

Den Forderungen der Hansestadt Lübeck betreffend der Ausgestaltung des überführten Verkehrsweges wird mit den Anordnungen A.III.3.4 bis A.III.3.7 Rechnung getragen. Die Hansestadt Lübeck ist als Straßenbaulastträger zuständig für den überführten Verkehrsweg. Bei der Errichtung der Kreuzungsanlage sind die Belange des anderen Kreuzungsbeteiligten zu berücksichtigen.

So ergibt sich die Anordnung, ein Füllstabgeländer vorzusehen (vgl. Anordnung A.III.3.7), aus der im Vergleich zum vorhandenen Holmgeländer bestehenden größeren Übersteigsicherheit in Bereichen mit großen Absturzhöhen (Überbau, Rampen etc.).

Lichtsignalanlage

Den Forderungen des Einwenders mit der PK 5 und des Einwenders mit der PK 4a/4b hinsichtlich der Errichtung einer Lichtsignalanlage wurde mit der geänderten Planung vom 23.09.2009 (vgl. A.I.3 und B.I.5.4.1) Rechnung getragen, wonach eine Verkehrsregelung mittels einer Lichtsignalanlage entbehrlich wird.

4.2.6 Verkehrsführung während der Bauzeit

Umleitungsstrecke, Behelfsquering, Fußgänger- und Radfahrerfähre, Shuttleverkehr

Die Straßenbrücke über den ELK bei Büssau verbindet die Ortsteile Ober- und Niederbüssau. Für den Ersatzneubau, in dessen Rahmen die Vollsperrung der Straßenbrücke erforderlich ist, wird die Verbindung der beiden Ortsteile für ca. 20 Monate unterbrochen. Die Verbindung wird regelmäßig genutzt. Bei einer Verkehrszählung am 06.03.2012 wurden zwischen 06:00 und 19:00 Uhr z. B. 608 Kraftfahrzeuge, 42 Radfahrer und 50 Fußgänger gezählt. Die Ortsteile Ober- und Niederbüssau sind während der Zeit der Vollsperrung über die Straßen Langjohrd und Milbreed in Richtung Kronsforde und weiter über die Landstraße L 92 und Krummesserbaum bzw. zurück erreichbar. Teilstrecken der Umleitung sind zurzeit nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet und nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Der Mehrweg beträgt infolge der Brückensperrung über 2 km. Die Umleitungsstrecke verfügt zurzeit jedoch nicht über einen geeigneten Ausbauzustand, um – unter Gewährleistung eines Mindestmaßes an Verkehrssicherheit – während der Bauzeit die erhöhten Verkehre aufnehmen zu können. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist die Nutzung der Umleitungsmöglichkeit aufgrund der fehlenden Beleuchtung und der teilweise schmalen Fahrbahn nur unter Gefahren möglich. Die Hansestadt Lübeck erachtet aufgrund der Länge und der baulichen Ausgestaltung der Umleitungsstrecke die vorgesehene Umleitung für Radfahrer und Fußgänger als un-

zumutbar. Ferner unterbricht die Sperrung der Straßenbrücke Büssau den Schulweg zwischen Ober- und Niederbüssau.

Aufgrund dieser Gegebenheiten forderte die Hansestadt Lübeck die Errichtung einer Behelfsquerung für die Zeit der Sperrung der Straßenbrücke Büssau. Die Errichtung einer Behelfsquerung ist jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten weder südlich noch unmittelbar nördlich des derzeitigen Brückenstandortes möglich. Die vorhandene Schleusenanlage, die Wohnbebauung und die für das Vorhaben notwendige Baustelleneinrichtungsfläche und Umschlagstelle machen die Errichtung einer Behelfsquerung am Brückenstandort schon aus den örtlichen Gegebenheiten heraus (Platzmangel) unmöglich. Hinzu kommt, dass die Errichtung einer Behelfsquerung im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Ertüchtigung der Umfahrungsstrecke für den Kraftfahrzeugverkehr und die Einrichtung eines Shuttleverkehrs (vgl. hierzu nachfolgend) unverhältnismäßig sein würde. Auch die Errichtung einer im näheren Umfeld liegenden Behelfsquerung mit entsprechender Verkehrsanbindung ist aufgrund dessen und wegen der damit verbundenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG (zusätzlichen Flächeninanspruchnahme, vermehrten Emissionen, Beeinträchtigungen von geschützten Strukturen und der landschaftlichen Wahrnehmbarkeit) nicht vertretbar. Die Behelfsquerung einschließlich der dafür nötigen Anbindungen, würde einen erheblichen und aus ökologischen Gründen nicht angemessenen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen.

Deshalb stimmte der TdV mit der Hansestadt Lübeck ab, dass er die Umleitungsstrecke so herrichtet, dass diese den Anforderungen für die Aufnahme des zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehrs gerecht wird. Durch die Anordnung A.III.4.4 wird dies sichergestellt. Diese Anordnung beruht auf § 38 StrWG.

Durch diese Maßnahmen wird jedoch nur Abhilfe im Hinblick auf die sichere Nutzung der Umleitungsstrecke mit Kraftfahrzeugen geschaffen. Im Erörterungstermin wurde deshalb darüber gesprochen, ob nicht für Fußgänger und Radfahrer ein Fährverkehr eingerichtet werden kann, den der TdV bei einer vergleichbaren Maßnahme in Krummesse realisiert hat. Infolge der dritten Planänderung, mit der über die neu zu errichtende Umschlagstelle ein Abtransport von Abbruchmaterial erst möglich und mit der die Durchführung des Vorhabens überhaupt erst realisierbar wird, ist die Einrichtung eines Fährverkehrs jedoch schon aus Sicherheitsgründen nicht mehr durchführbar. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und der fehlenden Übersichtlichkeit kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht mehr gewährleistet werden. Eine schiffahrtspolizeiliche Einschätzung ergab, dass ein gleichzeitiger Betrieb von Schleuse, Umschlagstelle und Fähre angesichts der örtlichen Verhältnisse zu gefährlich ist und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auch nicht durch Verkehrsregelungen und andere Maßnahmen gewährleistet werden kann.

Der TdV verständigte sich deshalb im Rahmen des Arbeitskreises Verkehr mit der Hansestadt Lübeck darauf, einen bedarfsgerechten Shuttle-Service für den Transport von Fußgängern und Radfahrern über die Umleitungsstrecke von Ober- nach Niederbüssau und zurück einzurichten. Dieser Shuttle-Service soll ausgeschrieben werden und der Betreiber muss eine Konzession für einen Bus- bzw. Taxibetrieb haben. Die Haltepunkte legt der TdV gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck im Rahmen eines Ortstermins fest. Den konkreten Bedarf hat der TdV gemeinsam mit der Hansestadt Lübeck zu ermitteln und gegebenenfalls anzupassen. Die Abfahrt- und Ankunftszeiten sind auf Hinweistafeln bekanntzugeben. Bei der Festlegung dieser Zeiten ist darauf zu achten, dass Schüler sowie Arbeitnehmer, Angestellte und sonstige Beschäftigte den überörtlichen Busverkehr erreichen können. Durch die Anordnung A.III.4.5 wird dies sichergestellt.

Der Bauernverband Schleswig-Holstein e. V. wies darauf hin, dass Wegeführungen auf der Ostseite parallel am Kanal auf der Fläche verliefen, die als Montage-/ Baustelleneinrichtungsfläche benötigt würden. Die benannten Wegeführungen dienten der Erreichbarkeit dahinterliegender landwirtschaftlicher Flächen. Die Anordnung A.III.3.8 gewährleistet, dass eine bedarfsweise Überfahrung der Fläche während der Baumaßnahme in Absprache mit den beauftragten Baufirmen ermöglicht wird, sofern der Bedarf frühzeitig angekündigt wird und der Bauablauf der Überfahrung nicht zwingend entgegensteht. Der TdV sicherte dies zu.

4.2.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 9 LNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen bzw. unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Dem Planfeststellungsverfahren gingen umfassende Bestandserhebungen der im Vorhabensbereich befindlichen Flora und Fauna sowie der sonstigen gemäß UVPG zu untersuchenden Schutzgüter voraus. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurden ermittelt, beschrieben und bewertet. Danach ist das Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden (§ 14 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 9 LNatSchG). Im Einzelnen wird dazu auf die Ausführungen unter Abschnitt B.III.4.1 verwiesen.

In Natur und Landschaft wird durch die unter Abschnitt B.I.2, B.I.5.4.1 und B.I.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen eingegriffen.

Die zum Ausgleich der vorgenannten Eingriffe erforderlichen Maßnahmen hat der TdV auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan nach § 17 Abs. 4 BNatSchG dargestellt.

Die Beeinträchtigungen sind soweit wie möglich vermieden und minimiert worden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen.

Der Vermeidung und Minimierung sowie zur Kompensation der unvermeidbaren Beeinträchtigungen dienen unter anderem folgende Maßnahmen:

- teilweise Wiederherstellung der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen,
- Errichtung wesentlicher Teile der Baustelleneinrichtung auf eigenen gewässernahen Flächen mit vergleichbarer Vornutzung,
- Beschränkung der Beanspruchung von Flächen für die Baustelleneinrichtung auf das unbedingt erforderliche Maß,
- der Einsatz von lärm- und schwingungsarmen Vorverfahren zur Herstellung der Spundwände und Gründungen,
- der Einsatz von einwandfreier Bautechnik, die frei von Mängeln und Leckagen ist,
- der sorgsame Umgang mit Baustoffen, Treib- und Schmierstoffen, Farben und sonstigen Stoffen zur Vermeidung von Umweltbelastungen,
- zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen werden bedarfsweise Bauzeitenregelungen vorgesehen.

Im Einzelnen wird auf die landschaftspflegerische Begleitplanung verwiesen.

Mit der zweiten Planänderung, die Änderung sieht Ersatzpflanzungen zum Ausgleich von Baumfällungen vor, wurde zudem einer Forderung der Hansestadt Lübeck nachgekommen.

Die Kompensation der Eingriffe sollte ursprünglich vollständig auf einer Ökokontofläche in Ansatz gebracht werden, die der TdV bei vorangegangenen Baumaßnahmen am ELK erwirtschaftet hat. Die Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – forderte, dass für die im Rahmen des Vorhabens zu beseitigenden 32 Bäume entsprechende Ersatzpflanzungen auf geeigneten Flächen, die sich im Eigentum der Hansestadt Lübeck befinden und von ihr zur Verfügung gestellt werden, unter Berücksichtigung der Baumschutzsatzung der Stadt Lübeck,

durchgeführt werden. Ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde ein Bedarf von 46 Ersatzbäumen ermittelt. Die Ersatzpflanzungen werden in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – durchgeführt.

Die Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – forderte ferner eine Klarstellung durch den TdV betreffend der in Ansatz gebrachten Ökokontofläche, ob diese als Ausgleichsmaßnahmen für Grabenverrohrungen etc. geeignet ist.

Der TdV stellte auf diese Forderung die vorgesehene Ökokontofläche im Hinblick auf ihre Lage und die Inhalte detaillierter vor. Insbesondere ist eine Wiedervernässung der Ausgleichsfläche im Rahmen der Ökokontomaßnahmen vorgesehen. Nach Darstellung der Maßnahmen sah die Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – den Ausgleich über die Ökokontofläche diesbezüglich als geeignet an – unter der Zusicherung des TdV, dass noch eine Berechnung bzw. Rausrechnung der Anteile bezüglich der Grabenverrohrung aus der Ökokontofläche vorgenommen werde.

Der Stellungnahme der Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – wurde hinsichtlich der Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange mit den Anordnungen A.III.6.1 bis A.III.6.3 Rechnung getragen.

Der Abriss des bestehenden Brückenbauwerkes bedingt den Verlust von 10 Brutplätzen der Rauchschnalben und damit eine Verletzung des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Danach ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhstätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Lebensraumverlust der Rauchschnalben ist jedoch in einem räumlichen Zusammenhang zum Vorhabensgebiet im Verhältnis 1:2 durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ersetzbar, sodass die ökologische Funktion der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird und zugunsten des Vorhabens die Privilegierung nach § 44 (5) BNatSchG greift.

Es ist vorgesehen, bis zum Beginn des Brückenabbruchs an der nördlich des Vorhabens gelegenen Freibrücke 20 Rauchschnalbenkunstnester (napfförmiges Nest) unter fachkundiger Anleitung zu installieren, um das Brutgeschäft der betroffenen Rauchschnalben sicherzustellen.

Auf die Forderung der Hansestadt Lübeck wird die zuständige Naturschutzbehörde nach Fertigstellung darüber in Kenntnis gesetzt und eine fachliche Abnahme durchführen (vgl. Anordnung A.III.6.1).

Gleichzeitig werden die alten Nester an der abzureisenden Brücke außerhalb der Brutperiode abgenommen, damit diese nicht wiederbesetzt werden.

Ferner wird durch die Anordnung A.III.6.2 gewährleistet, dass der Abbruch der bestehenden Brücke außerhalb der Brutperiode erfolgt oder die abzureißende Brücke mit Netzen abgehängt wird, sodass auch keine neuen Nester errichtet werden können, um den Verlust von Lebensstätten zu vermeiden. Diese Vorgehensweise wird von der Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – mitgetragen.

Nach den aktuellen Informationen der Planfeststellungsbehörde sind die Kunstnester bereits errichtet worden und eine Abnahme durch die Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – ist bereits erfolgt bzw. steht unmittelbar bevor, sodass die Ersatzlebensstätten in der nächsten Brutperiode zur Verfügung stehen.

Für alle weiteren potenziell betroffenen Vogelarten kann – unter der Voraussetzung der Einhaltung einer Bauzeitenregelung für Gehölzrodungen – die Verletzung der Verbotstatbestände ausgeschlossen werden (vgl. Anordnung A.III.6.3). Hinzu kommt, dass die eventuell durch die Baumaßnahmen verursachten Störungen nicht erheblich sein werden, da sie den Erhaltungszustand der lokalen Population der allgemein verbreiteten Arten nicht verschlechtern. Die artenschutzrechtliche Prüfung hat in Bezug auf die Gehölzbrüter festgestellt, dass Arten, die typischerweise den gleichen Neststandort über mehrere Jahre hinweg nutzen, von den Gehölzfällungen nicht betroffen sind. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Insofern ist mit den Fachgutachtern davon auszugehen, dass eine weiterreichende und vertiefende Prüfung nicht erforderlich ist. Die vom Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein geforderte Nachbesserung in diesem Zusammenhang ist deshalb nicht notwendig.

Für Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Libellen, Tagfalter sowie weitere Arten des Anhangs IV der FFH-RL hat die artenschutzrechtliche Prüfung eine Verletzung von Verbotstatbeständen nicht feststellen können.

In Bezug auf den für die am 23.02.2011 beantragte dritte Planänderung erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan hat das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein eine weitergehende Erläuterung der vorgenommenen Bewertungen eingefordert. Der TdV hat daraufhin das Folgende erklärt: „Durch die 3. Planänderung werden 570 m² Ruderalflur sowie standortuntypische Gehölze in Anspruch genommen. Die Flächen werden mit Schotter aufgefüllt und nach Abschluss der Baumaß-

nahmen mit Zierrasen begrünt. Das Ausgleichsverhältnis der Fläche beträgt 1:1. Für die Flächen ergibt sich eine zu erbringende Kompensation von 570 m². In der ursprünglichen Fassung der Planung war für einen Teilbereich von 543 m² der entsprechenden Fläche eine Bepflanzung vorgesehen. Nach der Fertigstellung der Maßnahme sollte sich auf dieser Teilfläche eine ruderal Staudenflur entwickeln. Für diese Fläche wurde ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 0,7 angesetzt. Daraus ergab sich eine zu erbringende Kompensation von 380,1 m². Die zu erbringende Kompensation wurde im LBP eingestellt und mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abgedeckt. Mit der 3. Änderung der Planung wird die Fläche, wie oben beschrieben, gestaltet und anschließend als Zierrasen entwickelt. Das Ausgleichsverhältnis der Fläche beträgt 1:1. Somit ergibt sich eine zu erbringende Kompensation von 543 m². Ein Teilbereich von 46,9 m² wurde in der ursprünglichen Planung nicht in Anspruch genommen bzw. der Eingriff glich sich auf natürlichem Wege aus. In der 3. Änderung der Planung wird ein Anteil von 27 m² dieses Biotops in Anspruch genommen und wie oben beschrieben mit Schotter aufgefüllt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen wird die Fläche mit Zierrasen begrünt. Das Ausgleichsverhältnis der Fläche beträgt 1:1. Somit ergibt sich eine erforderliche Kompensation von 27 m². Aus der Summe der beiden vorgehend aufgeführten Eingriffe von 543 m² und 27 m² ergibt sich eine zu erbringende Kompensation von 570 m². Die Gesamtsumme der zu erbringenden Kompensation für die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen beträgt also 570,0 m². Abzüglich der bereits im LBP in die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz eingestellten Kompensationsfläche von 380,1 m² ergibt sich ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 189,9 m², der durch geeignete Maßnahmen zusätzlich zu kompensieren ist.

Die Eingriffs-/Ausgleichbilanz des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ändert sich gegenüber dem ursprünglichen LBP wie folgt:

Als flächenhafter Ausgleich für das Bauvorhaben stehen 4.457 m² anrechenbare Kompensationsflächen eines Ökokontos, dass für die Aufwertung einer Feuchtwiese im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Straßenbrücke Donnerschleuse über den Elbe-Lübeck-Kanal (BBS 2004a) aufgestellt wurde, zur Verfügung.

Die ermittelten Eingriffs-/Ausgleichswerte werden wie folgt bilanziert:

flächenhafter Ausgleich (aus Ökokonto)	4.457 m²
<u>abzüglich flächenhafter Ausgleichsbedarf</u>	<u>1.836 m²</u>
verbleibender flächenhafter Ausgleich (Ökokonto)	2.621 m ²
<u>zusätzlicher flächenhafter Ausgleich für 3. Planänderung</u>	<u>190 m²</u>
<u>verbleibende Ausgleichsfläche des Ökokontos</u>	<u>2.431 m²</u>

Aus der Bilanzierung ergibt sich, dass der geplante Eingriff vollständig kompensiert wird. Es verbleiben 2.431 m² aus dem für die Aufwertung einer Feuchtwiese im Zusammenhang mit

dem Ersatzneubau der Straßenbrücke Donnerschleuse aufgestellten Ökokonto zur Kompensation von weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft.

Der Ersatz der zur Fällung vorgesehenen Bäume wird auf der Grundlage der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck durch die Entwicklung von naturnahem Wald auf Flächen der Gemarkung Niendorf – Moorgarten, Flur 1, der Hansestadt Lübeck, im Umfang von 1.378 m² vollständige abgegolten.“

Aufgrund dieser Erläuterung geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der TdV den zusätzlichen Ausgleichsbedarf von rd. 190 m² nachvollziehbar dargelegt hat. Diese Einschätzung teilt auch die Untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck. Weiter geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dieser zusätzliche Eingriff vollständig, so wie vom TdV dargestellt, kompensiert wird durch die Inanspruchnahme der bilanzierten Flächen aus dem Ökokonto.

Der TdV wird verpflichtet (vgl. A.III.6.4), der Planfeststellungsbehörde und der Hansestadt Lübeck eine Karte mit Erläuterungstext zu übergeben und darin nachvollziehbar darzustellen, wie und wo die gesamten Ausgleichsmaßnahmen für den Ersatzneubau in Anspruch genommen worden sind. Der Erläuterungstext hat dabei auch eine Bilanzierung unter Darstellung der bisherigen Inanspruchnahmen des Ökokontos zu enthalten (vgl. A.III.6.4).

Die Hansestadt Lübeck hat in Bezug auf die am 23.02.2011 beantragte dritte Planänderung (Beilage 15) weiter gefordert, dass die Dalben nur entfernt werden dürfen, solange diese nicht als Brutplatz von Vögeln genutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Hansestadt Lübeck, nach der diese Stellen regelmäßig als Brutplatz insbesondere von Sturmmöwen genutzt werden, sodass aus artenschutzrechtlichen Gründen entweder nur eine Beseitigung der Dalben außerhalb der Brutperiode erfolgen darf oder, soweit ein anderer Bauablauf geplant ist, der TdV durch technische Möglichkeiten dafür Sorge tragen muss, dass diese Dalben nicht als Brutplatz infrage kommen (vgl. A.III.6.5). Eine Berücksichtigung dieser artenschutzrechtlichen Belange ist verhältnismäßig, da von der geplanten Entfernung nur vier Dalben betroffen sind.

4.2.8 Raumordnung

Die geplante Maßnahme entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.

Die Straßenbrücke bei Büssau liegt in einem regionalen Grünzug und in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft nach dem Regionalplan von 2004 für den Planungsraum II.

Die Festlegung regionaler Grünzüge soll als regionalplanerisches Instrument der Sicherung von Freiräumen und der Freiraumfunktion sowie der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der touristisch geprägten Räume im Planungsraum dienen. Die Gebiete mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft umfassen naturbetonte Lebensräume zum Schutz gefährdeter Tier- und Pflanzenarten und dienen der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau handelt, sind Einschränkungen der Freiraumfunktion und der touristischen Funktionsfähigkeit nicht zu erwarten. Die naturschutzrechtlichen Belange werden durch die Planungen und die Anordnungen unter A.III.6 berücksichtigt.

Ferner sind nach Ziffer 7.2.5 Schifffahrt und Häfen des Regionalplans II, neben hafentechnischen und logistischen Maßnahmen, leistungsfähige und zuverlässige Hinterlandverbindungen u. a. über den ELK erforderlich, um die zu erwartenden Verkehrszunahmen im Zusammenhang mit dem wachsenden Gesamtumschlag in den Lübecker Häfen bewältigen zu können.

4.3 Darstellung der abwägungserheblichen privatrechtlichen Belange

Inanspruchnahme privater Eigentumsrechte

Gemäß § 14 Abs. 1 WaStrG ist die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, neben den öffentlichen Belangen auch die vom Vorhaben berührten privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Inanspruchnahme von Grundstücken beschränkt sich auf den für das Vorhaben erforderlichen Umfang und ist notwendig, da sie für das zum Allgemeinwohl zu errichtende Bauwerk selbst als Baustelleneinrichtungsfläche bzw. für Kompensationsmaßnahmen benötigt werden.

Der Ausgleich der Eingriffe erfolgt vorrangig auf einer Ökokonto-Fläche. Lediglich der Ersatz für die notwendigen Baumfällungen ist auf Forderung der Hansestadt Lübeck – Untere Naturschutzbehörde – außerhalb des Ökokontos vorgesehen. Die Kompensationsmaßnahme erfolgt ausschließlich auf einem Grundstück der Hansestadt Lübeck. Durch die Maßnahme wird dauerhaft eine Fläche von 1.378 m² in Anspruch genommen.

Die Errichtung der Baustelleneinrichtungsfläche am Ostufer des ELK erfordert temporär die Inanspruchnahme eines Grundstückes Dritter. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse ist eine Inanspruchnahme der Flächen während der Bauphase zwingend erforderlich. Es konnten keine Alternativen ermittelt werden, die die Inanspruchnahme der privaten Rechtsposition in geringerem Maße ermöglichen würde. Soweit sich Eingriffe in private Rechtspositionen nicht

vermeiden lassen, ist gewährleistet, dass der Eigentümer eine angemessene Gegenleistung dafür erhält.

Die Anordnung A.III. 9.1 stellt überdies sicher, dass der ca. 1 m breite Grundstücksstreifen, der parallel zur Straßenrampe verläuft und im Eigentum der Einwender mit der PK 3 steht, nicht zum Zwecke der Verbreiterung der Rampe dauerhaft in Anspruch genommen wird. Bautechnologisch kann eine Inanspruchnahme vermieden werden.

Bei der Abwägung ist die Betroffenheit der privaten Eigentumsrechte sowie eigentumsähnlicher Rechte – wie Pacht oder Miete – den Vorteilen, die die Durchführung des Vorhabens für die Allgemeinheit besitzt, gegenüberzustellen. Dabei ist unter Berücksichtigung des Ausgleichs, den ein Betroffener für die Inanspruchnahme privaten Eigentums erhält, das Wohl der Allgemeinheit eindeutig höher zu bewerten (B.III.3, B.III.4). Die Brücke weist einen schlechten baulichen Zustand auf und ist aufgrund dessen bereits in der zugelassenen Traglast auf 9 Tonnen beschränkt. Die Dauerhaftigkeit ist nicht mehr gegeben. Die privaten Eigentümerpositionen treten dementsprechend dahinter zurück.

5. Abwägungsergebnis

Das beantragte Vorhaben in Gestalt dieses Beschlusses ist nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange zulässig. Die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen die Planfeststellung zwingend zu versagen ist, liegen nicht vor. Die Planfeststellung für das vom TdV beantragte Bauvorhaben ist deshalb zu erteilen.

Voraussetzung für eine Versagung der Planfeststellung ist, dass:

- durch das Vorhaben eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann (§ 14 b Nr. 11 a WaStrG) oder
- nachteilige Wirkungen auf das Recht eines anderen oder der in § 14 b Nr. 6 WaStrG bezeichneten Art zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können,
- der Berechtigte Einwendungen erhoben hat und
- der Ausbau oder Neubau nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient (§ 14 b Nr. 11 b WaStrG).

Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit umfasst die Gesamtheit der öffentlichen Interessen.

Das Vorhaben dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die Eingriffe des mit dieser Planfeststellung genehmigten Vorhabens in öffentliche Belange sowie in private Rechtspositionen und in rechtlich geschützte Interessen sind gerechtfertigt und zulässig.

Mit dem Vorhaben sollen

- die Schäden am Brückenbauwerk beseitigt werden,
- die Abmessungen des Brückenbauwerkes an das regelmäßige Verkehrsbedürfnis angepasst werden, insbesondere durch die Erhöhung der Traglast und die Verbreiterung der Fahrbahn,
- die Gefahren beim Begegnungsverkehr und die
- die Einschränkungen durch die bestehende Durchfahrts Höhe der Straßenbrücke für den 2-lagigen Containerverkehr auf dem ELK und damit langfristig die Verlagerung von Gütertransporten auf dem Wasserweg beseitigt werden.

Würde man das Vorhaben nicht realisieren, dann müsste die Brücke wegen ihres Bauzustandes in absehbarer Zeit gesperrt werden. Diese Sperrung würde zu folgenden Nachteilen führen:

- die Ortsteile Nieder- und Oberbüssau wären auf Dauer nur über schlecht ausgebaute Umleitungsstrecken erreichbar und dauerhaft wäre für eine Fahrt ein Mehrweg von über 2 km hinzunehmen,
- die Gefahren beim Begegnungsverkehr würden bis zur Sperrung fortbestehen bzw. die Anwohner würden durch eine dann notwendige Lichtsignalanlage belastet werden,
- dem für die Region bedeutsamen landwirtschaftlichen Verkehr stünde die Straßenbrücke Büssau nicht für die Querung mit Großgeräten zur Verfügung und
- eine durchgängige Nutzung des ELK für den 2-lagigen Containerverkehr wäre nicht möglich.

Diesen Vorteilen bzw. den Nachteilen, die sich ergeben würden, sollte das Vorhaben nicht realisiert werden, stehen die folgenden mit dem Ersatzneubau der Straßenbrücke verbundenen Nachteile gegenüber:

- während der Bauzeit fehlende Überquerungsmöglichkeit des ELK zwischen Ober- und Niederbüssau, die allerdings dadurch ausgeglichen wird, dass dem Kraftfahrzeugverkehr eine zumutbare und sichere Umleitungsstrecke zur Verfügung gestellt und für Fußgänger und Radfahrer ein bedarfsgerechter Shuttle-Verkehr eingerichtet wird,
- zeitlich eng begrenzte Behinderungen des Schiffsverkehrs,

- minimierte Eingriffe in Natur und Landschaft (u. a. durch die Fällung der Bäume im Bereich der Rampen, Errichtung der Spundwände, Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen) die vollständig ausgeglichen werden,
- Immissionen durch Staub und Lärm, sowie Erschütterungen während der Bauphase, die durch eine Bauzeitenregelung zumutbar eingeschränkt werden und
- dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken.

Bei der Gegenüberstellung der für und gegen die Baumaßnahme sprechenden Gründe überwiegen jene für den Ersatzneubau der Straßenbrücke über den ELK bei Büssau den Nachteilen des Vorhabens.

6. Begründung der Anordnungen

Die unter Abschnitt A.III. getroffenen Anordnungen sind durch das Vorhaben bedingt und im öffentlichen Interesse erforderlich (§ 74 Abs. 2 VwVfG). Sie sind von Amts wegen angeordnet und dienen dem Ausgleich oder der Verhütung von Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit und dem Schutz der Privaten. Die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften für den TdV darüber hinaus unmittelbar bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nicht ausdrücklich hervorgehoben.

Zu A.III.1 „Allgemeine Anordnungen“

Zu A.III.1.1

Die Anordnung soll eine sichere und ordnungsgemäße Bauausführung gewährleisten, um Gefahren für das Wohl der Allgemeinheit zu vermeiden.

Zu A.III.1.2

Die Anordnung dient der Vermeidung und Minimierung schädlicher Auswirkung zum Schutz der Umwelt und zum Wohl der Allgemeinheit.

Zu A.III.1.3

Die Planfeststellungsbehörde erhält mit der Anzeige von Beginn und Ende der Baumaßnahmen und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen eine zeitliche Einordnung des Vorhabens und dem Stand der Umsetzung, um ihre damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben erfüllen zu können und insbesondere der obliegenden Fachaufsicht zu genügen.

Zu A.III.1.4

Mit dieser Anordnung wird sichergestellt, dass die vom TdV im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens abgegebenen, mit diesem Beschluss im Einklang stehenden, verbindlichen Erklärungen zu einzelnen Regelungen und Maßnahmen von der Gestaltungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden.

Zu A.III.1.5

Die Anordnung dient dazu, dass bei der Bauausführung Beeinträchtigungen der genannten Schutzgüter verhütet werden.

Zu A.III.1.6

Durch die Anordnung wird eine Reduzierung der durch die Baumaßnahme bedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Schadstoffe erreicht. Sie dient dem Schutz vor vermeidbaren Belästigungen im Bereich von Baumaßnahmen durch den Baustellenbetrieb.

Zu A. III.1.7

Die Anordnung stellt die Erreichbarkeit von Grundstücken in der Baustellennähe sicher.

Zu A.III.2 „Anordnungen zur Beweissicherung“

Zu A.III.2.1

Die Anordnung erfasst im öffentlichen Interesse die Aufnahme des Zustandes vorhandener öffentlicher Flächen (Zufahrten etc.) und privater Grundstücke, bei denen wegen ihrer Nähe zur Baustelle Schäden nicht ausgeschlossen werden können, sowie die Aufnahme des Zustandes der vorübergehend zu beschränkenden Flächen Dritter. Sie schafft die Voraussetzung, dass die vorübergehend zu beschränkenden Flächen Dritter nach Abschluss der Baumaßnahme in dem Zustand an die Eigentümer übergeben werden können, in dem sie übernommen wurden. Ferner dient sie der Ermittlung des Schadensumfanges und des Verursachers sowie der Festsetzung der Entschädigung im Falle eines Schadenseintrittes. Gleichzeitig wird der Einwendung des Einwenders mit der PK 3 stattgegeben.

Zu A.III.2.2

Die Anordnung beruht auf der Forderung des Einwenders mit der PK 4a/4b und dient der Nachweisführung, dass durch die Errichtung der Spundwand am Ostufer des ELK keine Verlässungsschäden an den angrenzenden Flächen und der umliegenden Bebauung auftreten.

Zu A.III.2.3

Die Anordnung, den Zustand der Umfahungsstrecken zu dokumentieren, beruht auf der Forderung der Hansestadt Lübeck, und dient dazu, den Umfang der Schäden festzustellen, die durch die vermehrte Verkehrsbelastung entstanden sind.

Zu A.III.3. „Bauauflagen“

Zu A.III.3.1

Die Anordnung stellt im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt die Einhaltung der von der Baumaßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge sicher.

Zu A.III.3.2

Die Anordnung dient der Minimierung der durch die Baumaßnahme bedingten Beeinträchtigungen.

Zu A.III.3.3

Die Anordnung dient dem Wohl der Allgemeinheit und trägt der Einwendung des Einwenders mit der PK 3 Rechnung.

Zu A.III.3.4

Die Anordnung beruht auf der Forderung der Hansestadt Lübeck (Straßenbaulastträger für den überführten Verkehrsweg). Sie dient der Sicherheit im Straßenverkehr und gewährleistet, dass die bestehende Freileitung entfallen kann, wodurch zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes beigetragen wird.

Zu A.III.3.5 und 3.6

Die Anordnungen tragen den Forderungen der Hansestadt Lübeck Rechnung. Sie stellen sicher, dass das Kreuzungsbauwerk den Anforderungen des überführten Verkehrsweges gerecht wird.

Zu A.III.3.7

Mit der Anordnung wird der Forderung der Hansestadt Lübeck nachgekommen. Sie dient dem Schutz von Leib und Leben.

Zu A.III.3.8

Die Anordnung beruht auf der Forderung des Bauernverbandes Schleswig-Holstein e. V. und dient der Erreichbarkeit und damit der Aufrechterhaltung und der Bewirtschaftung der an den Vorhabensbereich angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen während der Bauzeit.

Zu A.III.3.9

Die Anordnung dient dem Schutz der Verkehrsinfrastruktur auf der Westseite des ELK.

Zu A.III.3.10

Die Anordnung dient dem Lärmschutz.

Zu A.III.4 „Öffentliche Sicherheit, Verkehr“

Zu A.III.4.1 und A.III.4.2

Die Anordnungen dienen der ungehinderten Erreichbarkeit des Vorhabensbereiches für Rettungsfahrzeuge und somit dem Schutz von Leib und Leben und sonstigen Sachgütern.

Zu A.III.4.3

Die Anordnung ist notwendig, um die Versorgung mit Löschwasser für die angrenzende Bebauung der Ostseite des ELK sicherzustellen.

Zu A.III.4.4

Die Anordnung ist erforderlich, um während der Bauphase den Anforderungen an die Sicherheit im Straßenverkehr genüge zu tun. Sie beruht auf der Forderung der Hansestadt Lübeck.

Zu A.III.4.5

Die Anordnung soll sicherstellen, dass Fußgänger und Radfahrer während der Zeit der Sperrung der Straßenbrücke Büssau den jeweils anderen Ortsteil erreichen können. Die Anordnung setzt Forderungen von Einwendern und der Hansestadt Lübeck um.

Zu A.III.4.6

Die Anordnung trägt der Forderung der Stadtverkehr Lübeck GmbH Rechnung und dient der Gewährleistung des Personennahverkehrs.

Zu A.III.4.7

Mit der Festlegung einer Mindesthöhe für den Windverband wird sichergestellt, dass Großraumtransporte die Brücke passieren können. Die Festlegung entspricht einer Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck.

Zu A.III.5 „Wasserwirtschaft“

Zu A.III.5.1 und 5.2

Die Anordnungen sollen gewährleisten, dass durch das Bauvorhaben keine Vernässungen auf angrenzenden Flächen und der umliegenden Bebauung auftreten.

Zu A.III.5.3

Die Anordnung verhindert, dass es durch das Vorhaben zu Beeinträchtigungen der Wasser-
güte und zu Sauerstoffzehrungen kommt.

Zu A.III.5.4

Die Anordnung dient dem Schutz des Wassers und entspricht einer Forderung des Ministeri-
ums für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein.

Zu A.III.6 „Schutz von Flora und Fauna; Landschaftspflegerischer Begleitplan“

Zu A.III.6.1

Die Anordnung soll unter Einbeziehung des Sachverständes der zuständigen Behörde dem
Artenschutz Rechnung tragen.

Zu A.III.6.2

Die Anordnung gewährleistet, dass den Anforderungen des Artenschutzes nachgekommen
wird.

Zu A.III.6.3

Die Anordnung trägt den Belangen des Naturschutzes Rechnung.

Zu A.III.6.4

Die Anordnung dient der Dokumentation der bisherigen Inanspruchnahme des Ökokontos
durch den TdV.

Zu A.III.6.5

Die Anordnung gewährleistet, dass den Anforderungen des Artenschutzes nachgekommen
wird.

Zu A.III.7 „Bestehende Anlagen sowie Planungen Dritter“

Die Anordnung bezweckt die Berücksichtigung der vom Vorhaben betroffenen Telekommuni-
kationsleitung im Hinblick auf deren Anpassung und Sicherung und stellt die ununterbrochene
Wasserversorgung von Oberbüssau sicher.

Zu A.III.8 „Boden, Abfall, Altlasten, Kampfmittel“

Zu A.III.8.1

Die Anordnung beruht auf der Forderung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein und dient die Sicherung der deutschen Mineralversorgung.

Zu A.III.8.2

Die Anordnung soll eine Gefährdung von Leib und Leben durch eventuell im Vorhabensbereich befindliche Kampfmittel ausschließen und beruht auf der Forderung des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein – Amt für Katastrophenschutz/Kampfmittelräumdienst.

Zu A.III.9 „Anordnungen zu Einwendungen“

Zu A.III.9.1

Die Anordnung trägt der Einwendung des Einwenders mit der PK 3 Rechnung und gewährleistet, dass die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter durch das Bauvorhaben vermieden wird.

Zu A.III.9.2

Die Anordnung dient dem Schutz der unmittelbar angrenzenden Flächen und der bestehenden Bausubstanz, wodurch die Einwendungen mit den PK 3 und PK 4a/4b Berücksichtigung finden. Der TdV hat sicherzustellen, dass die tiefgehenden Spundwände an den Straßenrampen zu keinen Vernässungen führen.

Zu A.III.9.3

Die Anordnung gewährleistet, dass keine Folgeschäden an der Substanz des Gebäudes in der Schleusenstraße 76 auftreten, infolge einer Veränderung der Entwässerung der Böschungen. Die Anordnung trägt der Einwendung mit der PK 3 Rechnung.

Zu A.III.9.4

Die Anordnung nimmt den Hinweis aus der Einwendung mit der PK 4a/4b auf. Das Grundstück ist in dem beschriebenen Umfang vom Vorhaben in Anspruch genommen.

Zu A.III.9.5

Zum jetzigen Zeitpunkt ist im Rahmen der Einwendung mit der PK 4a/4b noch nicht absehbar, ob das Vorhaben zu einer Mietminderung führen wird, ob diese mieterrechtlich berechtigt und zu entschädigen ist. Die Planfeststellungsbehörde behält sich deshalb eine Entscheidung über eine Entschädigung dem Grunde nach vor. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

7. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen

Einwendung mit der PK 5

In Bezug auf die in der Beilage 2 „Erläuterungsbericht“, Kap. 1 beschriebene Errichtung eines kombinierten Rad-/Gehweg war klarzustellen, dass dies nicht geplant wird und es sich insofern um einen redaktionellen Fehler handelt.

In Bezug auf die Forderung für die Zeit der Sperrung der Straßenbrücke eine Ersatzüberführung einzurichten, hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer planerischen Abwägung den TdV mit der Anordnung A.III.4.5 verpflichtet, einen bedarfsgerechten Shuttle-Service für den Transport von Fußgängern und Radfahrern einzurichten. Diese Anordnung erfolgte im Rahmen der planerischen Abwägung, da die Schaffung eines Ersatzes für die bauzeitlich gesperrte Brücke ein zentrales Thema im Planfeststellungsverfahren war, zur Begründung dieser Anordnung vgl. B.III.4.2.6. Weil die Einwendung keine Verletzung eigener Rechte geltend gemacht hat, war die Einwendung im Übrigen zurückzuweisen.

In Bezug auf den schlechten Bauzustand der vorgesehenen Umleitungsstrecke hat die Planfeststellungsbehörde den TdV gem. § 38 StrWG mit der Anordnung A.III.4.4 verpflichtet, die Umleitung für die Aufnahme des zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehrs verkehrssicher zu machen. Der Hinweis hat sich damit erledigt. Die Forderung nach Anordnung eines Anliegerverkehrs für die Umleitungsstrecke war zurückzuweisen, weil für Fragen einer Widmung der Umleitungsstrecke nur für den Anliegerverkehr nicht die Planfeststellungsbehörde, sondern die Hansestadt Lübeck zuständig ist. Im Übrigen hat die Einwendung die Verletzung eigener Rechte nicht näher ausgeführt.

Der Hinweis auf die Errichtung der Lichtsignalanlage hat sich infolge der ersten Planänderung (vgl. B.I.5.4.1) erledigt. Die Breite der neuen Straßenbrücke vergrößert sich auf 4,80 m, sodass ein gefahrloses Begegnen von Fahrzeugen auch ohne Lichtsignalanlage möglich ist.

Einwendung mit der PK 4a/4b

Weil eine Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt über das Bestehen von entschädigungspflichtigen Mietminderungen noch nicht möglich ist, trägt der unter A.III.9.5 angeordnete Entscheidungsvorbehalt der Einwendung insoweit Rechnung, dass zu einem späteren Zeitpunkt hierüber eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde getroffen werden kann.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass sich die Einwendung in Bezug auf die Fragen nach einer Erhöhung des Grundwasserspiegels, Inanspruchnahme des Flurstücks 96

Flur 3 und der Verkehrsflussleitung mit Bedarfsampeln erledigt hat, ergibt sich aus dem Protokoll vom 06.04.2009, das Teil der Verfahrensakten ist und den Einwendern durch den TdV übersandt wurde. Die Anordnungen unter A.III.1.4, A.III.2.2, A.III.5.1, A.III.5.2, A.III.9.2 und A.III.9.4 dienen insoweit auch der Erledigung.

Sollte sich eine der erhobenen Einwendungen nicht erledigt haben, ist auf Antrag eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen. Dass sich dieser nur auf bereits erhobene Einwendungen erstrecken darf, folgt daraus, dass neue Einwendungen infolge der mit dem Verfahren eingetretenen Präklusion nicht mehr erhoben werden können.

Einwendung mit der PK 3

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass sich die Einwendung in Bezug auf die Fragen nach der Bausubstanz Schleusenstraße 76, Inanspruchnahme des Grundstücks Schleusenstraße 76, Einschränkung Pflege und Erhalt Bausubstanz, Grundwasser/Wasserableitung, Ableitung Regenwasser, Versorgungsleitung und Signalanlage erledigt hat, ergibt sich aus dem Protokoll vom 06.04.2009, das Teil der Verfahrensakten ist und den Einwendern durch den TdV übersandt wurde, aus den danach geführten Schriftwechsel sowie aus dem Protokoll über den Erörterungstermin am 10.06.2009. Die Anordnungen unter A.III.1.4, A.III.2.1, A.III.2.2, A.III.3.3, A.III.5.1, A.III.5.2, A.III.9.1, A.III.9.2, A.III.9.3 und A.III.9.4 dienen insoweit auch der Erledigung. Der Forderung, im Bereich der Kreuzungsanlage auf eine Lichtsignalanlage zu verzichten, hat sich mit der ersten Planänderung erledigt (vgl. B.1.5.4.1), nach der das Vorhaben zur Errichtung dieser Anlage aufgegeben wird.

Sollte sich eine der erhobenen Einwendungen nicht erledigt haben, ist auf Antrag eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen. Dass sich dieser nur auf bereits erhobene Einwendungen erstrecken darf, folgt daraus, dass neue Einwendungen infolge der mit dem Verfahren eingetretenen Präklusion nicht mehr erhoben werden können.

Die Forderung des Einwenders mit der PK 3, eine Brückenfarbe entsprechend der Golden Gate Bridge zu wählen, wird zurückgewiesen, da sich die Auswahl der Brückefarbe an den Kriterien der Dauerhaftigkeit, Witterungsbeständigkeit unter Sonneneinstrahlung und der Integration in das Landschaftsbild orientiert.

8. Begründung der vorbehaltenen Entscheidungen

Zu A.V.1 und A.V.2

Die Vorbehalte beziehen sich auf nicht vorhersehbare Änderungen der zugrunde liegenden Verhältnisse, der tatsächlichen Verhältnisse und der Auswirkungen des Vorhabens. Durch sie kann nachträglich eintretenden, unerwarteten Veränderungen Rechnung getragen werden.

Zu A.V.3

Der Vorbehalt stellt für die genannten Fälle eine nachträgliche und damit abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde sicher.

Zu A.V.4

Der Vorbehalt dient der abschließenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde für den Fall, dass sich der TdV mit den zuständigen Fachbehörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Versorgungsunternehmen, Leitungsbetreibern oder privaten Betroffenen nicht einigt.

9. Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 47 WaStrG i. V. m. § 1 der Kostenverordnung zum Bundeswasserstraßengesetz (WaStrGKostV).

Die Entscheidung über die Gebührenfreiheit beruht auf § 8 Abs. 1 Nr. 1 des Verwaltungskostengesetzes (VwKostG).

C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht

Brockdorff-Rantzau-Straße 13

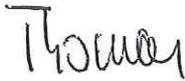
24837 Schleswig

erhoben werden.

Magdeburg, den 30.07.2012

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost

Im Auftrag



Thomas



Beglaubigt

Preuß