der Einwendung ist nicht ersichtlich, wann die Einwenderin ihr Grundstück erworben hat und wann die angesprochene Baugenehmigung erteilt wurde, sodass bereits nicht deutlich wird, ob das vorliegende Planfeststellungsverfahren zu dieser Zeit überhaupt schon eingeleitet war. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens existieren jedoch keinerlei Informationspflichten der hier in Betracht kommenden Behörden gegenüber den Erwerbern von Grundstücken.

Die von dem Einwender Nr. 84 eingereichte tabellarische Übersicht „Untersuchung Wasser Hollerner Moorwettern / Rohwasser Wasserhaltung“ wurde von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser erfolgte unter Ziff. 2.2.2.2.3.4. Das Vorhaben ist demnach mit den Belangen des Wasserschutzes zu vereinbaren.

## **2.5.92 Formblatteinwendungen im Rahmen der dritten Auslegung**

Anlässlich der dritten Auslegung haben die Einwender Nr. 4, 12, 20, 38, 49, 53, 61, 63, 67b, 68, 85, 88, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 108 und 109 weitere vorformulierte, textlich identische Einwendungen Schriftlich erhoben. Etwaige

individuelle Ergänzungen werden in den Unterpunkten der jeweiligen Einwender selbst behandelt, auf die insoweit verwiesen wird.

Die Einwender Nr. 88 und 101 haben im Rahmen der dritten Auslegung nur diese Formblatteinwendungen ohne zu berücksichtigende Ergänzung erhoben. Die Einwender Nr. 20 haben ihr Einwendungsschreiben, dass sie anlässlich der zweiten Auslegung der Planunterlagen zuvor bereits eingereicht hatten, erneut eingesandt und lediglich ergänzend die Formblatteinwendungen erhoben. Die Einwender Nr. 4, 27, einer der Einwender Nr. 57 und der Einwender Nr. 102 haben jeweils nur einen Teil der Formblatteinwendungen erhoben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die bis zu 61 in der Einwendung nummeriert aufgeführten Argumente nachfolgend mit der Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde abgehandelt:

#### *Argument der Einwender*

Der Leiter der Planungsbehörde, Herr Roesberg, sei befangen, da er als Landrat massiv Druck auf die Buxtehuder Politik ausgeübt habe. Das Durchsetzen des Neubaus der Rübker Straße sei stets sein Ziel gewesen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Eine Befangenheit des Landrats im Sinne von § 1 Abs. 1 NVwVfG iVm. § 21 VwVfG liegt nicht vor. Danach hat sich auf Anordnung des Behördenleiters jemand von der Mitwirkung am Verwaltungsverfahren zu enthalten, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen die unparteiische Amtsausübung zu rechtfertigen. Betrifft die Besorgnis der Befangenheit den Behördenleiter selbst, so trifft die Anordnung die Aufsichtsbehörde, wenn sich der Behördenleiter nichts selbst der Mitwirkung am Verfahren enthält.

Im vorliegenden Fall ist der Landrat Behördenleiter. Die bloße Vorbefassung und (öffentliche) Positionierung des Landrats zugunsten des Vorhabens begründet jedoch noch keine Besorgnis der Befangenheit. Dass der Landrat die Durchsetzung des Vorhabens unabhängig von bestehenden Gegenargumenten und gesetzlichen Voraussetzungen hat erreichen wollen, ist nicht vorgetragen und auch nicht ersichtlich. Da die Führung des Planfeststellungsverfahrens hier dem stellvertretenden Leiter des Umweltamtes oblag, hat sich der Landrat zudem der Mitwirkung am Verfahren enthalten (siehe unter Nr. 2.2.1.3).

#### *Argument der Einwender*

Die vom Vorhabenträger im Internet zur Verfügung gestellten Dokumente wären oft nicht lesbar gewesen. Übersichtspläne hätten nicht entsprechend vergrößert werden können oder wenn man in eine Ecke der Planung habe gehen wollen, sei man automatisch auf eine andere Seite gesprungen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die im Internet eingestellten Pläne waren lesbar und nutzbar. Sollte es hier Einschränkungen gegeben haben, würde dies aber gleichwohl keinen Verfahrensfehler begründen, denn maßgeblich für die ordnungsgemäße Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung sind stets nur die ausgelegten Unterlagen, wie sich aus § 27a Abs. 1 S. 3 VwVfG, § 20 Abs. 2 S. 2 UVPG ergibt<sup>295</sup>.

---

<sup>295</sup> Siehe auch BVerwG, Urt. v. 06.04.207 – 4 A 2.16 – DVBl. 2017, 1039, hier zitiert nach juris, dort Rn. 29).

#### *Argument der Einwender*

Die zur Verfügung gestellten Dokumente seien veraltet und zum Teil älteren Datums als bei der letzten Auslegung.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Vorwurf ist nicht nachvollziehbar. Konkrete Beispiele, die der Nachprüfung des Vorwurfs hätten dienen können, werden nicht genannt.

#### *Argument der Einwender*

Die „Befahrbarkeitsstudie“ für die Feuerwehr sei genau das Gegenteil von dem, was sie darstellen solle, da so keine Feuerwehr rückwärts den Brandherd erreichen könne und der Freiraum links/rechts von der Feuerwehr von wenigen Zentimetern keinen Platz für ausfahrbare Stützen, Einsatzkräfte oder Schläuche bieten würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Zufahrt für die Feuerwehr ist überall entlang der Rübker Straße gewährleistet. Auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

In der Auslage würde jeglicher Hinweis auf die bereits im letzten Erörterungstermin konkret zugesagten Beweissicherungen für die durch das Vorhaben verursachten Schäden fehlen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Darin liegt kein Mangel der Planunterlagen. Die Beweissicherung wurde im Erörterungstermin am 26./27. Mai 2016 zugesagt und ist zusätzlich durch die Nebenbestimmung Nr. 1.1.5.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesichert.

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender forderten den Vorhabenträger nochmals auf, Wertgutachten für alle betroffenen Häuser und Grundstücke bei einer neutralen Institution/Katasteramt erstellen zu lassen. Der Wert vor und nach der Baumaßnahme müsse in diesen Gutachten ausgewiesen werden. Vom Bauträger würden die Einwender die daraus resultierende Differenz als Wertverlust fordern.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Einer solchen Begutachtung bedarf es nicht und sie erfolgte deshalb auch nicht. Wer von Flächenentzug betroffen ist, enthält im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren eine Entschädigung (falls eine gütliche Einigung nicht zustande kommt). Dabei können die Betroffenen auch eine Entschädigung für Nachteile an dem verbleibenden Besitz beanspruchen, soweit solche Nachteile tatsächlich bestehen. Die genaue Ermittlung der Höhe dieser auch auf Wertminderungen zurückgehenden Entschädigungen kann von der Planfeststellungsbehörde nicht geleistet werden und muss es auch nicht. Der Vorhabenträger hat auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde lediglich eine grobe Abschätzung der anfallenden Entschädigungszahlungen vorgenommen, damit diese in den Kostenvergleich der Variantenprüfung einfließen können. Für den Kostenvergleich, der prognostischen Charakter hat, genügt dies auch. Eigentümer solcher Grundstücke, die lediglich mittelbar vom Vorhaben betroffen sind – bspw. durch Verkehrslärmimmissionen können in der Regel keine Entschädigung beanspruchen, sie müssen auch Wertminderungen unter dem Gesichtspunkt der

Situationsgebundenheit des Eigentums und seiner Sozialpflichtigkeit ausgleichslos hinnehmen (siehe unter Nr. 2.2.3.9.3). Da somit ein Anspruch auf Entschädigung gerade nicht für alle in irgendeiner Weise betroffenen Grundstücke besteht, müssen auch keine Wertgutachten flächendeckend eingeholt

#### *Argument der Einwender*

Die in der Auslage erwähnten Entschädigungen würden in keinem Verhältnis für nicht mehr nutzbare Außenwohnbereiche und gesundheitliche Schädigung der Anlieger stehen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Planfeststellungsbeschluss entscheidet über Entschädigungen wenn überhaupt dann nur dem Grunde nach. Das gilt auch für die Außenwohnbereiche, für welche eine Entschädigung wegen der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu leisten ist. Die Festsetzung der Entschädigung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch gesonderten Bescheid<sup>296</sup>. Soweit den Betroffenen diese Entschädigung nicht genügt, steht ihnen gegen den die Entschädigung festsetzenden Bescheid der Rechtsweg zu den Gerichten offen. Im Übrigen tritt es nicht zu, dass Außenwohnbereiche nicht mehr nutzbar wären. Die Überschreitung des Tagesgrenzwertes für Verkehrslärmimmissionen von 59 dB(A) führt nicht zur Unbenutzbarkeit.

#### *Argument der Einwender*

Die Wirkung der Lärmschutzwand sei nicht allein auf das Problem der Verschattung zu reduzieren, da auch die Anwohner auf der „Sonnenseite“ der Rübker Straße auf die direkt vor das Fenster gestellte Knastmauer schauen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Wirkung der Lärmschutzwände als Sichtbarriere ist angesichts ihrer Höhe von 3m und des Abstandes zu den Wohnhäusern auf allen betroffenen Grundstücken zumutbar. Die einzige Alternative wäre eine transparente Ausgestaltung der Wände. Die Vertreterin des vom Vorhabenträger beauftragten Gutachterbüros hat im Erörterungstermin vom 7. September 2017 jedoch zutreffend darauf hingewiesen, dass die Lärmschutzwände nicht transparent ausgeführt werden können, weil dann die notwendigen Schalldämmwerte nicht erreicht werden<sup>297</sup>.

#### *Argument der Einwender*

Viele Anwohner würden von der Infrastruktur abgeschnitten werden. Beispielsweise würden die Anlieger mit dem Hausnummern 2, 4, 4a, 4b, 6, 6d, 8, 10a bis 10c, 12, 12a, 14 nur noch in Fahrtrichtung Rübker Straße abbiegen können, eine Einfahrt sei nur aus Richtung Stadt möglich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt. Grundsätzlich ist ein Abbiegen aus den Anliegerstraßen in beide Richtungen vorgesehen, ebenso ist die Einfahrt von der Rübker Straße aus beiden Richtungen möglich. Selbst wenn die hierfür zuständige Straßenverkehrsbehörde im Interesse der Verkehrssicherheit hier spätere andere Regelungen treffen sollte, wären die eintretenden Erschwerungen mit Blick auf das

---

<sup>296</sup> BVerwG, Urt. v. 10.7.2012 – 7 A 11.11 – NVwZ 2012, 1393 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 70, 86).

<sup>297</sup> #Protokoll EÖT v. 7.9.2107, S. #.

damit verfolgt Ziel einer hohen Verkehrssicherheit zumutbar (siehe unter Nr. 2.2.3.12).

#### *Argument der Einwender*

Für diese Hausnummern würde es Stellplätze für Mülltonnen geben, wohin die Einwender dann die Tonnen rollen müssten. Leider würde die Stellfläche nicht größer als 2 m<sup>2</sup> zu sein scheinen und zwischen Lärmschutzwand und Hauptstraße liegen.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Abstellflächen für Müllbehälter sind ausreichend dimensioniert (siehe unter Nr. 2.2.3.12).

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender kritisierten, dass gelbe Säcke auch zu den Stellplätzen gebracht werden müssten und bei Wind über die Straße treiben würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Abstellflächen werden eingehaust um diesem Problem zu begegnen.

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender hinterfragten, wohin die Anwohner ohne jeglichen Seitenstreifen ihren Sperrmüll stellen sollten und wie dieser abgeholt werden würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

An den Abstellflächen der Mülltonnen kann im begrenzten Umfang auch Sperrmüll abgestellt werden.

#### *Argument der Einwender*

Eine Lieferung von Möbeln, Baumaterial oder Elektrogroßgeräten würde nicht mehr möglich sein.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Anliegerstraßen sind so konzipiert, dass sie auch von üblichen Lieferfahrzeugen und kleineren Lastkraftwagen bis 12m Länge befahren werden können. Eine Befahrbarkeit mit Lastzügen und Sattelschleppern ist hingegen nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass die von den Einwendern angesprochenen Lieferungen mit herkömmlichen Lieferfahrzeugen und kleineren Lkw erfolgen und dazu weder Sattelschlepper noch Lastzüge nötig sind. Erfahrungsgemäß setzen Speditionen und Lieferdienste auch überwiegend nur *solche kleineren Fahrzeuge ein*.

#### *Argument der Einwender*

Viele Häuser würden aus den Obergeschossen direkte Sicht über die Lärmschutzwand auf die Straße haben, sodass die Lärmschutzwand dort unwirksam sei. Zusätzlich zum Verkehrslärm gebe es die Schallreflektion der Lärmschutzwand hinter der Straße, was die Lautstärke erhöhen würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Wirkung der Lärmschutzwände ist in den oberen Geschossen zwar mit zunehmender Höhe der Geschosse geringer, aber gleichwohl noch begrenzt gegeben. Soweit Reflektionen eintreten, sind diese im Berechnungsmodell der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Die Berechnung berücksichtigt nicht

nur die Lärmschutzwände, sondern auch dahinter liegende Baukörper und ihren Einfluss auf die Schallausbreitung.

#### *Argument der Einwender*

Die Hausnummern 4, 4a und 4b seien ca. 1,60 m höher gebaut, sodass die Lärmschutzwand dort nur eine effektive Höhe von 1,40 m erreichen würde und als Witz einzustufen sei.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Umstand erhöhter Geschosse war in den Unterlagen der zweiten Auslegung noch nicht berücksichtigt. Das wurde mit den Unterlagen der dritten Auslegung korrigiert (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

#### *Argument der Einwender*

Da es an der Harburger Straße keine Lärmschutzwände geben werde, würde der Lärm für alle Anwohner im Kreuzungsbereich noch massiver werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist im Kreuzungsbereich kaum möglich, da die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet bleiben müssen. Zudem besteht entlang der Harburger Straße, soweit diese Baustrecke ist, kein Anspruch auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen (siehe hierzu die Ausführungen zur Einwendung Nr. 113 unter Nr. 2.5.88).

#### *Argument der Einwender*

Aus den Untergeschossen würde man direkt auf die Wand schauen, wobei es Sonnenlicht nur im Obergeschoss gebe. Die Einwender rügten in diesem Zusammenhang einen Gefängnishofeffekt.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Wie eingangs bereits ausgeführt wurde, ist die Wirkung der Lärmschutzwände als Sichtbarriere angesichts ihrer Höhe von 3m und des Abstandes zu den Wohnhäusern auf allen betroffenen Grundstücken zumutbar. Verschattungen, welche das zumutbare Maß überschreiten, treten bei einer 3m hohen Lärmschutzwand nicht ein (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.4).

#### *Argument der Einwender*

Die Häuser der Nr. 8, 10A und 12 würden durch die Durchfahrtslücke ein erhebliches Lärmprobleme haben, da das schlagartige Ende und der neue Anfang der Lärmschutzwand eine abrupt beginnenden und endenden Schall erzeugen würde, der sehr unangenehm sei und solche Lärmschutzwände seien unwirksam. Der niederfrequente Schall des Lkw-Verkehrs werde von dieser Lärmschutzwand kaum abgebaut, dass würden nur massive Erdwälle können.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt in ihrer Berechnung selbstverständlich auch Öffnungen der Schallschutzwände, was sich in höheren Beurteilungspegeln an Gebäuden hinter den Öffnungen der Lärmschutzwände niederschlägt. Die Wahrnehmung des Einzelnen, der aus dem Schallschatten hinter der Lärmschutzwand hinaus vor eine Öffnung tritt, wird zwar eine deutlich höhere Lärmempfindung zur Folge haben. Dies ist aber nicht unzumutbar. Niederfrequenter



Schall war in der Berechnung nach der 16. BImSchV nicht zu berücksichtigen (siehe unter Nr. 2.2.3.5.2.3).

#### *Argument der Einwender*

Die Anliegerstraßen wären viel zu schmal. Rettungsfahrzeuge würden nicht durchkommen, die Zufahrt sein für Lkw überhaupt nicht möglich, Speditionen würden die Häuser wohl sowieso nicht mehr finden. Gleiches würde für Paket-dienste und Schneeräumfahrzeuge gelten. Die Einfahrten in die Anliegerstraßen würden nicht den Anforderungen der Feuerwehr entsprechen, da eine technische Bauvorschrift für Feuerwehrezufahrten ignoriert worden sei. Es würde mit dem Leben der Einwender gespielt, wenn die Feuerwehr rückwärts per Einweiser zu ihnen fahren sollte.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, die Dimensionierung der Anliegerstraßen ist für die genannten Zwecke ausreichend (siehe unter Nr. 2.2.3.3.3).

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender rügten, dass keinerlei Parkplätze mehr am Straßenrand vorhanden seien, sodass sie keinen Besuch mehr empfangen könnten. Sie hinterfragten wo ein Lieferfahrzeug der Paketdienst halten sollte, wenn sofort die Straße blockiert werde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Flächen am Straßenrand der Rübker Straße, die bislang zum Parken genutzt wurden, sind keine regulären Stellplätze (siehe unter Nr. 2.2.3.4.3). Die Einwender haben im Übrigen keinen Anspruch darauf, dass die Parksituation im Umfeld unverändert erhalten bleibt oder der Vorhabenträger hier neue Stellflächen schafft.

#### *Argument der Einwender*

Lichtmaste, Hydranten und Schilder würden auf den ohnehin zu schmalen Straßen fehlen. Die Einwender wollten wissen, wo die vielen Verbotsschilder installiert werden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Aufstellung und Lage von Hydranten und Lichtmasten wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Wo Verbotsschilder aufzustellen sind, muss die zuständige Straßenverkehrsbehörde danach entscheiden, ob zur Bewältigung einer Gefahrensituation für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Schilder aufgestellt werden müssen.

#### *Argument der Einwender*

Es wurde vorgetragen, dass einige Einwender massiv enteignet werden sollen würden (z. B. Nr. 4), wobei diese Grundstücke jetzt schon sehr klein seien. Wer enteignet werden würde, solle dann auch noch auf dem eigenen Grundstück parken.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Umfang der Enteignungen ist der Planfeststellungsbehörde ebenso bewusst (siehe Nr. 2.2.3.9.1) wie die Tatsache, dass auf einigen Grundstücken wegen der für Fahrzeuge benötigten Abstellflächen noch weniger Raum verbleiben wird. Das hängt freilich auch davon ab, wie viele Fahrzeuge die Betroffenen im Einzelfall in ihrem Haushalt haben.

#### *Argument der Einwender*

Obwohl in der Rübker Straße Hochwasser möglich sei, würden THW-Fahrzeuge die Anliegerstraßen nicht befahren können.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das Gebiet entlang der Rübker Straße ist kein Überschwemmungsgebiet. Die Anliegerstraßen sind zudem mit Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen befahrbar. Für das Auspumpen von Kellern und ähnliche Tätigkeiten hat die Feuerwehr ausreichende Technik. Warum im Hochwasserfall Fahrzeuge des THW zwingend zum Einsatz kommen müssten, erschießt sich nicht. Im Fall eines hohen Wasserstandes mit vollständiger Überflutung ist Fahrzeugverkehr ohnehin ausgeschlossen.

*Argument der Einwender*

Man würde Hydranten nicht nutzen können, wenn es auf einer Straßenseite brennen würde und der Hydrant auf der anderen Straßenseite stünde.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Standorte für Hydranten werden in Abstimmung mit der Feuerwehr im Wege der Ausführungsplanung so festgelegt, dass die Löschwasserversorgung jederzeit und überall gesichert ist.

*Argument der Einwender*

Die Ampelkreuzung würde – wie der Gutachter Fornaschon bereits vor Jahren bewiesen habe – den Verkehr nicht aufnehmen können.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand trifft nicht zu, die Kreuzung der Rübker Straße mit der Harburger Straße weist eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (siehe unter Nr. 2.2.3.3.2).

*Argument der Einwender*

Besonders die Überquerung des Überwegs über die Abbiegespur Harburger Straße rechts in die Rübker Straße sei mangels Ampel jetzt schon gefährlich und würde wegen der drastischen Verkehrsprognosen noch gefährlicher werden (Autofahrer würden nicht um die Ecke sehen können).

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Sichtverhältnisse reichen aus, der betreffende Bereich wird auch hinreichend signalisiert.

*Argument der Einwender*

Die Einwender befürchten, dass die Anwohner für das Unterhalten, Räumen und Reinigen der Anliegerstraßen herangezogen werden würden. Dann sei das eine andere Kategorie als jetzt und keine Kreisstraße mehr, was unzulässig sei. Auch wenn sich die Straßenausbausatzung ändern würde, können dieses ja auch in Zukunft wieder geändert werden.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Inwieweit für die Anliegerstraßen von der Stadt Buxtehude Reinigungs-, Räum- und Streupflichten auf die Anwohner übertragen werden, bleibt der Entscheidung der Stadt Buxtehude vorbehalten. Für die erstmalige Errichtung der Anliegerstraßen kommt der Landkreis als Vorhabenträger auf. Da die Anliegerstraßen nur gering verkehrsbelastet sind, kann von einer langen Haltbarkeit über mehrere Jahrzehnte

ausgegangen werden. Erst nach Ablauf der Nutzungsdauer und bei Instandsetzungsbedürftigkeit wird eine beitragspflichtige Erneuerung der Anliegerstraße durch die Stadt Buxtehude in Betracht kommen<sup>298</sup>. Das ist zumutbar.

*Argument der Einwender*

Die K 40 solle Verkehrsmengen wie eine Bundesstraße verkraften, obwohl eine Hochstufung zur Bundesstraße nicht vorgesehen sei, da dann die Planungshoheit nicht beim Kreis liegen würde. Die Einwender zweifelten die Zulässigkeit dieser Strategie an.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Rübker Straße bleibt auch nach ihrem Ausbau Kreisstraße, sodass die Zuständigkeit des Landkreises als Planfeststellungsbehörde gegeben ist und bleibt (siehe unter Nr. 2.2.1.2).

*Argument der Einwender*

Das Stadtbild würde total verschandelt werden. Die Häuser in der Rübker Straße würden wertlos werden, wobei ein adäquater finanzieller Ausgleich nicht vorgesehen sei. Ghettobildung würde drohen.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Diese Einschätzung ist subjektiv und wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Von einer Entwertung der Häuser entlang der Rübker Straße kann keine Rede sein, zumal viele Häuser durch die Errichtung der Schallschutzwände künftig mit weniger Verkehrslärm belastet sein werden als bisher.

*Argument der Einwender*

Da es keine Nothaltebuchten oder Randstreifen gebe, würde ein defektes Fahrzeug den gesamten Verkehr in Buxtehude lahmlegen.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Es handelt sich offensichtlich um seltene Fälle. Die damit verbundenen Einschränkungen des Straßenverkehrs (Staubildung) müssen hingenommen werden. Neuralgische Stellen im Straßennetz, an denen havarierte Fahrzeuge zu Verkehrsstockungen führen, treten allenthalben auf und lassen sich nicht gänzlich vermeiden.

*Argument der Einwender*

Da die Straße zu schmal sei und keinen Randstreifen habe, können auch keine Rettungsgasse gebildet werden.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Einsatzfahrzeuge werden sich in einem solchen (sehr seltenen) Fall mit Hilfe ihrer Sonderrechte Zugang zur Unfallstelle verschaffen können; ggf. unter Absperrung der Straße.

*Argument der Einwender*

Die Einwender fragten an, ob angesichts des fehlenden Randstreifens keine Schneeräumung erfolge und wohin der Schnee geschoben werden solle.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

---

<sup>298</sup> NdsOVG, Urt. v. 9.8.2016 – 9 LC 29/15 – DVBl. 2016, 1411 (hier zitiert nach juris, dort Rn. 38).

Buxtehude gehört im langjährigen Mittel zu den sehr schneearmen Gebieten Deutschlands. Die im Normalfall zu erwartenden Schneemengen können daher problemlos beräumt werden. In Extremfällen muss Schnee gesondert abtransportiert werden.

*Argument der Einwender*

Die Einwender hinterfragten, wie ältere Personen oder Kinder den Überblick beim Überqueren der Kreuzung behalten sollten, da man mindestens zwei Inseln überqueren müsse und es diagonal über die Kreuzung sogar vier Inseln seien.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Auch die Querungsmöglichkeiten der Kreuzungen entsprechen allgemein anerkannten Standards.

*Argument der Einwender*

Die Inseln seien nicht bemaßt aber sehr wahrscheinlich zu klein für Fahrräder mit Anhänger.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Planfeststellungsbehörde hat die zunächst in der Tat nicht durchgehend bemaßten Furten überprüft und den Vorhabenträger zur Angabe der Maße aufgefordert, was dann auch geschehen ist. Im Ergebnis erweisen sich die Maße als ausreichend (siehe noch Nr. 2.2.3.3.2).

*Argument der Einwender*

Mangels Seitenstreifen würde die Straße keinem Regelquerschnitt entsprechen. Die geplante Straße würde eher einem Regelquerschnitt RQ 7,5 für 3.000 Fahrzeuge (davon 60 Lkw) entsprechen, obwohl für die prognostizierte Verkehrsmenge der Regelquerschnitt RQ 26 mit einer Gesamtbreite von 26 m und vier Fahrspuren angewendet werden müsse.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Vorwurf ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.1 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

Grün gekennzeichnete Bäume (diese sollten stehen bleiben) würden oft in die Lärmschutzwand oder Straße ragen, was physikalisch nicht möglich sei.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Planfeststellungsbehörde stellt nach nochmaliger Prüfung der Planunterlagen fest, dass dieser Einwand nicht zutrifft. Die Einwender haben zudem keinen Standort konkret benannt, auf den sich ihr Vorwurf beziehen soll.

*Argument der Einwender*

Die Anwohner würden nicht von Bäumen profitieren, die zum Ausgleich für gefällte Bäume weit weg angepflanzt werden. Ausgleichsmaßnahmen seien nur halbherzig umgesetzt worden.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Ersatzmaßnahmen für zu beseitigende Straßenbäume dienen nicht den Anwohnern, sondern dem Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt. Die Bäume

müssen daher nicht zwingend unmittelbar in der Rübker Straße gepflanzt werden. Der gewählte Pflanzstandort hing zudem von der Verfügbarkeit einer entsprechenden Fläche ab, wie der Landschaftsplaner Koller im Erörterungstermin am 7. September 2017 nachvollziehbar erläutert hat<sup>299</sup>. Der Vorhabenträger hat sich im Übrigen bemüht, den Standort nahe der Rübker Straße zu finden.

#### *Argument der Einwender*

Unter Bezugnahme auf die Projektierung von Durchfahrtsöffnungen in den Lärmschutzwänden zweifelten die Einwender das Lärmschutzgutachten an.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist in dieser Pauschalität nicht erwidernsfähig.

#### *Argument der Einwender*

Ohne durchgehende Fuß- und Radwege würde die Unfallgefahr sehr hoch sein. Schulkinder würden sich die Anliegerstraßen mit Autos teilen müssen. Die Einwender würden nicht davon ausgehen, dass es Erfahrungswerte für ein solches Konstrukt wie das geplante gebe, sie weisen auf die Manipulation von Immissionsangaben durch Automobilhersteller hin und bezweifeln die niedrige Schadstoffbelastung.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Unfallgefahr auf den Anliegerstraßen ist wegen der sehr geringen Verkehrsbelegung ebenfalls gering. Es tritt zudem eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand ein, da die Rübker Straße bislang nicht über beidseitig durchgehende Fuß- und Radwege verfügt, die Anliegerstraßen künftig jedoch diese Funktion mit übernehmen. Die Untersuchung zur Luftschadstoffbelastung hat auch im Lichte des „Abgasskandals“ Bestand (siehe unter Nr. 2.2.3.5.3).

#### *Argument der Einwender*

Es sei falsch, dass kein Airbuswerksverkehr in den Planzahlen enthalten sei, da es keine Alternativroute gäbe, auch wenn die K 40 von der A 26 bis Rübke nicht ausgebaut werden solle.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Die Verkehrsuntersuchung baut unter anderem auf real gemessenen Verkehrszahlen an den Zählpunkten des Verkehrsnetzes auf, unabhängig davon um welchen Verkehr es sich dabei handelt.

#### *Argument der Einwender*

Die Korrektheit der Verkehrszählung wurde bezweifelt, da diese erst um 7.30 Uhr begann, während der Berufsverkehr bereits vor 5.00 Uhr einsetzen würde und somit Arbeiter bei Airbus, deren Schicht um 6.00 Uhr beginne, gar nicht erfasst worden wären.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die Verkehrszählung erfolgte korrekt, weil es dabei nicht darum ging, die Gesamtverkehrsbelastung zu ermitteln, sondern die Spitzenwerte, welche aus der morgendlichen Verkehrsspitze des Berufsverkehrs und die Nachmittagsspitze resultieren. Für den morgendlichen Spitzenverkehr war der Erfassungszeitraum zutreffend gewählt.

---

<sup>299</sup> EÖT-Protokoll v. 7.9.2017, S. #.

#### *Argument der Einwender*

Für den Neubau einer Zufahrt sei es nicht zulässig, dass die Durchfahrt der Lärmschutzwand nur mit Sichtbeeinträchtigungen möglich sei. Die Einwender hinterfragten für den Fall der Installation von Ampeln, wie man bei Ausfall der Ampeln rein und raus fahren solle.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die behaupteten Sichtbeeinträchtigungen bestehen so nicht. Sollte eine Ampelanlage ausfallen, erfolgt die Benutzung der Kreuzungspunkte und Einmündungen entsprechend den Vorfahrtsregelungen der Straßenverkehrsordnung und der Beschilderung der Kreuzungen und Einmündungen. Nicht umsonst werden Kreuzungen auch dann beschildert, wenn der Verkehr ampelgeregelt wird.

#### *Argument der Einwender*

Eine Querung für Fußgänger und Radfahrer sei nur mit unzumutbar langen Umwegen möglich.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das trifft nicht zu. Durch das Vorhaben werden sichere Querungsmöglichkeiten der Rübker Straße am Kälberweideweg und in Höhe der Einmündung Feldmannweg geschaffen.

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender wollten wissen, wie in der 5 m breiten Zufahrt eine Begegnung von zwei jeweils 2,5 m breiten Autos erfolgen solle.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

An den Zufahrten soll keine Begegnung von jeweils 2,5 m breiten Autos erfolgen. Übliche PKW sind deutlich schmaler und überschreiten selbst unter Berücksichtigung der Außenspiegel nicht eine Breite von 2 m. Nach § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO dürfen Fahrzeuge aller Art (auch Lastkraftwagen) mit Ausnahme von Schneeräumgeräten und Winterdienstfahrzeugen nicht breiter als 2,55 m sein. Daraus wird von vielen Einwendern in Verkennung der realen Gegebenheiten abgeleitet, dass auch PKW eine solche Breite aufweisen. Das ist aber nicht der Fall.

#### *Argument der Einwender*

Einen Begegnungsverkehr sei in den Anliegerstraßen nicht möglich, da der Gesetzgeber für ein Kfz mit 2,55 m Breite die benötigte Fahrspurbreite auf 3,05 m festgesetzt habe und somit an 3,50 m breiten Stellen kein Platz für ein zweites Auto verbleiben würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Auf die vorstehende Ausführung wird verwiesen.

#### *Argument der Einwender*

Die Einwender gingen davon aus, dass wegen der Enge der Straße ein komplettes Halteverbot bestehen werde und fragten daher, wo sie und ihr Besuch parken sollen würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Es ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde Parkraum für sämtliche denkbaren Bedarfe zu gewährleisten. Ein Anspruch auf

Schaffung von Parkraum besteht nicht. Dass durch das Vorhaben unzumutbare Parkverhältnisse geschaffen werden, ist nicht ersichtlich (siehe unter Nr. 2.2.3.4.3).

*Argument der Einwender*

Sie wollten ebenfalls wissen, warum die Richtlinien für Feuerwehren als technische Bauvorschrift ignoriert worden seien. Es gäbe keine Feuerwehrezufahrt und keine Stellfläche, die den Anforderungen der Feuerwehr entsprechen würde (ausgefahrene Stützen).

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

Kein Wendehammer würde irgendeiner Norm entsprechen.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

In beide Richtungen befahrbare Radwege würden mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen müssen und über einen Sicherheitstrennstreifen verfügen, was vorliegend nicht der Fall sei.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

Der vorgeschriebene Trennstreifen zwischen Fuß- und Radweg würde fehlen. Gerügt wurde auch der abrupte Wechsel zwischen Fuß-/Radweg und Anliegerstraße mit Autoverkehr unter dem Hinweis, dass dies auch ein Schulweg sei.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

Der Geh-, Rad- und Autoverkehr würde direkt an Hauswänden vorbeigehen, wobei auch dort jeglicher Trennstreifen fehlen würde. Bei einem Heraustreten aus Haus-Nr. 6 stünde man mitten auf der Straße. Auf die Unfallgefahr wurde hingewiesen.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt, auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.3.3.3 wird verwiesen.

*Argument der Einwender*

Obwohl schon das Rammen der Pfähle für die Autobahn in den Häusern wahrnehmbar gewesen sei, würden Gebäudeschäden durch Erschütterungen als unmöglich abgetan.

*Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Betriebsbedingte Erschütterungen durch den Autoverkehr auf der ausgebauten Rübker Straße halten sich im Rahmen einschlägiger technischer Regelwerke, Gebäudeschäden sind nicht zu befürchten (siehe unter 2.2.3.5.4). Für die Bauphase wurde in ausreichendem Umfang eine Beweissicherung angeordnet (Nebenbestimmung Nr. 1.1.5.3).

#### *Argument der Einwender*

Der Lärm würde für einige Grundstücke im gesundheitlich relevanten Bereich liegen. Die Einwender hinterfragten, warum nicht die Richtwerte für Wohngebiete nach der TA Lärm als Reverenz genommen werden würden. Die TA Lärm würde tags nur 50 dB(A) vorsehen. Die Einwender wollten geklärt wissen, ob Anwohner ihre Gesundheit opfern müssten.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Die TA Lärm gilt nur für Lärm aus gewerblichen Quellen. Für Straßenverkehrslärm ist zwingend die 16. BImSchV anzuwenden.

#### *Argument der Einwender*

Obwohl der Schutz des Eigentums ein Grundrecht (§ 14 GG) sei, müssten sehr viele Eigentümer enteignet werden, wobei die Einwender bezweifeln würden, dass die Enteignung vieler Anwohner dem Allgemeinwohl dienen würde.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Das Eigentum ist grundrechtlich nach Art. 14 GG geschützt, was aber nicht bedeutet, dass Eigentum unantastbar wäre. Die Eigentumsbeeinträchtigungen sind im vorliegenden Fall mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke gerechtfertigt und dienen auch dem Allgemeinwohl (siehe unter Nr. 2.2.3.9 und Nr. 2.2.3.14).

#### *Argument der Einwender*

Die in RAST 06 für die Anlage von Stadtstraßen wäre vollkommen ignoriert worden, da weder die Straßen noch die Fuß- oder Radwege Richtlinien entsprechen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand ist unberechtigt (siehe schon oben)

#### *Argument der Einwender*

Eine Abwägung von Interessen, die Ziel eines Planungsverfahrens seien müsse, hätte überhaupt nicht stattgefunden. Das Vorgehen entspräche eher einer Nötigung als einer Planung.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*

Der Einwand liegt neben der Sache. Die Abwägung erfolgt nicht durch den Vorhabenträger in den Planunterlagen, sondern aufgrund der Planunterlagen und Ermittlungsergebnisse der Planfeststellungsbehörde im Verfahren durch die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss (§ 38 Abs. 2 S. 1 NStrG).

#### *Argument der Einwender*

Der Fluglärm wäre nicht berücksichtigt worden, obwohl die Flugrouten vom Flughafen Hamburg und von Airbus nachweislich über die Rübker Straße führen würden.

#### *Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde*



Eine Berücksichtigung von Fluglärm war nicht erforderlich, wie unter Nr. 2.2.3.5.2.3 näher ausgeführt wurde.

## **2.6 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten**

Der Vorbehalt über die Entscheidung der Bauausführungsplanung soll zudem die Beachtung der maßgebenden technischen Regelwerke im Rahmen der Ausführungsplanung sicherstellen. Angesichts der in den technischen Regelwerken zum Ausdruck kommenden Stand der Technik, genügt zur Erreichung dieses Zweckes dem Vorhabenträger aufzugeben, vor Baubeginn seine Ausführungsplanung zur Genehmigung vorzulegen<sup>300</sup>.

## **3 Rechtsbehelfsbelehrung**

### **3.1 Klage**

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Stade, Am Sande 4a, 21682 Stade schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des eben genannten Gerichts erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, die angefochtene Verfügung in Abschrift beigelegt werden.

### **3.2 Sofortige Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO auf Antrag des Vorhabenträgers angeordnet. Der Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses liegt im öffentlichen Interesse, welches dem Suspensivinteresse der vom Planfeststellungsbeschluss Betroffenen überwiegt.

Aufgrund des planfestgestellten und sich bereits im Bau befindlichen 2. und 3. BA der BAB 26 sowie der darin inbegriffenen Anschlussstelle Buxtehude ist der zeitnahe Ausbau der K 40 unabdingbar. Andernfalls wäre das mit dem Bau der BAB 26 verfolgte Ziel, eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, vor allem der hochfrequentierte B 73 herbeizuführen, in absehbarer Zeit nicht zu verwirklichen<sup>301</sup>. Denn der Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, müsste im Bereich Buxtehude weiterhin über die B 73 abgewickelt werden, um die Anschlussstellen Jork und Horneburg bzw. Neu Wulmstorf zu erreichen<sup>302</sup>. Auch der Knotenpunkt K 26/K 51,

<sup>300</sup> BVerwG, Urt. v. 5.3.1997 - 11 A 5/96 -, NVwZ-RR 1998, 92; zuletzt auch BVerwG, Urt. v. 7.8.2014 - 9 VR 2/14 -, juris, Rn. 4.

<sup>301</sup> Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Lüneburg über den Neubau des 2. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26, östlich von Horneburg bis östlich von Buxtehude vom 30.01.2004 von Bau-km 20+390 bis Bau-km 21+400 der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr v. 14.11.2011, S. 110.

<sup>302</sup> Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss, a.a.O.

welcher bereits seit Jahren ein Unfallschwerpunkt bildet, müsste infolge einer weiterhin geschlossenen Anschlussstelle Buxtehude zukünftig die doppelte Verkehrsmenge aufnehmen, sodass das ohnehin schon bestehende Unfallrisiko spürbar erhöht<sup>303</sup>.

Eine Verkehrsfreigabe für die BAB 26, 2. BA und der darin inbegriffenen Anschlussstelle Buxtehude erfolgt jedoch erst, wenn gegenüber der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nachgewiesen ist, dass auf der Grundlage vollziehbarer Verwaltungsentscheidungen mit der Realisierung von Maßnahmen begonnen worden ist, mit denen unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärms zumutbare Verhältnisse für die Wohngebäude der Rübker Straße bis zum Knotenpunkt mit der K 51 erreicht werden sollen<sup>304</sup>. Maßgebend hierfür war und ist der zu erwartende abfließende Verkehr von der BAB 26 in das nachgeordnete Straßennetz, der zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf der K 40 sowie einer erheblichen Verkehrslärmbelastungen für die angrenzenden Anwohner führt. Vor diesem Hintergrund ist ein weiteres Zuwarten bezogen auf die Durchführung der Ausbaumaßnahmen nicht möglich. Zwar kann die Verkehrsfreigabe auch dadurch erreicht werden, dass alternativ eine Verkehrsfreigabe im Zusammenhang mit dem 3. BA der A 26 erfolgt<sup>305</sup>. Angesichts der damit verbundenen Verkehrsverlagerungen, die zu einer erheblichen Verkehrszunahme im Bereich der K 26 zwischen der Anschlussstelle Neukloster und der Einmündung der K 51 führen<sup>306</sup>, war der Alternativvorbehalt als temporäre und nur infolge dessen (noch) als zumutbare Zwischenlösung angedacht. Die Bauzeit für das hiesige planfestgestellte Bauvorhaben wird jedoch mindestens 24 bis 36 Monate in Anspruch nehmen. Hinzuzurechnen ist die Zeit, welche für die Planung der Bauausführung benötigt wird. Weitere Verzögerungen, bedingt durch ein sich über mehrere Jahre erstreckendes Verwaltungsgerichtsverfahren, würden mithin die Planung und die Realisierung des Ausbaus der K 40 und damit die Öffnung der Anschlussstelle Buxtehude in unvertretbarer Weise um einen nicht absehbaren Zeitraum, der weit über die Fertigstellung der planfestgestellten BAB 26, 3. BA im Jahr 2020 hinausgeht, verlängern. Die sofortige Vollziehung dient mithin vornehmlich dem Schutz der an den Anschlussstellen Neukloster, Neu Wulmstorf und Dammhausen gelegen Anwohner sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt. Nicht zuletzt steigern weitere Verzögerungen die Kosten für die Durchführung der Baumaßnahme und führen damit zu einer zusätzlichen Belastung der öffentlichen Hand.

Demgegenüber kommt den Interessen der Betroffenen, bei einer Klage bis zu einer gerichtlichen Klärung von der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses verschont zu bleiben, weniger Gewicht zu. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass eine Beeinträchtigung gewichtiger Gemeinwohlbelange nicht zu verzeichnen ist und sich die Hansestadt Buxtehude zum planfestgestellten Vorhaben positiv positionierte. Die bezogen auf die Detailplanung erhobenen Bedenken, insbesondere die Gestaltung der Lärmschutzwände und der Wohngebieterschließung, konnten im Rahmen einer Einigung bzw. durch

---

<sup>303</sup> Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss a.a.O., S. 110f.

<sup>304</sup> Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss, a.a.O., Nebenbestimmung 1.1.3.11.

<sup>305</sup> Änderungs- und Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss, a.a.O., Nebenbestimmung 1.1.3.11.

<sup>306</sup> Planfeststellungsbeschluss über den Neubau des 3. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26, östlich der Anschlussstelle Buxtehude bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf von Bau-km 21+400 bis Bau-km 25+500(Planfeststellungsbeschluss zur BAB 26, 3. BA der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 29.6.2012, S. 58.

entsprechende Nebenbestimmungen bewältigt werden. In Rede stehen deshalb vor allem private Rechtspositionen. Die von den Betroffenen erhobenen Einwände richten sich dabei vor allem gegen die Zunahme der Lärmbelastung, die Wohngebieterschließung durch eigene sowie Kranken- und Rettungsfahrzeuge, die ausreichende Ver- und Entsorgung, vermögensrechtlichen Einbußen, sowie eine Zunahme der Gefährdung von Verkehrsteilnehmern. Im Fall der unzulänglichen Immissionsvorsorge wie der Wohngebieterschließung haben die Betroffenen jedoch grundsätzlich nur einen Anspruch auf Planergänzung, der gegebenenfalls im Wege einer – nicht mit einem Suspensiveffekt ausgestatteten - Verpflichtungsklage durchzusetzen wäre. Hinsichtlich etwaiger vermögensrechtlicher Nachteile, die sich durch den Ausbau der Rübker Straße selbst ergeben, stehen den Betroffenen in der Regel Entschädigungsansprüche zu, die in einem gesonderten Verfahren geltend zu machen sind. Sollte demgegenüber die Planfeststellungsbehörde die Verkehrssicherheit sowohl auf der Rübker Straße selbst als auch den angrenzenden Anliegerstraßen fehlerhaft beurteilt haben, können etwaige Nachteile durch geeignete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sichergestellt werden.

Vor diesem Hintergrund wiegen die Interessen der von dem Planvorhaben betroffenen sowie die übrigen Gesichtspunkte, die für die Aufrechterhaltung des in § 80 I VwGO vorgesehenen Rechtsschutzes sprechen würden, in diesem Fall nicht so schwer, wie die oben genannten Gründe der sofortigen Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses. Es ist daher von einem überwiegenden öffentlichen Interesse auszugehen, dass die Bauarbeiten ohne zeitlichen Verzug nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beginnen.

Ausgehend davon hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 2 Satz 1 2. Alt. VwGO kann beim Verwaltungsgericht Stade, Am Sande 4a, 21682 Stade gestellt werden.

## **4 Hinweise**

### **4.1 Hinweis zur Auslegung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger öffentlicher und ortsüblicher Bekanntmachung bei der Hansestadt Buxtehude für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt. Ort und Zeit der der Auslegung sind der eben genannten Bekanntmachung zu entnehmen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen beim Landkreis Stade, Umweltamt, Abteilung Planfeststellung/Immissionsschutz, Am Sande 4, 21682 Stade, Telefon: 04141/12-0 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

### **4.2 Außerkrafttreten**

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 38 Abs. 4 Nr. 5 NStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt

der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. In diesem Fall wird der Verlängerungsbeschluss öffentlich bekanntgemacht.

### **4.3 Planänderung und Aktualisierung der Planunterlagen**

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens sind vom Vorhabenträger bereits umfangreiche Planänderungen vorgenommen und in das Verfahren eingebracht worden, für die ein Beteiligungsverfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt worden ist.

Soweit sich darüber hinaus aufgrund dieses Beschlusses und seiner Nebenbestimmungen weitere Ergänzungen oder Änderungen ergeben, sind entsprechende Berichtigungen vom Vorhabenträger noch vorzunehmen. Soweit dadurch Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

### **4.4 Berichtigungen**

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

### **4.5 Sonstige Hinweise**

#### **4.5.1 Entschädigung**

Kostenregelungen, Schadenersatzleistungen und Anpassungsverpflichtungen sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche im Rahmen der Planfeststellung entschieden wird - nicht Gegenstand der Planfeststellung und zwischen den Beteiligten ggf. in gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Im Planfeststellungsbeschluss werden nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die sich aus der Enteignung bzw. Eingriffen in das Eigentum ergebenden Ansprüche sind im gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln. Den Betroffenen bleibt es unbenommen, sich mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den Landkreis Stade, Umweltamt, Abteilung Straßen, Am Sande 4, 21677 Stade gerichtet werden.

#### **4.5.2 Bodenfunde**

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert

zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

#### **4.5.3 Baumaschinen und Baulärm**

Die in der Bauausführung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der daraufhin erlassenen Verwaltungsvorschriften zum Baulärm (z.B. 32. BImSchV, AVV-Baulärm) gewährleisten. Die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

#### **4.6 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis**

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

Im Auftrag