

Aktenzeichen: 0115-553-13-61-1/1

**Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Mecklenburg-Vorpommern**

**Planfeststellungsbehörde**



**Planfeststellungsänderungs- und  
- ergänzungsbeschluss  
zum Planfeststellungsbeschluss  
für den Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow,  
Südabschnitt von Bau-km -0+027 bis Bau-km 4+930  
im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte  
vom 15.04.2015**

Rostock, 29.07.2022

# Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Inhaltsverzeichnis   | 2  |
| 1. FESTSTELLUNG DES PLANS  | 14 |
| Vorbehalte   | 15 |
| (1) Fortbestand des Vorbehalts aus Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015   | 15 |
| (2) Verklammerung mit Bauabschnitt OU Mirow West im Zuge der B 198   | 15 |
| (3) Vorbehalt der Änderung der wasserrechtlichen Genehmigung des Gewässerumbaus am Graben 026-000-028 in der Maßnahme E 2 a bei Grabowhöfe | 15 |
| 1.1 Planfestgestellte und nachrichtlich dargestellte Unterlagen:   | 16 |
| 1.2 Geänderte und ergänzende Nebenentscheidungen   | 20 |
| 1.2.1 Widmung, Umstufung, Einziehung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes   | 20 |
| 1.2.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes, Gewässerzuordnung  | 20 |
| 1.2.3 Natur- und Landschaftsschutz   | 20 |
| 1.2.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen   | 20 |
| 1.2.3.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft   | 20 |
| A. Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen  | 21 |
| B. Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen   | 21 |
| 1.2.3.3 Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V  | 25 |
| 1.2.3.4 Ausnahme vom Bauverbot in Schutzgebieten   | 26 |
| 1.2.3.6 Eingriffe in Wald  | 26 |
| 1.2.3.7 Entscheidung über Ersatzgeldzahlungen  | 28 |
| 1.2.3.8 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V   | 28 |
| 1.2.3.9 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 Abs. 1 BNatSchG  | 28 |

|   |    |
|---|----|
| 1.2.4 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht  | 29 |
| 1.2.4.3 Gewässerschutz während der Bauphase   | 29 |
| 1.2.4.4 Wasserrecht   | 29 |
| A. Wasserrechtliche Erlaubnis   | 29 |
| C. Gewässerausbau   | 29 |
| 1.2.6 Denkmalschutz   | 30 |
| 1.2.10 Immissionsschutz   | 30 |
| 1.2.10.1 Schutz gegen Baulärm   | 30 |
| 1.2.10.2 Aktiver Lärmschutz an BW 5   | 30 |
| 1.2.14 Sonstige Angelegenheiten   | 32 |
| 1.2.14.1 Ausführungsunterlagen  | 32 |
| 1.2.14.2 Errichtung einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich mit Kreisstraße MSE 20 für den Radverkehr | 32 |
| 1.2.14.3 Messung der Frequenz des Fahrradverkehrs auf dem die Ortsumfahrung kreuzenden Weg 2              | 32 |
| 1.2.14.4 Vermeidung Dorfstraße Starsow als Andienungsweg während der Baudurchführung                      | 33 |
| 1.2.15 Klimaschutz  | 33 |
| 1.2.15.1 Holzverwertung   | 33 |
| 1.2.15.2 Bodenmanagement  | 34 |
| 1.2.15.3 Baustoffe und Bauweise   | 34 |
| 1.2.15.4 ergänzende Planung   | 34 |
| 1.4 Zusagen und Zurückweisungen   | 34 |
| 1.4.1 Zusagen   | 34 |
| 1.4.2 Zurückweisungen   | 36 |

|  |    |
|--|----|
| 2. SACHVERHALT _____   | 36 |
| 2.2 Vorgängige Planungsstufen _____  | 36 |
| 2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen _____  | 36 |
| 2.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens _____   | 36 |
| 2.3.1 Anlass des ergänzenden Verfahrens und Zusammenfassung der ergänzenden und geänderten Planung _____ | 36 |
| 2.3.2 Anhörungsverfahren _____   | 38 |
| 2.4 Verfahren zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung _____                                   | 42 |
| 2.4.1 Allgemein _____  | 42 |
| 2.4.2 Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 UVPG _____                                  | 44 |
| 2.5 Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG n.F. _____   | 45 |
| 2.5.1 Allgemein _____  | 45 |
| 2.5.2 Kurzbeschreibung Lage _____  | 47 |
| 2.5.3 Übersicht über gewählte Trasse und Trassenalternativen _____                                       | 47 |
| Variante 3b PF _____   | 48 |
| 2.5.4 Umweltauswirkungen der planfestzustellenden Variante _____   | 48 |
| Schutzgut Menschen _____   | 48 |
| Darstellung des Ist-Zustandes _____  | 48 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen _____  | 49 |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen auf den Menschen _____                     | 51 |
| Schutzgut Tiere, Pflanzen _____  | 53 |
| Darstellung des Ist-Zustandes _____  | 53 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen _____                                       | 58 |
| Maßnahmen zur Vermeidung Minderung, Ausgleich und Ersatz der Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere. _____  | 61 |

|  |    |
|--|----|
| Schutzgut Boden, Fläche  | 65 |
| Darstellung des Ist-Zustandes  | 65 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut   | 67 |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der<br>Umweltauswirkungen auf den Boden                 | 68 |
| Schutzgut Wasser   | 69 |
| Darstellung des Ist-Zustandes  | 69 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser  | 72 |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der<br>Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser      | 74 |
| Schutzgut Luft, Klima  | 76 |
| Darstellung des Ist-Zustandes  | 76 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft, Klima   | 77 |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der<br>Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft, Klima | 79 |
| Schutzgut Landschaft   | 80 |
| Darstellung des Ist-Zustandes  | 80 |
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft  | 81 |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen auf das<br>Schutzgut Landschaft                              | 82 |
| Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter  | 83 |
| Darstellung des Ist-Zustandes  | 83 |

|   |     |
|---|-----|
| Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut                                  | 83  |
| Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen                 | 83  |
| Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern                                    | 84  |
| 3. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE  | 86  |
| 3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung  | 86  |
| 3.1.2 Verfahren   | 86  |
| 3.1.2.1 Zuständigkeit   | 86  |
| 3.1.2.2 Anhörungsverfahren  | 86  |
| 3.1.2.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung                           | 88  |
| 3.1.2.3.1 Verfahren   | 88  |
| 3.1.2.3.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung | 91  |
| 3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung  | 95  |
| 3.2.1 Planungsermessen  | 95  |
| 3.2.2 Planrechtfertigung  | 95  |
| 3.2.2.1 Bedarfsplanung nach Fernstraßenausbaugesetz                           | 95  |
| 3.2.2.2 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung           | 95  |
| 3.2.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose                 | 95  |
| 3.2.3 Abschnittsbildung   | 104 |
| 3.2.3.1 Einwendungen zur Abschnittsbildung                                    | 107 |
| 3.2.4 Planungsvarianten   | 114 |
| 3.2.4.1 Rechtlicher Ausgangspunkt   | 114 |
| 3.2.4.2. Auswahl der Planungsvarianten  | 115 |

|  |     |
|--|-----|
| 3.2.4.2.1 Verworfenne Linienführungen  | 115 |
| 3.2.4.2.2 Trassenbeschreibung der Varianten  | 121 |
| 3.2.4.3 Variantenentscheidung zwischen den aus der Vorplanungsstufen<br>entstandenen Varianten 1, 2, 3a und 3b | 123 |
| 3.2.4.3.1 Variantenabwägung  | 123 |
| A. Wertung aus straßenbaulicher und verkehrlicher Sicht  | 124 |
| B. Umweltauswirkungen  | 125 |
| C. Baukosten und Wirtschaftlichkeit  | 141 |
| 3.2.4.3.2 Trassenoptimierung   | 141 |
| 3.2.4.3.3 Einwendungen zur Variantenwahl   | 144 |
| 3.2.4.3.4. Gesamtergebnis der Variantenabwägung  | 211 |
| 3.2.5 Abwägung der öffentlichen Belange  | 212 |
| 3.2.5.0 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG   | 212 |
| 3.2.5.0.1 Allgemeines  | 212 |
| 3.2.5.0.2 Stellungnahme zum UVP-Bericht allgemein  | 213 |
| NV 01, BUND MV e.V.  | 213 |
| 3.2.5.0.3 Schutzgut Mensch   | 214 |
| 3.2.5.0.4 Schutzgut Pflanzen mit Wald  | 223 |
| 3.2.5.0.5 Schutzgut Tiere  | 224 |
| 3.2.5.0.6 Schutzgut Biologische Vielfalt   | 228 |
| 3.2.5.0.7 Schutzgut Boden, Fläche  | 229 |

|   |     |
|---|-----|
| 3.2.5.0.8 Schutzgut Wasser  | 232 |
| 3.2.5.0.9 Schutzgut Luft, Klima   | 237 |
| 3.2.5.0.10 Schutzgut Landschaft   | 239 |
| 3.2.5.0.11 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter                              | 241 |
| 3.2.5.0.12 Wechselwirkungen   | 241 |
| 3.2.5.0.13 Gesamtbewertung  | 241 |
| 3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung  | 242 |
| A. Beteiligung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische<br>Seenplatte | 242 |
| B. Einwendungen zum Raumordnungsverfahren   | 243 |
| 3.2.5.2 Immissionsschutz und Klimaschutz  | 243 |
| A. Lärmschutz   | 243 |
| Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.10   | 243 |
| Einwendungen und Stellungnahmen zum Lärmschutz  | 248 |
| B. Luftschadstoffe  | 248 |
| C. Klimaschutz  | 248 |
| Begründung Nebenbestimmungen 1.2.15.1, 2, 2.15.2 und 1.2.15.3                             | 257 |
| Einwendungen P 13, P 17 und P 18  | 262 |
| Stellungnahmen NV 1 - BUND MV e.V.  | 268 |
| 3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege   | 271 |
| A. Rechtsgrundlagen   | 271 |



|  |     |
|--|-----|
| Angewandte Methodik _____  | 271 |
| B. Beschreibung des betroffenen Gebietes _____   | 274 |
| C. Darstellung der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts _____   | 274 |
| D. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen _____   | 274 |
| E. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen _____   | 274 |
| E I Begründung zur Änderung der Nebenbestimmung 1.2.3.2 B3 _____   | 274 |
| Maßnahmen E 2.2 und E 2.3 _____  | 275 |
| Maßnahmen E 2.a _____  | 278 |
| E II Genehmigung der Waldumwandlung § 15 Abs. 1 LWaldG M-V und der<br>Erstaufforstung § 25 Abs. 1 LWaldG M-V _____ | 280 |
| F. Ersatzgeldberechnung _____  | 282 |
| G. Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V _____   | 283 |
| G I Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V _____  | 283 |
| G II Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18<br>Abs. 3 NatSchAG M-V _____                 | 286 |
| G III Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 Abs. 1<br>BNatSchG _____                     | 286 |
| H. Gebietsschutz _____   | 288 |
| I. Kompensationsverzeichnis _____  | 289 |
| J. Artenschutz _____   | 290 |
| Angewandte Methodik _____  | 290 |

|   |     |
|---|-----|
| Projektrelevante Artenschutzprüfung _____                                   | 293 |
| Nebenbestimmung 1.2.3.2.B 9 und 1.2.3.2.B 10 _____                          | 295 |
| K. Stellungnahmen und Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege_    | 297 |
| TöB 2 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte _____                         | 297 |
| TöB 36 - Landkreis Rostock _____  | 298 |
| TöB 2 StALU Mecklenburgische Seenplatte _____                               | 299 |
| TöB 35 StALU Mittleres Mecklenburg _____                                    | 300 |
| NV1 – BUND M-V e.V. _____   | 301 |
| L. Naturschutzrechtliche Abwägung _____                                     | 314 |
| 3.2.5.4 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht ____ | 314 |
| 3.2.5.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnis _____                                  | 315 |
| A.I Oberflächengewässer _____   | 317 |
| A.II Grundwasser _____  | 317 |
| B. Örtliche Verhältnisse /Wasserschutzgebiete _____                         | 318 |
| C.I Gewässerausbau _____  | 318 |
| D. Graben Grabowhöfe _____  | 319 |
| 3.2.5.4.2 Stellungnahmen und Einwendungen zu wasserrechtlichen Belangen _   | 320 |
| TöB 39 Wasser- und Bodenverband „Müritz“ _____                              | 320 |
| <u>Einwendungen P 13, P 17, P 18</u> _____                                  | 321 |
| Stellungnahme NV 01, BUND MV e.V. _____                                     | 322 |

|   |     |
|---|-----|
| 3.2.5.6 Denkmalschutz _____   | 324 |
| 3.2.5.6.1 Begründung zu Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.6 _____  | 324 |
| 3.2.5.6.2 Einwendungen _____  | 326 |
| 3.2.5.7 Versorgungsleitungen _____  | 327 |
| 3.2.5.9 Sonstige Angelegenheiten _____  | 328 |
| 3.2.5.9.1 Einwendungen und Stellungnahmen zum Nachgeordnetes Straßen- und<br>Wegenetz _____   | 328 |
| Einwendungen P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P 7,<br>P18, P19 _____   | 328 |
| Stellungnahmen TöB 02 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte _____   | 335 |
| Zu 1.2.14.2, Messung Verkehrsstärke und Errichtung einer Lichtsignalanlage im<br>Kreuzungsbereich mit Kreisstraße MSE 20 für den Radverkehr _____ | 337 |
| Zu 1.2.14.3 Messung der Frequenz des Fahrradverkehrs auf dem die<br>Ortsumfahrung kreuzenden Weg 2 _____  | 338 |
| Zu 1.2.14.4 Vermeidung Dorfstraße Starsow als Andienungsweg während der<br>Baudurchführung _____  | 340 |
| 3.2.5.9.2 Ausführungsunterlagen _____   | 341 |
| 3.2.6 Individualbetroffenheiten _____   | 341 |
| Rechtlicher Ausgangspunkt _____   | 341 |
| P3, P4, P5, P6, P8, P9, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19 _____   | 343 |
| P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19 _____   | 344 |
| Rad- und Fußgängerverkehr/ Verkehrsanbindungen _____  | 344 |
| Verkehrsprognose _____  | 344 |

Einwendungen die UVS und die Schutzgüter des UVPG betreffend und daraus  
gezogenen Konsequenzen bezüglich der gesamten Variantenwahl \_\_\_\_\_ 344

|      |       |     |
|------|-------|-----|
| P1   | _____ | 344 |
| P2   | _____ | 353 |
| P3   | _____ | 353 |
| P4   | _____ | 361 |
| P5   | _____ | 369 |
| P6   | _____ | 377 |
| P7   | _____ | 385 |
| P8   | _____ | 393 |
| P9   | _____ | 401 |
| P10  | _____ | 412 |
| P11  | _____ | 419 |
| P12  | _____ | 422 |
| P13  | _____ | 431 |
| P14  | _____ | 446 |
| P15  | _____ | 448 |
| P16  | _____ | 457 |
| P17  | _____ | 465 |
| P18  | _____ | 476 |
| P19  | _____ | 492 |
| P 20 | _____ | 500 |
| P 21 | _____ | 502 |

|   |     |
|---|-----|
| 4. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG _____                           | 504 |
| 5. HINWEISE ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANES _____ | 507 |

## 1. FESTSTELLUNG DES PLANS

Nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens sowie vorgenommenen Planänderungen gemäß § 17 d Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 1 Abs. 1, 75 Abs.1a, 76 Abs.1 Verwaltungsverfahrensgesetz Mecklenburg-Vorpommern (VwVfG M-V) und einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. §§ 4 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird der mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 (Az.: 0115-553-13-61-1) festgestellte Plan für das Straßenbauvorhaben „Neubau der Ortsumfahrung Mirow-Süd im Zuge der B 198“ gemäß den unter Ziffer 1.1 aufgeführten Unterlagen und nach Maßgabe nachfolgenden Regelungen, Ausführungen und Begründungen geändert bzw. ergänzt und in dieser Gestalt festgestellt.

Die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2015 einschließlich seiner Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie der weiteren Entscheidungen bleiben unberührt, soweit sich aus den mit diesem Beschluss verfügbaren Regelungen und Änderungen nichts Anderes ergibt.

Die Verwendung der Ziffern der Ausführungen zu den Änderungen und Ergänzungen in diesem Beschluss erfolgt entsprechend der Ziffernvergabe im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 bzw. wird dieser Planänderungs- und ergänzungsbeschluss um weitere Ziffern ergänzt.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen, welche Gewässerausbautatbeständen gemäß § 67 WHG unterliegen, werden als eingeschlossene Entscheidung (gem. §§ 17c FStrG, 75 Abs. 1 VwVfG M-V i.V.m. § 68 WHG) mit diesem Beschluss planfestgestellt. Das betrifft sowohl die mit der Vorlastschüttung/ Überschüttung im Bereich Starsowniederung erforderlichen gewässerbaulichen Maßnahmen der vorgelegten Planänderungsunterlagen (Unterlage 1, Ziffer 4.4.5.1) als auch die im Zusammenhang mit der Ersatzmaßnahme E 2a umzusetzenden Änderungen am Grabensystem. Bei Letzterem unterliegt die Feststellung einem Vorbehalt. Es wird auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

## **Vorbehalte**

### **(1) Fortbestand des Vorbehalts aus Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015**

Der Vorbehalt hinsichtlich des Erfordernisses der Vorlage der genannten Kreuzungsvereinbarungen bleibt aufrechterhalten.

### **(2) Verklammerung mit Bauabschnitt OU Mirow West im Zuge der B 198**

Der gegenständliche Bauabschnitt der OU Mirow Süd im Zuge der B 198 darf nur gebaut werden, wenn das sich im Planfeststellungsverfahren – zum Zeitpunkt der hier gegenständlichen Planfeststellung im Anhörungsverfahren (Az.: 0115-553-13-74-1) – befindliche Planungsvorhaben desselben Vorhabenträgers für den westlich anschließenden Bauabschnitt der OU Mirow-West im Zuge der B 198 planfestgestellt und vollziehbar ist und im Übrigen gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachweislich dargestellt ist, dass es sicher gebaut wird.

Der Planungsabschnitt Mirow-Süd darf erst in Betrieb genommen werden, wenn auch die Verkehrsfreigabe für den Planungsabschnitt Mirow-West im Zuge der Ortsumfahrung B 198 Mirow (Az.: 0115-553-13-74-1) erfolgt.

Die Auflösung des Vorbehaltes zur Inbetriebnahme erfolgt mit der Kenntnissgabe der Verkehrsfreigabe gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

### **(3) Vorbehalt der Änderung der wasserrechtlichen Genehmigung des Gewässerumbaus am Graben 026-000-028 in der Maßnahme E 2 a bei Grabowhöfe**

Der Vorhabenträger darf den Gewässerumbau im Bereich der Maßnahme E 2 a erst beginnen, wenn die zuständige untere Wasserbehörde ihre abschließende Stellungnahme zur selben Maßnahme im Verfahren zum Vorhaben Neubau der OU Mirow-West abgegeben hat und eine fachlich begründete Änderung an der Maßnahme ausgeschlossen werden kann. Der Vorbehalt wird aufgelöst mit Vorlage der Bestätigung der Planung der Maßnahme E 2a durch den Vorhabenträger.

## 1.1 Planfestgestellte und nachrichtlich dargestellte Unterlagen:

| Unterlage | Änderung/ Ergänzung  | Planungsunterlage/ Seite bzw. Blatt   |
|-----------|--|---|
| 0         | Ergänzende Erläuterungen zur Gesamtunterlage   | U 0, S.DN1, DDDN2, DDDN3.1, DN3.2, DN4.1, DN4.2, N5, DDDN6.1, DDN6.2, DDN7.1, DDN 7.2   |
| 1         | Erläuterungsbericht  | U1, S. N1- N8, DN9.1, DN9.2, N10–N 44, DN45, DN46, N47- N52, DN53.1, DN53.2, DN54, N55- N61, DN62.1, DN62.2, DN63, DN64, DN65, DN66, DN67.1, DN67.2, N68-N86, DN87, N88- N90, DDN91, DDN92.1, DDN 92.2, N93, DN94, N95 –N99, DN100, N101-N104 |
|           | Anlage 1<br>Auszüge Verkehrsplanerische Untersuchung Prognosehorizont 2030                       | U1, A1, S. N1-N8  |
|           | Anlage 2<br>Neuermittlung Belastungsklassen RStO 2012  | U1, A2, S. N1-N8  |
|           | Anlage 3<br>Neuermittlung der erreichbaren Qualität der Verkehrsabläufe                          | U1, A3, S. N1-N3  |
|           | Anlage 4<br>Zusammenstellung der Wege des öffentlichen Wegenetzes                                | U1, A4, S. N1   |
|           | Anlage 5 Plausibilitätsprüfung<br>Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung | U1, A5, S. N1-N63   |
|           | Anlage 6<br>Neu: Geotechnischer Bericht  | U1, A6, S. N1-N16   |
|           | Anlage 7<br>Umweltfachliche Alternativprüfung zu den Gründungsvarianten „Starsower Niederung“    | U1, A7, S. N1, DN 2, DN 3.1, DN 3.2, DN 4.1, DN 4.2, DN 5, DN 6, N7, DN 8   |
| 2         | Anpassung Übersichtskarte  | U2, Bl. N1  |
| 3         | Anpassung Übersichtslagepläne aufgrund überarbeiteter Planung                                    | U3, Bl. N1, N2  |
| 4         | Übersichtshöhenplan-Änderung der Straßenbezeichnung  | U4, Bl. N1  |
| 5.1       | Allgemeine Regelungen zum  | U5, N1-N4   |



|        |  |  |
|--------|--|--|
|        | Bauwerksverzeichnis- Änderung der Straßenbezeichnung Kreisstraße                       |  |
| 5.2    | Anpassung Bauwerksverzeichnis aufgrund von Umplanungen                                 | U5, N1- N75, DN 76, DN 77, DN 78, DN 79, DN 80, N 81-N 90  |
| 5.3    | Anpassung der Pläne der Bauwerke aufgrund von Umplanungen                              | U5, Bl.N1-N11  |
| 6      | Anpassung Straßenquerschnitte  | U6, Bl. N1-N14   |
| 7      | Anpassung Lagepläne  | U7, Bl. N1-N11   |
| 8      | Anpassung Höhenpläne   | U8, Bl. N1-N15   |
| 10.1   | Verzeichnis Brücken und Ingenieurbauwerke  | U10.1, S: N1, N2   |
| 10.2   | Anpassung Bauwerksskizzen aufgrund von Umplanung                                       | U10.2, S. N1-N5  |
| 11.1   | Anpassung Erläuterungsbericht an Ergebnisse aktueller schalltechnischer Untersuchungen | U11.1, S. N1-N26   |
| 11.2   | Anpassung Übersichtlageplan Schalltechnik  | U11.2, Bl.N1   |
| 11.3   | Aktualisierung Emissionspegel, Emissionsbänder   | U11.3, S. N1-N9  |
| 11.4   | Aktualisierung Ergebnistabelle Beurteilungspegel                                       | U11.2, S.N1-N2   |
| 11.5   | Aktualisierung Schalltechnische Lagepläne  | U11.5, Bl.N1-N2  |
| 11.6   | Schalltechnische Lagepläne für das nachgeordnete Netz                                  | U11.6, Bl.N1-N2  |
| 11.7   | Planfall Prognose mit B189n  | U11.7, S. N1-N9  |
| 11.8   | Schalltechnische Lagepläne   | U11.8, S. N1-N2  |
| 11.9   | Beurteilungspegel Prognose 2030  | U11.9, S. N1-N2  |
| 11.10  | Schalltechnische Lagepläne für das nachgeordnete Netz                                  | U11.10, Bl. N1-N2  |
| 11.11  | Fotodokumentation  | U 11.11, S. N1-N10   |
| 11.LuS | Aktualisierung Luftschadstofftechnische Untersuchung                                   | U11.LuS,<br>Erläuterungsbericht, S. N1-N23,<br>Anlage 1, Bl. N1<br>Anlage 2, Bl. N1-N3<br>Anlage 3, S. N1-N4<br>Anlage 4, S, N1-N8 |
| 12.Ü   | Übernahme technische Änderungen, Änderungen Bezeichnung Kreisstraßen,                  | U 12.Ü, Bl. DN1  |

|        |  |   |
|--------|--|---|
|        | Änderungen Zweckbestimmung Flächen   |   |
| 12.0   | Erläuterungsbericht  | U 12.0, S. N1, N2, DN3, N4-N19, DN20, N 21, N22, DN 3, N 4 – N 32, DN133.1, DN133.2, N 34, N135, DN136, DN137, N138-N181, DN182, N183, DN184, DN185, N186, DN187, DN188, N189, DN190, N191- N196, DN197, DN198.1, DN198.2, N 199, N200, DN201, N202, N203, DN204.1, DN204.2, N205 – N222, DN223, N224, DN225, DN226, N 227 – N229, DN230, DN231, DDDN232, DN233, N 243 – N236, DN237.1, DN237.2, N238, DN239, N 240 – N263, DDN264, N265 – N326, DN327, N328, N329, DN330, N331- N342, DN343, DN344, N 345, DN346, DN347, N348 – N390, DN391, N 391-N393, DN394.1, DN394.2, N395 – N403 |
|        | Anhang A1 Überarbeitung Kompensationsermittlung Biotopfunktionen               | U 12.0, Anlage 1, S. DDN1, DN2, DN3, DN4, DDN5  |
|        | Anhang A4 Änderungen Ausnahmeantrag § 20 NatSchAG MV                           | U 12.0, Anlage 4, S. DDN6, DDN7.1,DDN7.2, DDN8  |
|        | Anhang 5 Klimaschutzbeitrag  | N1-N13  |
| 12.2.1 | Entfall Bezeichnung CEF bei den Maßnahmen A <sub>A</sub> 3.2, A <sub>A</sub> 4 | U 12.2.1, Bl. 1,2, 3  |
| 12.2.2 | Lageplan Kompensationsmaßnahmen Trassenfern                                    | U12.2.2, Bl. N6   |
| 12.2.4 | Projektstudien zu Teilmaßnahmen  | U 12.2.4, S. N1-N15   |
| 12.3.1 | Erläuterungsbericht Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag                         | U 12.3.1, N1-N18, Dn19, N20-N29, DN30, DN32, N33 –N38, DN39, N40 – N44, DN45, N46-N48   |
|        | Änderung in Anlage Formblätter Artenschutz                                     | U 12.3.1, S. DN4, DN5.1, DNS.2, DN9.1, DN9.2, DN10.1, DN10.2, DN13, DN105.1, DN105.2, DN106, DN124, DN154   |
| 12.4.1 | Waldbilanz   | U 12.4.1, S. N1-N3  |
| 12.4.2 | Lageplan Waldbilanz  | U 12.4.2, Bl. DN3, N5, N6, N9-N11   |
| 12.4.3 | Übersichtsplan Waldflächenbilanz   | U12.4.3, DN1, N2  |
| 12.4.4 | UVP-Checkliste für Erstaufforstung   | U12.4.4, S. 1N-8N, 9N-24N   |
| 12.5.1 | Aktualisierung Realnutzung und Biotoptypen                                     | U12.5, Bl.  |
| 12.5.3 | Brutvögel  | U 12.5.3, S. DN1  |
| 12.5.4 | Fledermäuse  | U 12.5.4, S, DN1  |

|        |  |  |
|--------|--|--|
| 12.5.5 | Amphibien/ Reptilien/ Fischotter/<br>Wild  | U 12.5.5, S. DN1   |
| 12.6   | Änderungen in der<br>Allgemeinverständlichen<br>Zusammenfassung nach § 6<br>UVPG | U 12.6, S. N1–N55, DN56, N57–N62, DN63,<br>N64-N 68, DN69, N70, N71, DDN72, N73,<br>DDN74, N75 – N77, DN78 |
| 12.7   | Überarbeitung Kurzfassung der<br>Inhalte des UVP-Berichtes                       | U 12.7, DN1, N2-N19, DN20, DN21, N23-N26,<br>DDN27, N28 – N39, DDN40.1, DDN40.2, N41-<br>N44               |
| 13.4   | Fachbeitrag WRRL   | U 13.4, S. N1-N21, DDN22.1, DDN22.2, N23,<br>N36, DN37, N38, DN39, DN41, DN42, N43-N49                     |
| 14.1   | Aktualisierung Grunderwerbsplan  | DN1, DN4-DN6, DN8-DN10, D13, DN17, N22   |
| 14.2   | Aktualisierung<br>Grunderwerbsverzeichnis  | DN3 – DN9, DN11-DN13, DN15- DN20, DN22,<br>DN24, DN26- DN27  |

Die Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen dieses ergänzenden Verfahrens. Sie sind in den Planunterlagen – in Abgrenzung zu den magentafarbenen Einträgen, welche die Änderungen und Ergänzungen des vorliegenden ergänzenden Verfahrens gegenüber den Planunterlagen des ursprünglichen Verfahrens kenntlich machen – durch orange, grüne und blaue Schriftfarbe kenntlich gemacht. Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Nebenbestimmungen zeichnerisch im Plan nicht berücksichtigt sind, sind die textlichen Regelungen zu beachten. Soweit textliche Angaben im Planfeststellungsänderungsbeschluss im Widerspruch zu den festgestellten Plänen und Verzeichnissen stehen, sind die Angaben in den festgestellten Unterlagen maßgebend.

## **1.2 Geänderte und ergänzende Nebenentscheidungen**

Der Planänderungs- und -ergänzungsbeschluss ist nach Maßgabe der unter Ziffer 1.1 aufgeführten Planänderungsunterlagen auszuführen, soweit sich aus den folgenden Nebenbestimmungen und der Begründung zu diesem Beschluss nicht etwas Anderes ergibt. Die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 einschließlich seiner Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie der weiteren Entscheidungen bleiben unberührt, soweit sich aus diesem Beschluss nichts Anderes ergibt.

### **1.2.1 Widmung, Umstufung, Einziehung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes**

#### **1.2.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes, Gewässerzuordnung**

Ziffer 1.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 wird wie folgt ergänzt:

Das dem Gewässerumbau unterworfenen Teilstück des Grabens 026-000-028 wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss von Grabenstation 12+13 (1+2.13) bis Grabenstation 15+13 (1+5.139) aus der Zuordnung als Gewässer II. Ordnung entlassen; es unterliegt damit nicht mehr der Unterhaltungslast des Wasser- und Bodenverbandes Müritz, sondern wird durch die BlmA als zukünftig Unterhaltungspflichtige gemäß Maßnahmeblatt U 12.2. N 374.3 gepflegt und unterhalten.

### **1.2.3 Natur- und Landschaftsschutz**

#### **1.2.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen**

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird nach § 15 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. § 42 Abs. 5 S.2 NatSchAG M-V zugelassen.

#### **1.2.3.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft**

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 erteilten naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen bleiben, soweit keine Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen werden, bestehen (siehe dort Ziffer 1.2.3.2.A, B und C).

Im Einzelnen werden folgende Änderungen und Ergänzungen vorgenommen:

### **A. Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Nebenbestimmung wird ergänzt:

Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit sie nicht vor Baubeginn vorgesehen sind, sind spätestens zwei Jahre nach Verkehrsfreigabe fertig zu stellen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Die Festlegung der Unterhaltungszeiträume der Maßnahmen nach Fertigstellung hat nach Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern - Froehlich & Sporbeck, Gemeinsamer Erlass des Wirtschaftsministeriums und des Umweltministeriums vom 25. November 2002 - V 540 - 553-01-00-02 und X 220.5328.3- AmtsBl. M-V Nr. 542002 S.1499 zu erfolgen.

### **B. Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen**

Soweit im Nachstehenden keine Neuregelung oder Ergänzung erfolgt, bleiben die einzelnen naturschutzfachlichen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 unberührt.

Die folgenden Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 werden geändert bzw. ergänzt:

1. Zur bereits benannten umweltschonenden Durchführung der Bauprozesse hat der Vorhabenträger eine ökologische Umweltbaubegleitung vorzusehen, welcher diverse Auflagen abverlangt werden vergleiche Ziffer 1.2.3.2. B 1 und 6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015. Der benannte Umweltbaubegleiter ist der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Bauausführung als zusätzlicher Ansprechpartner für die Vollzugskontrolle zu benennen.
2. Der Planfeststellungsbehörde ist die Ausführungsplanung des Landschaftspflegerischen Begleitplans vor Baubeginn zur Kenntnis zu geben.

Zusätzlich zu den jeweils örtlich zuständigen Naturschutzbehörden ist die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn einschließlich der Baufeldfreimachung zu informieren. Diese Behörden sind zur Bauanlaufberatung zur Umsetzung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans einzuladen und in die fortlaufenden Umsetzungsschritte einzubinden. Maßgebliche zeitliche Abstände und auftretende Einzelfragen während der Bauzeit sind mit ihnen abzustimmen.

Die Ausführungen der Nebenbestimmung 1.2.3.2 B 3 des Beschlusses vom 15.04.2015 zur Ersatzmaßnahme E 2, Zierker See, werden aufgehoben. Die Ziffer B 3 wird wie folgt neu gefasst:

3. Für einen Teil des in Unterlage 12 für die Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelten Kompensationsbedarfs in Höhe von einem Umfang von 1.090.697 Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ) hat der Vorhabenträger seine Ausgleichsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mittels Vereinbarung vom 09.12.2021 auf die Flächenagentur M-V GmbH mit befreiender Wirkung übertragen. Das betrifft die nachrichtlich dargestellten Maßnahmen E 2.2 Rückbau Fischteiche Dobbin und E 2.3 Halboffenlandschaft Bolzsee. Die Übertragung einer Kompensationsverpflichtung auf die Flächenagentur M-V GmbH in Höhe von 1.090.697 KFÄ und deren Erfüllung durch die Naturschutzmaßnahme E 2.2 und E 2.3 gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V wird in die Planfeststellung aufgenommen.

Sollte sich in der Vollzugskontrolle ergeben, dass der Kompensationsverpflichtung im Umfang von den genannten 1.090.697 KFÄ, die durch die Flächenagentur M-V entsprechend § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mit befreiender Wirkung für den Vorhabenträger übernommen wurden, innerhalb einer Frist von zwei Jahren nach Bestandskraft dieser Zulassungsentscheidung nicht nachgekommen wurde, ist der Vorhabenträger verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde eine Ergänzungsplanung zur Bewältigung des Eingriffs- Ausgleichsdefizites zum Stichtag zwei Jahre nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zur Planergänzungsfeststellung vorzulegen.

5. Buchstabe B Ziffer 5 des Beschlusses vom 15.04.2022 wird wie folgt ergänzt:

Zur Sicherstellung des sachgemäßen Umgangs mit dem Schutzgut Boden, insbesondere dem Bodenaushub und Bodenarbeiten, ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Der Bodenkundliche Baubegleiter ist der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Baumaßnahme zu benennen.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung ein Konzept zur Gewährleistung des Bodenschutzes bei der Durchführung des Bauvorhabens gem. DIN 19639 zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

8. Buchstabe B wird um folgende Ziffer 8 ergänzt:

Für die Bauflächen, die nicht vom Maßnahmeblatt zur Schutzmaßnahme S<sub>A</sub> 5 erfasst sind, ist seitens des beauftragten Umweltbaubegleiters zu überprüfen, ob auch dort nach der Abräumung der Flächen potentielle Brutflächen der Feld- und Heidelerche sowie des Feldschwirls oder anderer vorkommender Brutvogelarten entstanden sind. Sofern dies der Fall ist, sind im Zeitraum vom 01.04 bis zum 31.07. eines jeden Jahres bei Bauunterbrechungen, die länger als zehn Tage anhalten, geeignete artspezifische Vergrämungsmaßnahmen durch den beauftragten Umweltbaubegleiter festzustellen und seitens des Vorhabenträgers vorzunehmen.

9. Buchstabe B wird um folgende Ziffer 9 ergänzt:

Die Baufeldfreimachung in den Reptilien-Konfliktbereichen der Biotope 8c, 14 und 31a darf erst begonnen werden, wenn die Maßnahme E<sub>A</sub> 4 (CEF) Lebensraum Zauneidechse fertiggestellt und funktionstüchtig ist. Der Bauablauf muss so erfolgen, dass die für die Herstellung der Maßnahme erforderlichen Materialien Totholz und Lesesteine vorher in Baufeldbereichen außerhalb der Konfliktbereiche zu gewinnen oder zu liefern sind. Die Funktionsfähigkeit ist der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

10. Buchstabe B wird um folgende Ziffer 10 ergänzt:

Der Vorhabenträger hat bei der Quartierkontrolle vor Rodung von Gehölzen weiteren

Ersatzbedarf an Fledermausquartieren über die geplanten drei Ersatz-Fledermausquartiere zu ermitteln. Entsprechend der Bestandsfunde sind weitere Ersatzquartiere im geeigneten Bereich anzubringen. Die Ersatzquartiere sind spätestens drei Monate vor Ende des Fällzeitraums anzubringen. Es sind natürlichen Spechtbaumhöhlen gleichende seminatürliche Fledermaushöhlen aus Eichenholz – keine Hohlbetonkästen – zu verwenden.

11. Buchstabe B wird um folgende Ziffer 11 ergänzt:

Die mit Maßnahmeblatt Gestaltungsmaßnahme G 2, Ansaat Landschaftsrasen, vorgesehene standortgerechte Saatgutmischung RSM 2.4 ist zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme der aktuell geltenden Ausgabe der RSM der FLL auf ihre Aktualität bezüglich der Verwendung des bestgeeigneten Saatgutes entsprechend der dann geltenden Fassung Übereinstimmung mit den Anforderungen der Grundsatzvereinbarung über Maßnahmen zur Verbesserung der Bienenweide zwischen dem zuständigen Straßenbauministerium Mecklenburg-Vorpommern, dem Landesverband der Imker Mecklenburg-Vorpommern e.V. und dem Landesverband der Buckfastimker Mecklenburg-Vorpommern e.V. zu überprüfen. Das dann tatsächlich einzusetzende Saatgut ist im Falle des Abweichens von der Saatgutmischung RSM 2.4 den Anforderungen der Grundsatzvereinbarung zur Verbesserung der Bienenweide gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Bei Anlage und Unterhaltungspflege der angelegten Flächen ist die Grundsatzvereinbarung zur Verbesserung der Bienenweide im Übrigen zu beachten.

Die Unterhaltungspflege für die Maßnahme G 2 ist um die Berücksichtigung der Arbeitshilfe für Arten- und Biotopschutz im Betriebsdienst, (Handlungsempfehlung ABiB), Vorschriftensammlung Straßenbau MV 10.1 und 12.4 über die im Maßnahmeblatt enthaltenen Hinweise hinausgehend zu erweitern.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 5, Neuanlage von Gehölzstrukturen, und A 7, Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen, und A 9, Neuanlage von Gehölzstrukturen, werden dahingehend ergänzt, das dem Vorhabenträger aufgegeben wird, bei der Festlegung der Arten für die Sträucher, Heister und Überhälter im Rahmen der späteren Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Grundsatzvereinbarung



zur Verbesserung der Bienenweide zu berücksichtigen und nach fachlicher Standortprüfung bevorzugt Gehölzarten auszuwählen, die in Anhang 2 der Vereinbarung aufgelistet sind.

Die in den Maßnahmeblättern aufgenommenen Hinweise zur Unterhaltungspflege sind um die Maßgabe, die Arbeitshilfe für Arten- und Biotopschutz im Betriebsdienst, (Handlungsempfehlung ABiB), Vorschriftensammlung Straßenbau MV 10.1 und 12.4, zu berücksichtigen, ergänzt.

### **1.2.3.3 Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V**

Der geplante Straßenneubau erfüllt Verbotstatbestände des § 20 NatSchAG M-V.

Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 erteilte Ausnahmegenehmigung vom Bauverbot in Bereichen gesetzlich geschützter Biotop nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V wird wie folgt geändert:

Die Genehmigung betreffend die dauerhafte Überbauung des Sandmagerrasens (Konflikt K7, K23, K32, K36 und K42; K 17 entfällt) erfasst nunmehr durch Planänderung einen Gesamtumfang von 14.383m<sup>2</sup>.

Die Genehmigung hinsichtlich der Lage des geschützten Sandmagerrasens im Wirkungsbereich der neuen Straße (bei zweistreifiger Straßenkategorie Wirkraum bis 150 m parallel zur Fahrbahn) wegen durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag dauerhafter Beeinträchtigung erfasst insgesamt eine Fläche von nunmehr 78.900m<sup>2</sup>.

Der dauerhafte Verlust von Röhrichtbeständen (Konflikte K14, K18), Großseggenried (Konflikt K17) und naturnahen Mooren (Konflikt K17) wird im Umfang von nunmehr insgesamt 2.588 m<sup>2</sup> genehmigt, ebenfalls wie die weiteren 3.575m<sup>2</sup> in diesen Biotopen, die durch Schadstoffeinträge während des Straßenbetriebs dauerhaft beeinträchtigt werden (Konflikt, K14, K17 und K18).

Die Genehmigung hinsichtlich der gesetzlich geschützten Gehölzflächenbestände (Erlenbrüche, Konflikt K12, Feuchtgebüsche, Konflikt K13 und Baumhecken Konflikt K16) betrifft neu 6.660m<sup>2</sup>. Die Beeinträchtigung wegen Durchschneidung der verbleibenden Gehölzflächen, die an die neue Trasse grenzen, werden für 36.992m<sup>2</sup> genehmigt (Konflikte K12 und K13).

#### 1.2.3.4 Ausnahme vom Bauverbot in Schutzgebieten

Die erteilte Ausnahme vom Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ vom 15. April 2015 bleibt aufrechterhalten.

Weitere Schutzgebiete, weder europäische noch nationale, werden nicht berührt, so dass es weitere Ausnahmen nicht bedarf.

#### 1.2.3.6 Eingriffe in Wald

Die dem Vorhabenträger mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 erteilte Waldumwandlungsgenehmigung wird im Einvernehmen mit der Landesforstanstalt Mecklenburg-Vorpommernentsprechend § 15 Abs. 1 i.V.m. § 10 Nr. 3 LWaldG M-V als mitzuentscheidende Genehmigung geändert und gilt nunmehr für folgende Flächen:

| Gemarkung        | Flur | Flurstücke   |
|------------------|------|--|
| Starsow (131474) | 4    | 4, 5, 6, 8, 9, 33, 34, 35  |
| Mirow (131472)   | 24   | 250, 251, 253, 254, 278, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294/1, 295/1, 296/1, 296/2, 297/1, 297/2, 298/2, 299/2, 300/2, 301/1, 302/2, 303 |
|                  | 23   | 12/3, 13, 14/1, 16, 17/1, 17/2, 17/3   |
|                  | 38   | 1  |
| Peetsch (131473) | 8    | 1, 2, 13   |
| Leussow (131490) | 8    | 33   |

Die flächenscharfe temporäre und dauerhafte Inanspruchnahme der Waldflächen ist im Lageplan Waldflächenbilanz (Unterlage 12.4.2) in Verbindung mit dem Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1) dargestellt. Die Waldflächeninanspruchnahme beträgt ca. 5,83 ha.

Die Ermittlung der Kompensation der nachteiligen Folgen der Waldumwandlung erfolgte nach landesweit einheitlichen Grundsätzen für die Bewertung von Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen der Landesforst M-V, Stand 2015. Die Bewertungsgrundsätze der Landesforst M-V sind identisch mit den Bewertungsgrundlagen und dem Bewertungsverfahren der Waldfunktionsbewertungsverordnung – WaldFBewVO M-V vom 17.12.2021. Mit dem Bilanzierungsmodell der Landesforstanstalt M-V bzw. dem

Berechnungsverfahren der WaldFBewVO M-V ergibt sich eine Waldumwandlung von 142.700 Waldpunkten.

Die für die Rodung bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 erteilten Auflagen sind auch für diese Flächen zu beachten und gelten fort.

Beginn und Abschluss der Rodungen sind dem Forstamt Mirow rechtzeitig anzuzeigen.

Das gefällte und gerodete Holz der Waldflächen unterliegt der Auflage bezüglich der Verwertung, Ziffer 1.2.15.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die bereits aufgegebene Erstaufforstungsvereinbarung zwischen Vorhabenträger und Forstamt Wredenhagen ist im Rahmen der Vollzugskontrolle im passenden Zeitfenster und Turnus der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben.

Der Beginn der Erstaufforstung E 1 in der Gemarkung Kieve ist dem Forstamt Wredenhagen rechtzeitig anzuzeigen und in Abstimmung mit selbigen auf einer Fläche von 11,89 ha durchzuführen.

Die Auflagen bezüglich der Erst- und Ersatzaufforstungen wie mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 erteilt bleiben aufrecht erhalten (Erstaufforstung mit einheimischen standortgerechten Baumarten und denen in Mecklenburg-Vorpommern geltenden Pflanzverbänden einschließlich Kultursicherung (mindestens 5 Jahre), Zaunbau gegen Wildverbiss und denen in Mecklenburg-Vorpommern geforderten Pflanzenherkünften und Ausbildung Randbereich als abgestufter Waldrand mit Waldessaum sowie Einhaltung Mindestabstände zu Flächen mit anderen Nutzungsarten).

Die Fläche der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme A 1.2 (Pflanzung Feldgehölz mit Überhältern auf 2.800 m<sup>2</sup> im östlichen Anbindungsbereich der Ortsumgehung an die vorhandene B 198), wird als zusätzliche Erstaufforstungsfläche übernommen. Die entsprechende Erstaufforstungsgenehmigung wird gemäß § 25 LWaldG mit folgenden Auflagen erteilt:

Die Ackerböden sind vor Beginn der Aufforstung mit einer Tiefenlockerung von mindestens 50 cm vorzubereiten.

Die Waldflächen unterliegen nach dem Entwachsen aus dem Kulturstadium dem Betretungsrecht gemäß § 28 LWaldG M-V.

### **1.2.3.7 Entscheidung über Ersatzgeldzahlungen**

Die Ausführungen über die Entscheidung zu Ersatzgeldzahlungen nach § 15 Abs. 6, S. 4 BNatSchG für die Bewältigung des allgemeinen Eingriffsausgleichs nach BNatSchG des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2015 werden ersatzlos aufgehoben.

Folgende Ausführungen zu Ziffer 1.2.3.7 werden neu gefasst:

Aus Gründen des gezielten Ausgleiches für die Abnahme von gesetzlich geschützten Alleebäumen nach § 19 Abs. 1 und 2 NatSchAG M-V in Verbindung mit Ziffer 5.2 Abs. 2 Alleenerlass M-V wird ein Ersatzgeld in Höhe von 50.400 € festgesetzt, zu zahlen in den Alleenfonds MV gemäß Ziff. 7 Alleenerlass M-V an das Landesumweltministerium MV unter Kapitel 0802, Titel 111.91, Unterkonto EM B („Einnahmen Zahlungen EM Kompensation für Alleean Bundesstraßen“) zum Zeitpunkt der tatsächlichen Fällung der Alleebäume.

### **1.2.3.8 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V**

Die Ziffer 1.2.3.8 wird wie folgt neu gefasst:

Aufgrund der Neuanlage der Ortsumfahrung und neuer Wegeverbindungen müssen neun gesetzlich geschützte Einzelbäume gerodet werden. Der Vorhabenträger hat einen Antrag auf Ausnahme vom Baumschutz nach § 18 NatSchAG M-V gestellt. Es wird eine Ausnahme vom Beseitigungsverbot gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V erteilt. Als Ersatz werden trassennah 16 Einzelbaumpflanzungen im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 vorgenommen.

### **1.2.3.9 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 Abs. 1 BNatSchG**

Die Ziffer 1.2.3.9 wird wie folgt neu gefasst:

Für die Fällung von 94 Alleebäumen im Zuge des Baus der B 198 OU Mirow-Süd wird die Befreiung gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Alleenschutz des § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V erteilt.

Es handelt sich dabei um 50 Alleebäume im Bereich des zukünftigen Knotens der Landesstraße L 25 mit der Ortsumgehung sowie weitere 34 junge Alleebäume an der Kreisstraße MSE 20 (alt MST 5) und 10 Bäume im östlichen Anbindungsbereich der geplanten Ortsumgehung an die vorhandene B 198.

Die Kompensation erfolgt gemäß Alleenerlaß MV in Ersatzpflanzungen und in Zahlung eines Ersatzgeldes, s. o. Ziffer 1.2.3.7.

## **1.2.4 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht**

### **1.2.4.3 Gewässerschutz während der Bauphase**

Die Auflage aus Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 wird wie folgt ergänzt:

Im Rahmen von Renaturierung anfallender Schlammaushub ist gemäß den Merkblättern DWA-M 513-1, DWA-M 525 und LAGA M 20 zu untersuchen und eine geeignete Entsorgung anzuwenden.

### **1.2.4.4 Wasserrecht**

#### **A. Wasserrechtliche Erlaubnis**

Im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte bleibt die wasserrechtliche Erlaubnis des Planfeststellungsbeschlusses zur B 198 OU Mirow, Südabschnitt vom 15.04.2015 unter Maßgabe der Anwendungen des in seiner Fassung vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3901) geltenden Wasserhaushaltsgesetzes und des in seiner Fassung vom 8.6.2021 (GVOBl. M-V S. 866) geltenden Landeswassergesetzes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) im Grundsatz bestehen, wird jedoch gesondert erteilt. Anlage A mit den Tabellen 1 und 2 des Beschlusses vom 15.04.2015 entfällt und wird ersetzt durch die, diesem Beschluss beigefügte Anlage A1 mit aktualisierten Datenangaben zu den erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzungen.

Die Ausführungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis werden um folgendes ergänzt:

Die ordnungsgemäße Wasserführung des Wasserlaufes ist während der Bauarbeiten an sämtlichen Gräben, die in der Nebenbestimmung zur Wasserrechtlichen Erlaubnis für den Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 benannt sind, sind zu gewährleisten.

#### **C. Gewässerausbau**

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde ist an der Ausführungsplanung der Maßnahme E 2a zu beteiligen.

Dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde sowie dem Wasser- und Bodenverband Müritz sind vier Wochen vor Beginn der Umsetzung der Maßnahme E 2a die Aufnahme der Bauarbeiten anzuzeigen.

### **1.2.6 Denkmalschutz**

Die Genehmigung nach § 7 DSchG M-V im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 mit den entsprechenden Ausführungen bleibt auch bei geänderten Bestandsangaben der Bodendenkmäler bestehen. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 benannten und angefügten Anlagen B1 bis B4 entfallen und werden durch die Anlage B5 ersetzt.

Die Bodendenkmale auf den Flurstücken 26 und 24 der Flur 1 Gemarkung Warenhof im Bereich der Ersatzmaßnahme E 2a Grabowhöfe dürfen nicht verändert werden.

Sind Bodendenkmale zu dokumentieren und zu bergen, sind die dafür erforderlichen Maßnahmen mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege abzustimmen und das Ergebnis der Abstimmung innerhalb von fünf Werktagen der unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen, bei Planänderungen die entsprechenden geänderten Unterlagen einzureichen.

### **1.2.10 Immissionsschutz**

#### **1.2.10.1 Schutz gegen Baulärm**

Die Nebenbestimmung des Ausgangsplanfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2015 zur Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm bleibt aufrechterhalten.

#### **1.2.10.2 Aktiver Lärmschutz an BW 5**

Die Ausführungen zum Lärmschutz werden wie folgt ergänzt:

Auf Bauwerk 5.5 (Brücke über den Müritz-Havel-Wasserkanal) ist ein lärmmindernder Asphalt mit  $D_{Stro} - 2 \text{ dB(A)}$  oder ein lärmmindernder Gussasphalt nach Runderlass 15/2010 „Lärmarmen Gussasphalt“ vom 14.10.2010“ und ARS 22/2010 gemäß Merkblatt der FGSV für den Bau von Asphaltchichten aus Gussasphalt M MA 2022 einzubauen. Die Wahl des Asphalts ist der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Überdies ist die Irritations- und Kollisionsschutzwand auf Bauwerk 5 S (Brücke über den Müritz-Havel-Wasserkanal), die als Maßnahme S A 4, zum Schutz der Bebauung Hohe Brücke vor Reflektionsschall geplant ist, auf der Südseite der Überführung mit absorbierender Oberfläche gemäß Ziffer 3.2.1.3, Bild 4 Fall b der RLS 90 (entspricht Ziffer 2.5 RLS 19) straßenseitig zu versehen.

Der Vorhabenträger hat eine Neuberechnung der Lärmimmissionen auf den Immissionsort 1 am Standort Hohe Brücke unter Einbindung der Effekte der vorstehenden Maßnahmen, lärmindernder Gussasphaltes und Absorptionsoberfläche an der südlichen Kollisions- und Irritationsschutzwand, vorzunehmen und bei trotz dieser zusätzlichen Maßnahmen prognostizierbaren Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 eine ergänzenden aktive Lärmschutzmaßnahme vorzusehen und der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorzulegen. Diese zusätzliche Lärmprognose ist vor Beginn der Ausführungsplanung vorzunehmen.

## **1.2.14 Sonstige Angelegenheiten**

Die Ziffer 1.2.14 wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

### **1.2.14.1 Ausführungsunterlagen**

Die Auflage zur Ausführungsunterlage aus Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 bleibt unverändert und wird wie folgt ergänzt:

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde und der Wasser- und Bodenverband werden vier Wochen vor Baubeginn der Maßnahme E 2a.3, Gewässerumbau des Grabens 026-000-028, informiert.

### **1.2.14.2 Errichtung einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich mit Kreisstraße MSE 20 für den Radverkehr**

Spätestens mit Verkehrsfreigabe der hinzukommenden B 189n, Wittstock-Mirow, ist für die Regelung einer verkehrssicheren Querung des Fahrradverkehrs der kreuzenden Kreisstraße MSE 20 eine Lichtsignalanlage anzuordnen.

Mit Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung B 198 hat der Vorhabenträger eine Messung der Radverkehrsfrequenz über die Dauer von einem Jahr im Kreuzungsbereich der B 198 mit der Kreisstraße MSE 20 vorzunehmen. Die Messung erfolgt anhand aktueller Regelwerke und mit aktueller Messtechnik. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde nach Ablauf eines Jahres vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, bei relevant ausfallenden Messergebnissen eine Lichtsignalanlage schon für den Planfall „ohne B 189n“ anzuordnen.

### **1.2.14.3 Messung der Frequenz des Fahrradverkehrs auf dem die Ortsumfahrung kreuzenden Weg 2**

Mit Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung hat der Vorhabenträger eine Messung der Radverkehrsfrequenz über die Dauer von einem Jahr im Bereich der Querung des mit Weg 3 zusammengeführten und umverlegten Weg 2 (Wegeverbindung Starsow-Hohe Brücke) durchzuführen. Die Messung ist unter Anwendung der aktuellen Messtechnik und nach geltendem Regelwerk durchzuführen. Das Messergebnis ist halbjährlich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.



Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, für diese Querungsstelle eine nachträgliche Planung für die sichere Querung des Verkehrs auf Weg 2 aufzugeben, sollte sich aus der Messung eine relevante Verkehrsstärke auf Weg 2 ergeben.

Dasselbe Szenario wird dem Vorhabenträger wiederholt auferlegt ab Tag der Verkehrsfreigabe der B 189n Wittstock-Mirow, sollte bis zu dem Zeitpunkt noch keine Querungshilfe errichtet worden sein.

#### **1.2.14.4 Vermeidung Dorfstraße Starsow als Andienungsweg während der Baudurchführung**

Zur Durchsetzung der Zusage des Vorhabenträgers, in der Auftragsvergabe vertraglich zu sichern, dass die Dorfstraße Starsow für Baustellenfahrzeuge der Auftragnehmer des Vorhabenträgers für die Baumaßnahme Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 198 OU Mirow-Süd einschließlich der Errichtung der Bauwerke – insbesondere Bauwerk 5 – nicht zu benutzen ist, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, in die Bauverträge eine Vertragsstrafe für den Fall der Mißachtung der Verpflichtung, die Dorfstraße nicht zu befahren, aufzunehmen. Die Verträge sind der Planfeststellungsbehörde zum Nachweis der Einhaltung in den wesentlichen Auszügen vorzulegen.

Dem Vorhabenträger wird ergänzend aufgegeben, weitere rechtliche Möglichkeiten zur Sicherung der getroffenen Zusage, die Dorfstraße während der Bauzeit nicht zu befahren, zu prüfen und zu nutzen.

#### **1.2.15 Klimaschutz**

##### **1.2.15.1 Holzverwertung**

Der Vorhabenträger hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass er bei der Ausschreibung für die Bauvorbereitung durch Holzeinschlag gemäß § 13 Abs. 2 KSG dafür Sorge trägt, dass das für das Vorhaben einzuschlagende und zu rodende Holz, insbesondere der Waldflächen zwischen den Bau-km 0+900 bis 1+500, 1+680 bis 1+840, 2+070 bis 2,220, 3+730 bis 4+300 und 4+700 bis 4+800, keine thermischen bzw. energetische (End-)Verwertung zugeführt wird, sondern das darin gebundene CO<sub>2</sub> langfristig erhalten bleibt etwa durch Verwendung als Bauholz oder durch Einbringung des Holzes auf

Waldboden oder Boden bei Neuanlage von Wald (Erhalt als Biomasse mit gespeichertem organischen Kohlenstoff) o.ä..

#### **1.2.15.2 Bodenmanagement**

Der Vorhabenträger hat bei seiner Ausführungsplanung und sich daraus ergebender Ausschreibung und Vergabe die Bodenlieferungen und Bodenabtransporte insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Vorlastschüttung in der Starsowniederung effizient zu gestalten, um Bodenbewegungen in und aus der Baumaßnahme bzw. innerhalb der Baustelle zu minimieren und so besonders überflüssige Baufahrzeugbewegungen zu vermeiden. Dabei sind Effekte, die sich aus der Verklammerung des Vorhabens mit dem Vorhaben OU Mirow-West ergeben können, zu berücksichtigen.

#### **1.2.15.3 Baustoffe und Bauweise**

Aus Klimaschutzgründen ist der Einbau klimaschonender Baustoffe in der Strecke und in den Bauwerken des Vorhabens anzustreben. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass er in seiner Ausschreibung und Vergabe der Baustoffe für Baustraßen, Oberbauschichten sowie der Baustoffe für die Bauwerke gemäß § 13 Abs. 2 und 3 KSG Maßnahmen wie z.B. Dekarbonisierung bei der Baustoffherstellung, Recyclingfähigkeit und Lebensdauererhöhung der Baustoffe zur Erreichung der Klimaschutzziele berücksichtigt.

#### **1.2.15.4 ergänzende Planung**

Bleibt nach Ausschreibung und Vergabe der Holzverwertung, des Bodenmanagements und der zu verwendenden Baustoffe eine negative THG-Bilanz des Lebenszyklus des Vorhabens, die das Klimaziel nach KSG als Negativbeitrag zu gefährden geeignet ist, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, zusätzliche Ersatzmaßnahmen zum Ausgleich der Bilanz dieses Vorhabens aufzulegen und ergänzend planfeststellen zu lassen.

### **1.4 Zusagen und Zurückweisungen**

Die Ziffer 1.4 wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

#### **1.4.1 Zusagen**

Soweit der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Eingang in die

festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens bzw. Erörterungstermins sind nachfolgend aufgeführte Zusagen durch den Vorhabenträger abgegeben worden.

Die Zusagen werden als Vereinbarung zwischen den jeweiligen Partnern der Zusage durch die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und sind durch den Vorhabenträger einzuhalten. Die Planfeststellungsbehörde wertet die getroffenen Zusagen nicht, noch prüft sie diese vertieft hinsichtlich der Rechtmäßigkeit. Offenkundige Rechtswidrigkeiten würde sie als nicht zu berücksichtigen zurückweisen. Offenkundig rechtswidrige Zusagen sind nicht aufgetreten. Die Zusagen erledigen Aspekte von Einwendungen und Stellungnahmen der Beteiligten.

Diese Erledigungen führen dazu, dass der Aspekt keiner Abwägung unterworfen wurde und keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu diesem jeweiligen Thema erging.

Die Zusagen sind kein Entscheidungsgegenstand dieses Beschlusses.

Das betrifft folgende Zusagen:

| <b>Veranlasser</b>    | <b>Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung</b>   |
|-----------------------|--|
| Private               |  |
| P1                    | Durchführung Beweissicherungsverfahren an vorhandener Bausubstanz und Anlagen der jeweiligen Betroffenen durch unabhängigen Sachverständigen vor Baubeginn   |
| P3, P6, P13, P17, P18 | Während der Baudurchführung des Vorhabens einschließlich Bau des Bauwerkes 5 wird die Dorfstraße in der Ortslage Starsow als Andienungsweg für die beauftragten Bauunternehmen im Zuge der Auftragsvergabe vertraglich ausgeschlossen. |
| TöB                   |  |
| TöB 27                | Der Vorhabenträger setzt sich im Rahmen der Ausführungsplanung zur Abstimmung der notwendigen Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationslinien in Verbindung. Die benötigten Vorlaufzeiten werden berücksichtigt.   |
| TöB 1 und 4           | Beteiligung der unteren Wasserbehörde und des Wasser- und Bodenverbandes Müritz-Röbel an der Herstellung der Ausführungsplanung zur Maßnahme E 2a.3  |

## **1.4.2 Zurückweisungen**

Die Ausführungen des Beschlusses vom 15.04.2015 behalten ihre Gültigkeit und werden wie folgt ergänzt:

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

## **2. SACHVERHALT**

### **2.2 Vorgängige Planungsstufen**

#### **2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Das Bauvorhaben der B 198 Ortsumgehung Mirow ist als laufende Nummer 671 des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen BVWP 2030, Anlage 1 des 6. FStrAbÄndG als laufend und fest disponiert eingestuft. Das Vorhaben B 189n Mirow-Wittstock ist als laufende Nummer 664 im BVWP in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

### **2.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **2.3.1 Anlass des ergänzenden Verfahrens und Zusammenfassung der ergänzenden und geänderten Planung**

Zu dem am 15.04.2015 ergangenen Planfeststellungsbeschluss für das gegenständliche Vorhaben wurde im Juni 2015 beim Oberverwaltungsgericht Greifswald Klage eingereicht. Mit Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes vom 14. 12.2015 als Ergebnis des Antrages der Kläger auf vorläufigen Rechtsschutz wurden vom Gericht Verfahrensfehler entsprechend § 4 UmwRG erkannt, die aufschiebende Wirkung der in der Hauptsache erhobenen

Anfechtungsklage angeordnet und der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 somit für nicht vollziehbar erklärt.

Eine Planaufhebung ist nicht beschlossen worden. Die im Eilverfahren überschlägig festgestellten Verletzungen von Verfahrensvorschriften – hier hinsichtlich der Durchführung der UVP – und somit Mängel bei der Abwägung sind durch ein ergänzendes Verfahren und Planergänzungen behebbar.

In Folge hat der Vorhabenträger mit Datum vom 04.05.2018 die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach UVPG und die Änderung des festgestellten Plans beantragt. Bei der Gelegenheit wurden Planergänzungen, die sich v.a. auf das erneute Hinzukommen des Vorhaben Neubau B 189n Wittstock-Mirow im Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem 6. FStrAbÄndG ergibt, vorgenommen.

Die aktuell vorliegenden Planunterlagen enthalten diverse Ergänzungen, Änderungen und Aktualisierungen der planfestgestellten Unterlagen aus dem Jahr 2015. Insbesondere sind eingearbeitet worden:

- die Aktualisierung von Straßenbezeichnungen,
- die Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 unter Berücksichtigung der Wegeverbindung Mirow – Wittstock (B 189n),
- die Änderung des Gründungsverfahrens in der Starsowniederung,
- Aktualisierungen von Gesetzen, Vorschriften, Richtlinien sowie Bewertungsmethoden,
- die Aktualisierung der Verkehrsprognose mit Prognosehorizont 2030,
- die Aktualisierung der Ermittlung der Schall- und Schadstoffimmissionen,
- die Aktualisierung der Katastergrundlagen,
- die Aktualisierung faunistischer und floristischer Bestandsgrundlagen,
- die Aktualisierung des Maßnahmekonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplans,
- die Plausibilitätsprüfung der vorhandenen Umweltunterlagen sowie
- Ergänzungen von Ausführungen zu beachtender Aspekte entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie.

Die Darstellungen der Planänderungen- und ergänzungen sind in eine zur Auslegung gebrachten Lesefassung der Planunterlagen eingearbeitet. Zur Unterscheidung und Abgrenzung zu den Planunterlagen aus 2015 werden die Änderungen und Ergänzungen in oranger Farbe gekennzeichnet. Neue Unterlagen haben die Kennzeichnung „N“.

Die Planänderungs- und –ergänzungsunterlagen führen zu keiner grundlegenden Änderung des Vorhabens. Gegenstand des Vorhabens ist weiterhin die B 198 Ortsumgehung Mirow Süd in der durch den Vorhabenträger beantragten Trasse 3 bPF.

### **2.3.2 Anhörungsverfahren**

Das Planfeststellungsverfahren für den ursprünglichen Beschluss wurde am 25.06.2014 eingeleitet. Die Planunterlagen lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 25.06.2014 bis zum 24.07.2014 zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Der Planfeststellungsbeschluss erging in seiner ursprünglichen Fassung am 15.04.2015 und wurde vom 05.05.2015 bis einschließlich zum 01.06.2015 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt.

Im August 2018 hat die Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG M-V das Anhörungsverfahren im Planergänzungs- und Planänderungsverfahren zur gegenständlichen Baumaßnahme eingeleitet.

Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen sind mit Schreiben vom 22.08.2018 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form am Verfahren beteiligt und zur Abgabe von Stellungnahmen/ Einwendungen zu den Planänderungen und -ergänzungen bis zum 26.10.2018 aufgefordert worden.

Die planfestgestellten Unterlagen aus 2015, die Lesefassung der Planunterlagen mit den eingearbeiteten Planänderungen und -ergänzungen zu dem Vorhaben sowie die zusätzlichen Materialien haben auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 27.08.2018 bis einschließlich 26.09.2018 in Zimmer 111 des Amtes Mecklenburgische Kleinseenplatte, Rudolph- Breitscheid-Str. 24 in 17252 Mirow öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die digitalen Ausführungen der zuvor genannten Unterlagen sind gleichzeitig auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern im Bereich Planfeststellung sowie im UVP-Portal einsehbar gewesen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gem. § 73 Abs.5 VwVfG M-V ortsüblich, das heißt im amtlichen Bekanntmachungsblatt „Kleinseenlotse“ für das Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte und der Stadt Mirow in der Ausgabe vom 25.08.2018 bekannt gemacht

worden. Des Weiteren erfolgte eine Bekanntmachung der Planauslegung sowie der digitalen Zugänglichkeit der Planunterlagen auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern im Servicebereich der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

In der Bekanntmachung ist der Träger des Vorhabens benannt und diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Äußerungen (Einwendungen und/oder Stellungnahmen) gegen den Plan einschließlich bis zum 26.10.2018 schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Es wurde auf die Einwendungsmöglichkeit hingewiesen. Weiterhin hat die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde mit der Bekanntmachung entsprechend § 19 UVPG n.F. die Öffentlichkeit darüber unterrichtet, dass das Vorhaben UVP-pflichtig sei und welche entscheidungsrelevanten Unterlagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammen mit den Planunterlagen ausliegen und für jedermann einsehbar sind.

Jedermann, der durch das Vorhaben in seinen Belangen berührt sein könnte, wurde unterrichtet, dass er gegenüber der Planfeststellungsbehörde im Landesamt für Straßenbau und Verkehr oder im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte innerhalb der angegebenen Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan erheben könne.

Die nach § 3 UmwRG anerkannten Naturschutzvereinigungen, welche gemäß § 63 BNatSchG im Anhörungsverfahren zu beteiligen sind, wurden entsprechend § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG M-V durch die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung über das Verfahren informiert und ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Gleichzeitig erfolgte eine Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern.

Eigentumsrechtlich privat Betroffene sind über die Auslegung des Planes und die Verwendung ihrer personenbezogenen und allgemeinen Daten im Verfahren mit Schreiben vom 03.08.2018 informiert worden.

Die Frist für Einwendungen gegen die öffentlich ausgelegten Planänderungen und Planergänzungen endete mit Ablauf des 26.10.2018.

Bei der Planfeststellungsbehörde sind gegen die Planänderungen und -ergänzungen 19 Einwendungen privat Betroffener sowie Einwendungen des BUND M-V e.V. eingegangen. Weiterhin haben sich Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen beteiligt.

Im Zuge des Verfahrens ist dann durch den Vorhabenträger die 1. Planänderung in Bezug auf die aufgestellte Ersatzmaßnahme E 2 vorgenommen worden. Statt der Maßnahme E 2 erfolgte die Planung der Ersatzmaßnahme E 2a (Maßnahmekomplex Grabowhöfe) sowie durch eine Übertragung von Kompensationsverpflichtungen an die Flächenagentur MV gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKto VO M-V, bestehend aus den Teilkomplexen E 2.1 (Krakower Obersee), E 2.2 (Fischteiche Dobbin) und E 2.3 (Halboffenlandschaft Bolzsee), eine Befreiung von einem Teil der Kompensationsverpflichtung.

Zu dem Entfall der Maßnahme E2 „Zierker See“ des Kompensationskonzeptes zum LBP ist daraufhin mit Schreiben vom 21.04.2020 die Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörden sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen zur Anpassung der Bilanzierung und die Einarbeitung insbesondere alternativer Maßnahmen in die Planfeststellungsunterlagen entsprechend § 73 Abs.8 VwVfG M-V mit einer 14-tägigen Frist erfolgt.

Die Stellungnahmen der Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstigen Beteiligten sind am 20.05.2020 im Sitzungssaal des Amtes Mecklenburgische Kleinseenplatte erörtert worden. Der Erörterungstermin ist fristgerecht im amtlichen Mitteilungsblatt „Kleinseenlotse“ in der Ausgabe 25.04.2020 bekanntgegeben worden (§ 73 Abs.6 VwVfG M-V).

Die Erörterung der Einwendungen Privater erfolgte am 02.09.2020 in der Remise des Schlosses Mirow, Schlossstraße 5 in 17252 Mirow. Dieser Erörterungstermin ist ebenfalls fristgerecht in der Ausgabe des „Kleinseenlotsen“ vom 25.07.2020 bekanntgegeben worden. Den Beteiligten ist im Nachgang der jeweilig Bezug nehmende Teil der Verhandlungsniederschriften zu den Erörterungsterminen übersandt worden.

Nach den Erörterungen hat der Vorhabenträger eine 2. Planänderung in Bezug auf die Ersatzmaßnahme E 2 und hinsichtlich notwendiger Änderungen des Grunderwerbsverzeichnisses aufgrund von Aktualisierungen der Katasterangaben im Bereich Mirow vorgenommen. Die gegenständliche 2. Planänderung zur Ersatzmaßnahme E 2 führt zur Aufgabe der Teilmaßnahme E 2.1 (Krakower Obersee), die mit befreiender Wirkung an die Flächenagentur abgegeben werden sollte, mit Substitution durch die als



Realkompensation geplante Maßnahme E 2a mit Inanspruchnahme neuer Flächen im Bereich Warenhof nördlich der Stadt Waren (Müritz); außerdem kommt es zu Änderungen von Flächeninanspruchnahmen Privater im Bereich Mirow.

Die durch die Änderungen der Flächeninanspruchnahme im Bereich Mirow privat Betroffenen sind mittels Anschreiben und relevanten Deckblattunterlagen direkt und mit einer 14-tägigen Frist (§ 73 Abs. 8 VwVfG M-V) zu den Ausführungen der 2. Planänderung beteiligt worden. Zwei Einwendungen Betroffener sind daraufhin eingetroffen. Erwidierungen wurden nicht erstellt, ein Erörterungstermin nicht durchgeführt.

Hinsichtlich der neu betroffenen Flächen in Warenhof bei Waren (Müritz) erfolgte eine digitale Auslegung der Planunterlagen durch die Stadt Waren in der Zeit vom 25.01.2021 bis einschließlich 24.02.2021 auf deren Internetseite. Die Daten waren gleichzeitig auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V sowie im UVP-Portal abrufbar. Eine ausschließlich digitale Auslegung der Planunterlagen ist hier gestützt durch das Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG), zuletzt geändert durch Art. 1 Covid-19-G zur Verlängerung der Geltungsdauer des Planungssicherstellungsgesetzes und der Geltungsdauer dienstrechtlicher Vorschriften vom 18.3.2021 (BGBl. I S. 353), welches infolge der zur Zeit der Auslegung vorherrschenden pandemischen Lage Anwendung findet. Die ortsübliche Bekanntgabe der digitalen Planauslegung ist vorab im Warener Wochenblatt in der Ausgabe vom 23. 01.2021 sowie auf der Internetseite der Stadt Waren (Müritz) erfolgt. Zusätzlich ist die Auslegung auch auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V bekanntgegeben worden. Behörden, Versorgungsträger, sonstige Stellen sowie die anerkannten Naturschutzvereinigungen sind mit Schreiben vom 21.01.2021 einschließlich Übersendung der digitalen Planungsunterlagen zu den 2. Planänderungen beteiligt und zur Abgabe von Stellungnahmen/ Einwendungen aufgefordert worden. Ein Erörterungstermin auf die Stellungnahmen zu diesen Planänderungen ist nicht durchgeführt worden. Hinsichtlich zu klärender Fragen in Bezug auf Gewässerausbauten hat die Planfeststellungsbehörde am 10.06.2022 mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Rostock eine Nacherörterung in Waren(Müritz) durchgeführt.

Die 3. Planänderungen mit Bezug zu Klimafragen und daraus abgeleitet die Rückkehr zur ursprünglichen Baugrundtechnologie in Form der Vorlastschüttung sind an Umweltbehörden, dem BUND MV e.V. und Privatbetroffenen, die hierzu Einwendungen erhoben haben, mit

Schreiben vom 20.06.2022 zur Kenntnis und mit der Einräumung der Möglichkeit zur Äußerung übersandt worden. Es wurden Einwendungen seitens der Einwender P 13, P 17 und P 18 erhoben sowie eine Stellungnahme durch den BUND MV e.V. abgegeben.

## **2.4 Verfahren zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.4.1 Allgemein**

#### *UVP-Pflicht*

Die UVP für dieses Vorhaben ist zweistufig (§ 49 UVPG <sub>n.F.</sub>), da bereits im Raumordnungsverfahren auf dessen Ebene eine UVP durchgeführt und mit einer landesplanerischen Beurteilung vom 12.04.2006 nach zu dem Zeitpunkt gültiger Rechtslage abgeschlossen wurde. Mit der Durchführung der UVP im Raumordnungsverfahren auf erster Stufe, die nicht die nötige Detailtiefe für eine Planfeststellung enthält, ist gemäß § 49 Abs. 2 UVPG <sub>n.F.</sub> das Vorhaben in der Planfeststellung UVP-pflichtig.

Eine Einzelfallvorprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht in der zweiten Stufe ist entbehrlich. Es ist für sich genommen schon fraglich, ob in einzelnen Fällen über eine Einzelfallvorprüfung auf die Durchführung einer UVP in der zweiten Stufe die Entbehrlichkeit der UVP festgestellt werden kann. Der Vorhabenträger hat zur Klarstellung erklärt, die UVP-Pflicht anzuerkennen. Die vorhandenen Unterlagen lassen für das gegenständliche Vorhaben erkennen, dass das beantragte Vorhaben als Ergebnis der raumordnerischen Beurteilung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann und die UVP auf zweiter Stufe vollständig durchzuführen ist.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für das konkrete Vorhaben ist gemäß § 4 UVPG <sub>n.F.</sub> unselbstständiger Teil des Genehmigungsverfahrens. Sie wird gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG <sub>n.F.</sub> nach UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) in der ab 04.03.2021 geltenden Fassung durchgeführt, weil die entscheidenden Unterlagen nach § 6 UVPG der bis dahin geltenden Fassung nicht vor dem 16. Mai 2017 eingereicht wurden. Insbesondere wurden erst in 2018 die vollständigen und aktualisierten Maßnahmen, mit denen erheblich nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder soweit möglich, ausgeglichen werden sowie die Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen in Natur und

Landschaft und die plausibilisierte Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt. Auch die abschließende Unterrichtung über den Umfang, die Detailtiefe und deren Fortschreibung durch die Zulassungsbehörde gegenüber dem Vorhabenträger erfolgte erst nach dem 17. Mai 2017, so dass die Anwendung des UVPG <sub>n.F.</sub> schon gem. § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG <sub>n.F.</sub> zum Tragen kommt.

### *Vorliegende Unterlagen*

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf

- Menschen, insbesondere auf die menschliche Gesundheit,
- Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs.1 UVPG <sub>n.F.</sub>).

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde folgende entscheidungserhebliche Unterlagen vorgelegt:

- Umweltverträglichkeitsstudie 2005
- Ergebnis der UVP im Raumordnungsverfahren, Landesplanerische Stellungnahme vom 12.04.2006
- Umweltverträglichkeitsstudie 2009
- Plausibilitätsprüfung der Umweltverträglichkeitsstudie 2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan 2014,
- Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG a.F. Stand 2014 und Stand 2018,
- ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung 2015
- Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung 2018,
- Verkehrsprognose und Aktualisierung 2030,

- Landschaftspflegerischer Begleitplan 2018 inklusive Plausibilitätsprüfung, ergänzende Variantenbetrachtung
- UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag 2015 und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag 2018
- floristische und faunistische Bestandserfassung Stand 2014 und Stand 2018
- Schalltechnische und luftschadstofftechnische Untersuchungen Stand 2014 und Stand 2018
- Fachbeitrag WRRL
- Geotechnischer Bericht
- Umweltfachliche Alternativenprüfung zu den Gründungsvarianten „Starsower Niederung“
- Fortschreibung der Anlagen 5, 6 und 7 zur Unterlage 1,
- Klimaschutzbeitrag

#### **2.4.2 Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 UVPG**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 UVPG ist im Kontext des Anhörungsverfahrens für die Planänderungen und Planergänzungen zugleich als ergänzendes Verfahren zur Fehlerbehebung der aus dem gerichtlichen Eilbeschluss resultierenden Feststellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3 verwiesen.

Die im Planänderungs- und Planergänzungsverfahren alle zuvor genannten Unterlagen jedermann durch öffentliche Auslegung in der Zeit vom 27.08.2018 bis einschließlich 26.09.2018 im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte, Rudolf-Breitscheid-Str. 24 in 17252 Mirow zugänglich gewesen, außerdem auf der Webseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern. Seither sind die Unterlagen im UVP-Portal eingestellt und nach wie vor zugänglich. Die Auslegung der Unterlagen ist zuvor im Amtsblatt „Kleinseenlotse“, auf der Internetseite des Amtes Mecklenburgische Seenplatte, im Amtsblatt Röbel sowie auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern und dem UVP-Portal bekannt gegeben worden.

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 18 UVPG n.F. i.V.m. § 73 VwVfG M-V sind Stellungnahmen und Einwendungen auch hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergangen, die im Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange und den

Naturschutzvereinigungen am 20.05.2020 im Sitzungssaal des Amtes Mecklenburgische Kleinseenplatte erörtert wurden. Der Erörterungstermin ist im amtlichen Mitteilungsblatt „Kleinseelotse“ in der Ausgabe 25.04.2020 bekanntgegeben worden und wurde im UVP-Portal aufgenommen. Die Erörterung der Einwendungen Privater erfolgte am 02.09.2020 in der Remise des Schlosses Mirow, Schlossstraße 5 in 17252 Mirow. Dieser Erörterungstermin ist in der Ausgabe des „Kleinseenlotsen“ vom 25.07.2020 sowie wieder im UVP-Portal bekanntgegeben worden.

Ebenso sind die Planänderung am Konzept des LBP gemäß den Vorgaben des § 18 UVPG beteiligt worden. Die Verfahrensschritte entsprechen denjenigen wie zum Anhörungsverfahren der Planfeststellung insgesamt, es wird weiterhin auf Ziffer 2.3.2 verwiesen.

Die Unterlagen, Einwendungen und Erwiderungen sowie Ergebnisse aus den Erörterungsterminen sind in die untenstehende Bewertung der Umweltverträglichkeit nach § 25 UVPG<sub>n.F.</sub> (Ziffer 3.2.5.0) eingeflossen.

## **2.5 Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG<sub>n.F.</sub>**

Die Ziffer 2.5 wird wie folgt neu gefasst:

### **2.5.1 Allgemein**

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG<sub>n.F.</sub> erfolgt auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG<sub>a.F.</sub>, den Fortschreibungen aus den Jahren 2009 und 2014 derselben seit Ersterstellung 2004, der Plausibilisierung 2016/2017, des UVP-Berichts, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs.2 und § 55 Abs.4 UVPG<sub>n.F.</sub> sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den §§ 21 und 22 UVPG<sub>n.F.</sub> und eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde. Sie enthält die für die Bewertung nach § 25 UVPG<sub>n.F.</sub> erforderlichen Aussagen über die durch den Bau der Anlage, der Anlage selbst und den Betrieb der Anlage voraussichtlich verursachten Umweltauswirkungen.

Für das Vorhaben ist nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden, die gemäß § 4 UVPG<sub>n.F.</sub> unselbstständiger Teil des Genehmigungsverfahrens ist.

Es sind Einwendungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsunterlagen und des Verfahrens vorgebracht worden. Da diese jedoch nicht die Sachverhalte hinsichtlich der Schutzgüter und deren Betroffenheit durch das konkrete Vorhaben ergänzen oder korrigieren, treten sie an dieser Stelle der zusammenfassenden Darstellung der Auswirkungen auf die Umwelt nicht auf. Die Einwendungen ziehen zwar die Schutzgüter des UVPG heran, verwenden sie jedoch zur Argumentation gegen die Herleitung der Vorzugsvariante dieses Vorhabens. Sie werden unter Ziffer 3.2.4 - Variantenwahl - dieses Beschlusses behandelt, um Doppelungen zu vermeiden. Die in den Einwendungen genannten Aspekte bezüglich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter durch Variante 3b PF werden seitens des Sachverhaltes nicht angegriffen. Die in den Umweltunterlagen aufgeführten Sachverhalte werden in den Einwendungen nicht bezweifelt oder ergänzt.

Eine Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte nach Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes (KSG) am 01.09.2021, da zu diesem Zeitpunkt die Zulassung des Vorhabens mittels Planfeststellungsbeschluss noch nicht abgeschlossen war und somit die Darstellung und Bewertung des Schutzgutes Klima in Wechselwirkung mit Schutzgut Boden neu vorzunehmen war.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf

- Menschen, insbesondere auf die menschliche Gesundheit,
- Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 UVPG).

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde die unter Ziffer 2.4 aufgeführten entscheidungserheblichen Unterlagen vorgelegt. Ergänzend hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde eine schalltechnische Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm im Rahmen des Baus der Ortsumfahrung Mirow vorgelegt.

### **2.5.2 Kurzbeschreibung Lage**

Das Vorhabengebiet liegt südlich der Stadt Mirow und nahe dem nördlichen Randbereich des Ortes Starsow innerhalb der Landschaftszone „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“ und der Großlandschaft „Neustrelitzer Kleinseenlandschaft“. Der zu betrachtende Raum ist geformt durch ein vielfältiges und abwechslungsreiches Mosaik von Bebauung, Seen, Kanälen, Wäldern mit forstlicher Nutzung und Offenlandbereichen mit Nutzung für Grün- und Ackerflächen. Als bedeutsame Verkehrswege in dem Bereich sind die Bundesstraße B198 und die Müritz-Havel-Wasserstraße als Bundeswasserstraße zu benennen.

### **2.5.3 Übersicht über gewählte Trasse und Trassenalternativen**

Im Zuge der Planung der Ortsumgehung sind mehrere Planungslösungen diskutiert worden. Diese haben in der ursprünglichen Betrachtung alle den gleichen Anfangspunkt im Bereich des zukünftig angenommenen Anschlusses der Verbindung Mirow-Wittstock, der sich nördlich von Starsow und nördlich des Schulzensees auf einer Ackerfläche befindet. Die Varianten enden jedoch an unterschiedlichen Anbindungspunkten. Eine Variante, deren Linie nördlich der Stadt Mirow verläuft (Nordumfahrung), ist aufgrund von raumbedeutsamen und ökologischen Zwangspunkten und mit Bestätigung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ausgeschlossen worden (UVS, Erläuterungsbericht, S. 6; Anhang 4, S. 28 und Protokoll des Scoping-Termins am 06.04.2004, Stellungnahme Straßenbauamt Neustrelitz vom 30.12.2014).

In der Variantenwahl befanden sich bis in die Stufe der Erstellung des Planfeststellungsentwurfs zur Vorzugsvariante noch die Varianten 1, 2 und 3a und zunächst 3b, die alle eine südliche Umfahrung mit verschiedenen Trassenverläufen aufgewiesen haben. Es wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl, Ziffer 3.2.4, verwiesen.

Im Ergebnis der Variantenwahl wurde die plangegenständliche Variante 3b PF herausgearbeitet, deren Umweltauswirkungen als dem Vorhaben gemäß § 24 UVPG n.F. zusammengefasst werden.

### **Variante 3b PF**

Die plangegenständliche Trasse 3b PF des Südabschnitts der Ortsumgehung ist eine nach den Vorgaben des Raumordnungsverfahrens – insbesondere durch Vergrößerung des Abstandes zur Ortschaft Starsow und zum Einzelgehöft Hohe Brücke - optimierte Trasse der im Raumordnungsverfahren ermittelten Vorzugstrasse 3b. Sie beginnt – anders als ursprünglich geplant- vom ca. 550 m weiter östlich liegenden Bauanfang im Schnittpunkt mit der L 25 und verläuft dann in Richtung Südosten (Plausibilisierung zur UVS, S. 7). Sie führt mit ca. 160 m Abstand nordöstlich an der Ortslage Starsow vorbei, quert die Niederung am südlichen Ende, zerschneidet ein Waldgebiet, überbrückt südlich der „Hohen Brücke“ die Müritz-Havel-Wasserstraße, quert die Kreisstraße MSE 20 und bindet nach Führung über Ackerflächen südlich von Hundepplatz und Schießanlage wieder an die vorhandene B 198 an. Insgesamt erstreckt sich dabei der Trassenverlauf über eine Länge von 4.957m, wovon ca. 2200 m innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Müritz-Seen-Park“ verlaufen. Das Landschaftsschutzgebiet hat eine gesamte Größe von etwa 2.670 ha.

### **2.5.4 Umweltauswirkungen der planfestzustellenden Variante**

#### **Schutzgut Menschen**

##### **Darstellung des Ist-Zustandes**

In der vom Menschen überformten Kulturlandschaft des Vorhabengebietes treten Siedlungsflächen, landwirtschaftliche Flächen sowie Wald- und Feuchthflächen besonders hervor. Die besiedelten Bereiche sind durch eine Vielzahl an Nutzungen gekennzeichnet. Hierzu zählen unter anderem Wohnen, Gewerbe, Ferien- und Erholungsräume sowie auch Erholungseinrichtungen. Reine Wohnbauflächen sind – neben anderer Nutzung – nur in der Ortslage Mirow selbst ausgezeichnet. Für den Bereich Starsow sind im aktuellen Flächennutzungsplan Mirow 2016 gemischte Bauflächen ausgewiesen. An der L 25 und an der „Hohen Brücke“ befindet sich jeweils ein Einzelgehöft. Die an die geplante Trasse angrenzenden Grundstücke stehen überwiegend in privatem Eigentum. Die siedlungsnahen Freiräume (Flächen in einem Radius von 300 m um die Siedlungsgebiete) haben ebenfalls Bedeutung als Naherholungsraum für die Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden des Menschen (UVS S. 17, Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung S. 23).



Bei den landwirtschaftlichen Flächen handelt es sich weitestgehend um als Acker- und Grünland genutzte Flächen, die teilweise zum Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ gehören (UVS S.9, FNP Mirow 2016). Vorhandene Waldflächen unterliegen vornehmlich der forstwirtschaftlichen aber auch der Erholungsnutzung.

Mirow ist ein touristisches Hauptzentrum in der Strelitzer Kleinseenplatte, das Untersuchungsgebiet ist gem. Regionalem Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte (RREP MS) Tourismusschwerpunktraum und hat überregionale Bedeutung für die Erholung (UVS, S. 14, 15). Landschaft und naturräumliche Ausstattung des Planungsgebietes und seines Umfeldes bieten aufgrund der besonderen Eigenart und Vielfalt für Menschen sehr hohe Potentiale in Bezug auf Freizeit und Erholung. Insbesondere wird die ruhige landschaftsbezogene Erholung wie zum Beispiel Wasserwandern, Radfahren, Reiten und Wandern sowie kulturhistorisch bezogene Erholung besonders in den Sommermonaten von Einheimischen und zahlreichen Touristen ausgeübt.

Auch handelt es sich bei dem zu betrachtenden Bereich mit Ausnahme der Stadt Mirow um einen eher verkehrsarmen Raum (Plausibilisierung UVS, S. 26). In Mirow selbst führt der Verlauf der B198 durch den Ortskern zu hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen, was die Attraktivität des Ortes für Einwohner und Touristen beeinträchtigt. In der Nord-Südachse des Planungsgebietes durchläuft die Landesstraße 25 das Ortsgebiet von Starsow. Außerdem befindet sich im östlichen Bereich des Vorhabens die Kreisstraße K MSE 20 mit einem Verlauf von Mirow kommend nach Süden über Peetsch nach Fleeth. Als weiterer Verkehrsweg ist die Müritz-Havel-Wasserstraße zu benennen, welche als Bundeswasserstraße von herauszuhebender Bedeutung ist.

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen**

Insgesamt werden für das geplante Vorhaben hohe Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch angegeben, die direkt oder indirekt wirken und bau-, anlage- oder betriebsbedingt entstehen können.

#### baubedingt

Während der Bauphase ist durch den Betrieb von Baustelleneinrichtungen und –fahrzeugen

sowie durch Maschinen mit belastenden Lärm-, Licht-, Abgas- und Staubemissionen zu rechnen. Auch sind Erschütterungen während des Einbaus der Vorlastschüttung und der Gründung der Widerlager am Bauwerk 5 S sowie beim Setzen von Spundwänden zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen - auch im Zusammenhang mit Flächeninanspruchnahme - können während der Bauzeit phasenweise die derzeit mögliche freiraumbezogene Erholung einschränken. Des Weiteren wird es größere Boden- bzw.- Baustofftransporte geben (U1, S. N63, N100). Hierdurch und durch Maßnahmen zur Baugrundverbesserung sowie durch Gründungsarbeiten kann es zu Erschütterungen kommen. Diese Erschütterungen können sich auf angrenzende Wohn- und mögliche Sondernutzungen auswirken. Während der Bauphase sind ebenfalls eingeschränkte Zuwegungen und Wegeverbindungen sowie zeitlich begrenzten Verkehrseinschränkungen möglich.

#### anlagenbedingt

Anlagebedingt führt das Vorhaben zu Eingriffen in Privatgrundstücke durch Flächeninanspruchnahme. Zudem erfolgt eine Zerschneidung der vorhandenen Wegebeziehungen, die zu Umwegen führen. Außerdem wird mit der neu geordneten Wegeführung im nachrangigen Wegenetz eine neue höhengleiche Kreuzung der (gebündelten) Wege 2 und 3 über die Ortsumfahrung geschaffen.

So wirkt sich das Vorhaben im weiteren Umfeld aus, indem es Beeinträchtigungen von erholungsrelevanten Bereichen und deren Funktionsverlust auf die Menschen verursacht (Plausibilisierung Ergänzende Variantenbetrachtung, S. N17).

Wirkungen hat das Vorhaben als Verkehrsanlage aber auch auf die Blickbeziehungen über die bis dahin freie Starsow-Niederung. Die Erhebungen der Straße im Zuge der Brückenbauwerke verändern die gewohnten Blickbeziehungen in der vorhandenen Landschaft im Übrigen. Da es sich um siedlungsnaher Erholungsräume handelt, die dem täglichen Bewegungsumfeld/Wohnumfeld der Bewohner zuzurechnen sind, gehört die anlagenbedingte Auswirkung zu dem Schutzgut Mensch/ menschliche Gesundheit (psychische Gesundheit). Die Zerschneidung des Landschaftsschutzgebietes bzw. der Offenlandschaft Starsower Niederung und des Erholungswaldes am Mirower Kanal durch die Trasse sind daher anzugeben. Es kommt zu Störungen von Sichtbeziehungen, insbesondere von der Ortschaft Starsow und der L25 aus in Richtung Osten. (UVS, S. 77ff).

#### betriebsbedingt

Betriebsbedingt wirken Immissionen auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit. Durch den Betrieb der Anlage durch Straßenverkehr entstehen dauerhafte Wirkungen insbesondere für „Wohnen und Erholung“. Durch die geplante großräumige Umfahrung der Stadt Mirow kommt es innerhalb der Stadt Mirow zu weitgehender Immissionsentlastung, sie führt jedoch in den Bereichen „Hohe Brücke“ und nordöstlich von Starsow zu Funktionsverlusten und -beeinträchtigungen. Belastende Auswirkungen – wie zum Beispiel (neu entstehender) Verkehrslärm, Licht oder Abgase - auf die Wohn- und Außenwohnbereiche und die siedlungsnahen Freiräume sind zu benennen.

### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen auf den Menschen** Verminderungen durch Merkmale des Vorhabens

Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde für die Vorzugstrasse 3b das Erfordernis einer Trassenoptimierung im Bereich nördlich der Ortslage Starsow und „Hohe Brücke“ zur Minimierung der Immissionsbelastung in der Ortslage festgestellt und der Planung an die Hand gegeben. Entsprechende Trassenverschiebungen wurden mit der vorliegenden Variante 3b PF im Bereich „Hohe Brücke“ vorgenommen (U1, N31).

Mit der optimierten Trassenführung der Variante 3b PF werden Überschreitungen der lärmbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 für die Wohngebäude und Außenwohnbereiche der Ortslagen Mirow und Starsow vermieden, allerdings kommt es bei der Wohnbebauung „Hohe Brücke“ im Außenwohnbereich zu einer Überschreitung der Orientierungswerte Tag und Nacht (Plausibilitätsprüfung der UVS - Schalltechnische Berechnung). Die geplante Trassenführung wirkt sich außerdem vermindern auf die Übertragung von Erschütterungen an der Baustelle auf die Baugründe der Wohnbebauung in Starsow und Hohe Brücke aus.

Betriebsbedingte Immissionen durch den Straßenverkehr nach Fertigstellung der Anlage werden durch den Einbau von lärmgemindertem Belag ( $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ ) auf der gesamten Strecke – ausgenommen im Bereich des Bauwerkes BW 5 S - vorgesehen. Die Fahrbahnübergänge des BW 5 S (in der Nachbarschaft von Wohnbebauung) werden lärmgemindert ausgebildet. Hinsichtlich der Wohnhäuser Hohe Brücke lässt die Planung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Lärm über den Orientierungswerten der DIN 18005 und der 16. BImSchV offen.

### Verminderung oder Ausgleich durch Maßnahmen

Bauzeitliche Maßnahmen erfolgen wegen Abhängigkeiten des Bodenaustausches in Verbindung mit den geplanten Brückenbauwerken BW 1 S, BW 2 S und BW 3 S sowie dem größeren Brückenbauwerk BW 5 S anhand einer technologischen Bauabfolge (U1, S. N67). Der Transport der Erdmassen, die innerhalb der Baustrecke gewonnen und auch wieder eingebaut werden, passiert dabei innerhalb des geplanten Trassenbereiches (U1, S. N63). Der Abtransport nicht wiederverwendbaren Bodenmaterials erfolgt über den Trassenbereich und anschließend über das öffentliche Verkehrsnetz.

Erschütterungen werden reduziert durch den Einsatz erschütterungsarmer Technologie, Das Einbringen von Bauteilen wird in der Nähe von Wohnbebauungen statt mittels Rammen mit Vibrationstechnologie vorgesehen.

Zur Begrenzung der Lärmauswirkungen während der Bauzeit gibt es zeitliche Beschränkungen der Baumaßnahmen und des Transportverkehrs. Die Arbeiten ruhen an Sonntagen, Feiertagen und nachts (20:00 Uhr – 7:00 Uhr). Es ist die Einhaltung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vorgegeben.

Planerisch sind über das plangemäße Vorsehen des Einbaus einer Straßenoberfläche mit einer Lärminderungswirkung von -2 dB(A) hinaus weder passive noch aktive Schallschutzmaßnahmen zur Verminderung betriebsbedingter Lärmbeeinträchtigung vorgesehen (U1 S. N82 f., U11). Im nachgeordneten Netz sind keine dauerhaften negativen Auswirkungen erkennbar (U 11.1 S. N26). Es kommt bei der Wohnbebauung „Hohe Brücke“ im Außenwohnbereich zu einer Überschreitung der Orientierungswerte Tag und Nacht (Plausibilitätsprüfung der UVS - Schalltechnische Berechnung). Da die Planung keine Schallschutzmaßnahmen vorsieht, wird eine Regelung der Zulassungsbehörde erforderlich.

Der Vorhabenträger hat weiterhin die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen ermittelt und bewertet (U1, S. N 84, U 11.LuS), um sicherzustellen, dass an Immissionsorten mit schutzwürdiger Nutzung die berechneten Immissionsgesamtbelastungen die Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit einhalten. Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten bzw. deutlich unterschritten, sodass keine Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Beeinträchtigungen der visuellen Wahrnehmbarkeit der Landschaft (anlagebedingt) und Lichtemissionen (betriebsbedingt) werden durch Bepflanzungen und Eingrünungen der Ortsumfahrung in landschaftstypischer Form gemindert. In Orientierung an dem vorhandenen Landschaftsbild erfolgen im Bereich Starsow zur weitestgehend landschaftlichen Einbindung des Straßenkörpers die Pflanzung einer mehrreihigen Hecke sowie lockere Strauchpflanzungen auf den höheren Straßenböschungen (U 12.0, S. N388). Die sehr hohe Dammböschung am Brückenbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße wird dicht bepflanzt, um den technischen Charakter des markanten Bauwerks zu mindern und das Bauwerk in die Umgebung einzubinden (U 12.0, S. N385).

Zur Erhaltung der für Erholung bedeutsamen Wegeverbindungen, die von der Ortsumgebung gequert werden, sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Die Durchgängigkeit der kreuzenden Radfernwege „Eiszeitroute“ parallel der L 25 und „Mecklenburgischer Seenradweg/Königin-Louise-Radweg“ parallel der Kreisstraße MSE 20 (MST 5) werden durch abschnittsweise Führung über die L 25 bzw. MSE 20 (MST 5) gewährleistet. Zur Vermeidung einer Unterbrechung der für Touristik und Erholung wichtigen Wegeverbindung 2 von Starsow zur Hohen Brücke wird am Kreuzungspunkt mit der B 198n eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Diese fällt jedoch plangleich und ohne weitere bauliche Maßnahmen aus, so dass die Querung durch die schwachen Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer als potentiell unfallgefährdet betrachtet wird und seitens der Zulassungsbehörde eine Vorgabe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit spätestens mit der Verkehrsfreigabe für die hinzukommende Verkehrsbelastung auf der Ortsumgebung durch die B 189n in diesem Kreuzungsbereich erforderlich wird.

Die Nutzung der für Erholung bedeutsamen und durch die Trasse getrennten Rad- und Wanderwege 3, 4 und 6 wird durch Schaffung von neuen Verbindungen zu den Wegen 2a, 5 und 7 nördlich und südlich der Trasse gewährleistet. Zudem wird ein Waldweg (8) parallel der Ortsumgebung zur Anbindung durchschnittener Flurstücke an das vorhandene Wegenetz hergestellt (U1 S. 54 Pkt. 4.3.4)

## **Schutzgut Tiere, Pflanzen**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Der Planungsbereich ist von großflächigen Äckern bzw. Ackerbrachen, Grünlandflächen sowie Wäldern einschließlich ruderalisierten Sandmagerrasen bzw. Regenerationsflächen dominiert. Zu diesen ergänzen sich Siedlungs- und Verkehrsflächenbiotop, kleinere Gehölzstrukturen, ein sehr kleinräumiges Mosaik an hochwertigen Feuchtbiotopen um die Müritz-Havel-Wasserstraße sowie ein - aufgrund seiner Artenvielfalt ökologisch besonders wertvoller- Wiesenstandort südlich von Mirow bzw. östlich von Starsow. Vorhandene Grünländer werden fast ausschließlich als intensive Mähwiesen genutzt. Zum Bestand der Biotoptypen, welche unter Obergruppen die im Gebiet vorhandenen Einzelbiotop erfasst, zählen

- Wälder,
- Feldgehölze, Alleen und Baumreihen,
- Fließgewässer,
- stehende Gewässer,
- waldfreie Biotop der Ufer sowie der eutrophen Moore und Sümpfe,
- Oligo- und mesotrophe Moore
- Trocken- und Magerrasen, Zwergstrauchheiden
- Grünland und Grünlandbrachen,
- Staudensäume, Ruderalfluren und Trittrassen,
- Acker- und Erwerbsgartenbaubiotop,
- Grünanlagen der Siedlungsbereiche sowie
- Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen.

Bei 50 der erfassten Biotop handelt es sich um nach § 20 NatSchAG M-V geschützte Biotop. Daneben sind drei nach § 19 NatSchAG geschützte Baumreihen, drei Alleen sowie 14 Biotop mit nach § 18 NatSchAG M-V geschützten Einzelbäumen erfasst (U 12.0, S. N32ff.).

Besonders bedeutsame Biotop konzentrieren sich in den Bereichen der Niederung der Müritz-Havel-Wasserstraße, des Schulzensees bei Starsow sowie in der Starsowniederung (U12.0, S. N121 f.). Hierzu zählen neben den Erlenbrüchen auch Feucht- und

Laubgebüsche, Schilfröhricht, Nasswiesen, Zwischenmoore und Sandmagerrasen. Die Gräben in der Starsowniederung und am Schulzensee sind aufgrund ihrer nachgewiesenen Verbundfunktion ebenfalls als „hochwertig“ eingestuft. Weiterhin sind zahlreiche hochwertige Biotop in allen Bereich des Planungsgebietes zu finden. Zu benennen sind unter anderem Erlenbrüche, feuchte Hochstaudenfluren, vermoorte Niederungsbereiche, vereinzelte Wälder, Laubgebüsche, Feldhecken, Feldgehölze, Alleen, Baumreihen und ältere Einzelbäume. Auch die Feucht- und Frischgrünländer der Starsowniederung bis zum Schulzensee sowie am Rand der Niederung des Kanals haben einen hohen Biotopwert. Als ökologisch besonders wertvoll einzuschätzen ist der Wiesenstandort südlich von Mirow (U12.0, U 12.1, U 12.6, UVS, Plausibilisierung UVS).

Waldflächen mit besonderen Funktionen sind im Plangebiet insbesondere die Uferwälder entlang des Mirower Kanals, die sowohl Ufer- als auch Bodenschutzfunktion erfüllen. Im Osten von Mirow erfüllen die an die vorhandene Bundesstraße B 198 grenzenden Waldflächen eine Lärmschutzfunktion. Zudem haben die Wälder in der Umgebung von Mirow als anerkannten Erholungsort Erholungsfunktion, ausgenommen den munitionsbelasteten Waldflächen nördlich von Peetsch (U12.4.1. Hinzu kommen eine Vielzahl an Freiflächen in Siedlungsbereichen und als Begleitgrün an Verkehrsflächen in den Bereichen der Ortschaften Mirow und Starsow (U12.0, S. N81).

Die zuvor benannten Biotop sind Lebensraum und Grundlage des faunistischen Artenspektrums im Planungsbereich der B 198 Ortsumgehung Mirow. Habitate von Tierarten mit besonderer Bedeutung sind für die Tiergruppen der Fledermäuse, Fischotter, Reptilien, Amphibien, Brutvögel, Rastvögel und Eremiten angegeben (U12.0, S.88ff.).

### Fledermäuse

Für die Fledermäuse konnten in den Erhebungen 10 Arten nachgewiesen werden, die gemäß FFH-Richtlinie und BNatSchG als streng geschützte Arten gelten. Sie sind alle – unter Einbeziehung der Mückenfledermaus - gemäß der Roten Liste Mecklenburg-Vorpommerns als gefährdet bzw. potentiell gefährdet anzusehen. (U12.0, S. N89, U 12.3, S, 32ff., Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V). Bedeutende Quartiere befinden sich nicht im Vorhabengebiet. Höhere Quartierbedeutung haben die Gebäude der Ortschaften, laubholzdominierte Gehölzbiotop dienen als Balzquartiere und die Müritz-Havel-Wasserstraße ist als bedeutendes Teiljagdgebiet hervorzuheben.

## Fischotter

Weiterhin gibt es im Bereich des Mirower Kanals und entlang von Wanderkorridoren in westlicher Richtung über die Gräben der Starsowniederung Nachweise zum Vorkommen von Fischottern. In dem Bereich Müritzhavel-Wasserstraße ist eine ganzjährige Nutzung als Lebensraum anzunehmen. Für das Grabensystem der Starsowniederung wird hingegen von einer gelegentlichen, wahrscheinlich saisonal abhängigen Nutzung ausgegangen. Der Fischotter ist als Art des Anhang IV der FFH-RL nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt, nach der Roten Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (1991) stark gefährdet und nach der Roten Liste Deutschland vom Aussterben bedroht (U 12.0, U12.7, S. N11).

## Brutvögel

In Bezug auf Brutvögel herrscht im Planungsgebiet eine hohe Artenvielfalt, es sind 67 Brutvogelarten als Vorkommen angegeben. Als Nahrungsgäste (15) und Durchzügler (6) werden weitere 21 Arten bezeichnet. Alle nachgewiesenen Arten sind besonders geschützte Arten gemäß BNatSchG. Sechs der Arten gelten nach BNatSchG als streng geschützt. Vier Brutvogelarten sind nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aus der Listung der Arten innerhalb der EU-ArtSchV streng geschützt und 4 Brutvogelarten werden im Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie geführt (U12.0, N98 ff.). Die Revierzahlen beziehen sich hauptsächlich auf die Offenlandbereiche und sind im Planungsgebiet im Gegensatz zur Artenvielfalt als durchschnittlich bis unterdurchschnittlich eingestuft. Innerhalb der Wälder wurden nur drei Arten (Baumpieper, Waldlaubsänger, Kranich) ermittelt. Nach gezielter Überprüfung konnte der Schwarzspecht nur noch als Nahrungsgast erfasst werden, die Funktionalität der bekannten Reviere wird aufgrund der aktuellen Gegebenheiten nicht mehr als gegeben angesehen.

## Rastvögel

Für Rastvögel gibt es im Planungsgebiet keine Rastflächen mit zumindest mittlerer oder hoher Bedeutung. Durchzügler, Rastvögel oder Wintergäste treten in vergleichsweise kleinen Bestandszahlen auf. Es wurden hier 15 Arten zumeist in Offenlandbereichen festgestellt, von denen zwei zu den Arten des Anhangs I der VSchRL gehören (U12.0, S. N105 ff.).

## Amphibien



Hinsichtlich der Amphibien sind quantitativ und qualitativ eher schwache- Vorkommen gefährdeter und geschützter Arten zu verzeichnen. Hierzu zählen der Teichfrosch, der Grasfrosch, die Erdkröte und der Moorfrosch (U 12.5.6 Anhang Amphibienerfassung). Der Erlenbruch entlang des Mirower Kanals (Biotop Nr. 23) ist als potenziell geeignetes Ganzjahreshabitat einschließlich Winterquartier anzusehen. Dies kann potenziell auch Bereiche im und angrenzend an den Trassenraum betreffen. Ein Graben entlang des Erlenbruchs ist als Basislaichgewässer des Moorfroschs nachgewiesen. (U 12.0, S. N 185)

### Reptilien

Im Planungsgebiet wurden in Sandmagerbereiche östlich von Starsow und westlich des Mirower Kanals die Zauneidechse als streng geschützte Art sowie an Waldrändern mehrfach die Blindschleiche und einmalig die Waldeidechse nachgewiesen. Ebenso wurde die Ringelnatter in Gewässernähe und angrenzenden Feuchtgebieten festgestellt.

### Insekten

Der nach Bundesartenschutzverordnung streng geschützte Bockkäfer wurde in den Bruchwäldern am Mirower Kanal nachgewiesen. Weiterhin ist eine flächige Besiedlung mit Rosenkäferarten gegeben. Der Eremit ist im Planungsgebiet nicht nachgewiesen (U 12.5.6 Anhang Untersuchung auf Eremit). Die vorkommenden 25 Libellenarten besitzen teilweise regionalen und/ oder nationalen Schutzstatus. Es wurden insgesamt 18 Heuschreckenarten, davon 9 gefährdete bzw. stark gefährdete Arten erfasst, der Planungsraum ist diesbezüglich überdurchschnittlich artenreich. Auch bei den Schmetterlingen wurden gefährdete und geschützte Arten z.T. in großer Individuenzahl nachgewiesen.

Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302). Diesen liegen ca. 1,5 km und 2,0 km von der geplanten Trasse entfernt (U12.6, S. N43f.).

Vorbelastungen werden durch menschliche Aktivitäten, insbesondere durch Erholungs- und Freizeitnutzung in der Landschaft verursacht. Der vom Vorhaben durchquerte Bereich der Niederung der Müritz-Havel-Wasserstraße ist nach Regionalem Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte als Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen, demzufolge das Vorhaben in diesem Gebiet mit den

Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar sein muss. Der Bereich östlich von Starsow und um die Müritz-Havel-Wasserstraße ist im Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte als Fläche des „Biotopverbundes im weiteren Sinne“ ausgewiesen.

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen**

Die Auswirkungen des Vorhabens beziehen sich hier auf die Lebensgemeinschaften und Lebensräume der Pflanzen und wildlebenden Tiere.

#### baubedingt

Während der Bauphase werden durch Lager- und Bauplätze sowie die Schaffung von Arbeitsstreifen vorübergehend Flächen in Anspruch genommen und dem Naturhaushalt entzogen sowie auch verändert. Im Zusammenhang mit Baulärm und Baubetrieb kann es zu Störungen und Beunruhigungen kommen. Verschiedene Tiergruppen können in ihrer akustischen Kommunikation beeinträchtigt werden. Baubedingte Auswirkungen sind temporärer Natur und entfallen in der Regel nach Fertigstellung der Maßnahme.

#### anlagebedingt

Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernde Wirkungen. Sie entstehen durch die direkte Flächeninanspruchnahme und partielle Versiegelung. Letztendlich werden für den Straßenkörper einschließlich aller Nebenanlagen ca. 11,4 ha (u.a. 12.0, S. N20, N167, N173 ff., U12.6 S. N62) benötigt. Davon neu versiegelte Flächen im Umfang von ca. 7,3 ha verlieren alle Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung. Insgesamt umfassen die anlage- und baubedingten Flächeninanspruchnahmen und Funktionsverluste ca. 16,25 ha und beeinträchtigen die Biotopfunktionen erheblich und nachhaltig.

#### betriebsbedingt

Betriebsbedingt stellt das Vorhaben eine Erhöhung der Kollisionsgefahr für alle die Straße querende Arten da. Auf dem Brückenbauwerk B 5 über die Müritz-Havel-Wasserstraße ist das Kollisionsrisiko für Vögel und Fledermäuse besonders erhöht.

Betriebsbedingt wirken Schadstoffe, generiert aus dem Straßenverkehr nachteilig auf anliegende Biotopstrukturen. Auswirkungen sind für das Schutzgut wie folgt übergreifend.

### Biotopfunktion

Durch das Vorhaben werden Eingriffe in Biotope unterschiedlicher Ausprägung vorgenommen. Von den betroffenen Biotopen haben ca. 42 % einen hohen Wert, dies sind insbesondere Feucht- und Frischgrünland, Gräben, Laubholzbestände und Kiefermischwald, Baumhecken, Windschutzpflanzungen, Schilf-Landröhricht, der Mirower Kanal und ruderalisierte Sandmagerrasen. 8% haben einen sehr hohen Wert. Dies sind nach § 20 NatSchAG M-V geschützte ruderalisierte Sandmagerrasen sowie Erlenbruchwälder, Feuchtgebüsche, Schilfröhrichte und ein als FFH-Lebensraumtyp eingestuftes Basen-Zwischenmoor sowie Nasswiesen. Betroffen sind auch 25 % Biotopflächen mittlerer Wertstufe, insb. Waldbestände und Siedlungsbiotope und 25 % mit einem nachrangigen Wert. Den höchsten Wert erreichen ein Erlenbruch nasser eutropher Standorte (Biotop 23a) und ein Basen-Zwischenmoor (Biotop 31f), die z.T. durch die Anlage der Brücke über den Mirower Kanal betroffen sind (U 12.0, S. N173, U 12.6, S. N62).

Bei den Gehölzbiotopen ist insbesondere mit Beeinträchtigungen durch Rodungen zu rechnen. Der Umfang der Inanspruchnahme von Waldfläche bzw. des Waldverlustes beträgt ca. 5,83 ha (U 12.0, S. N266, U 12.4). Der Verlust sonstiger Gehölzflächen wie Baumhecken und Windschutzpflanzungen beträgt ca. 1.800 m<sup>2</sup>. Zudem ist die Fällung von 116 Bäumen vorgesehen. Darunter befinden sich 44 nach § 19 NatSchAG geschützte Alleebäume und 9 nach § 18 NatSchAG geschützte Einzelbäume (U 12,0, S. N173, Anlage 4, Antrag auf Ausnahme § 18 NatSchAG, S. N4, Antrag auf Befreiung § 19 NatSchAG, S. N3,4). Bei den flächigen Biotopen beträgt der Umfang der Inanspruchnahme von nach § 20 NatSchAG geschützten Biotopflächen 2,36 ha, weitere ca. 2 ha geschützter Biotopflächen werden aufgrund der betriebsbedingten Auswirkungen beeinträchtigt (U 12.0, S. N173ff., Anlage 4, Antrag auf Ausnahme, S. N3, N4).

### Habitatfunktionen

Die Errichtung der Straße führt weiterhin zu Trenn- und Barriereeffekten, durch welche Ausbreitungsbewegungen zur Neubesiedlung anderer Biotope und der Individuenaustausch sowohl innerhalb des jeweiligen Funktionsraumes als auch zwischen benachbarten Räumen beeinträchtigt werden können. So werden die vom Fischotter rege genutzte Müritz-Havel-Wasserstraße und die im übrigen Grabenverbindungen in der Starsowniederung geschnitten.

Die von der Straße ausgehenden Immissionen in Form von Lärm- und Lichteinwirkungen, Schadstoff-, Staub- und Salzeintrag, Erschütterungen und Veränderungen des Bestandsinnenklimas haben Auswirkungen auf das im Umfeld der Trasse anzutreffende Artenspektrum.

### Insekten

Beeinträchtigungen für Insekten ergeben sich vor allem durch die flächige Inanspruchnahme der Lebensräume, insbesondere entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße, der Niedermoorflächen und Gräben in der Starsowniederung sowie durch die Zerschneidungswirkung der Trasse.

### Fledermäuse

Aufgrund von Baumfällungen ist es möglich, dass Fledermäuse ihre Quartiere verlieren. Beeinträchtigungen der Habitateignung für Fledermäuse durch Straßenlärm werden wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens von unter 5000 Kfz/d (4.750 Kfz/d) ausgeschlossen (U 12.3, S. N34). Des Weiteren werden durch die plangegenständige Straße nachgewiesene Flugrouten der Fledermäuse im Bereich des Mirower Kanals zerschnitten. In der Bau- und insbesondere Betriebsphase sind dort Störungen durch Blendwirkung und Kollisionen zu befürchten (U 12.0, S. N178ff., N228, AFB).

### Amphibien

Im Zuge der Baufeldräumung können Tötungen und Verletzungen von Individuen in ihren Landhabitaten nicht ausgeschlossen werden. Wanderrouten und damit Austauschbeziehungen zwischen Teillebensräumen oder Teilpopulationen können durch die Neuanlage der Trasse im Bereich der Starsowniederung sowie in Randbereichen der Müritz-Havel-Wasserstraße zerschnitten bzw. unterbunden werden. (U 12.0 S. N185).

### Reptilien

Die Trasse quert östlich von Starsow sowie im Bereich des Mirower Kanals geeignete Reptilienhabitate. Durch die Beseitigung der Vegetationsschicht im Zuge der Baufeldräumung und flächendeckende Bodeneingriffe besteht die Gefahr baubedingter Störung, Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten - insb. Winterquartieren - bis hin zu Individuentötung. Trotz baubedingter Vergrämung kann ein erneutes Einwandern in das Baufeld die Tiere gefährden. Anlagenbedingt kommt es zu einer Behinderung von Austauschbeziehungen zwischen Teillebensräumen, die zur Unterbrechung des genetischen

Austauschs führen kann.

### Brutvögel

Während der Bauzeit besteht eine Gefährdung von Brutplätzen der Feld- und Heidelerche sowie des Feldschwirls als Offenlandbrüter. Für ungefährdete Arten der Wälder und Gehölze, sofern sie selbst keine Höhlen bauen können (Gartenrotschwanz, Geldspötter, Kohlmeise, Rotkehlchen, Dorn- und Gartengrasmücke, Amsel, Nebelkrähe, Fitis, Kleiber, Buchfink) und den Waldlaubsänger kann es baubedingt zum Verlust von Brutplätzen kommen. Durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme erfolgt eine Verringerung von potentiellen Fortpflanzungsstätten für Brutvogelarten.

Grundsätzlich besteht entlang der Trasse ein betriebsbedingtes Risiko des Tötens von Vögeln durch Kollision mit Fahrzeugen. Kollisionen im von der Trasse durchschnittenen Landschaftsbereich, der als „Normallandschaft“ ohne besondere Funktionen beurteilt wird, sind weder zeitlich noch räumlich vorhersehbar sowie nicht quantifizierbar (U 12.3 S. N 44). Ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht im Bereich der Mirow-Havel-Wasserstraße. Betriebsbedingt ist für den Großteil der Offenland-Arten im Bereich zwischen Trasse und maximal 100 m mit einer Verringerung der Habitatsignung von 20 % als Brutlebensraum durch Verlärmung zu rechnen (U 12.0).

### Rastvögel

Bauzeitlich kann es zu optischen und akustische Störwirkungen kommen. Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Rast- und Zuggeschehen sind aufgrund des geringen Vorkommens von Rastvögeln im Gebiet nicht zu erwarten.

### Fischotter

Die Müritz-Havel-Wasserstraße als ganzjährig intensivgenutztes Wanderhabitat des Fischotters sowie auch das Grabensystem der Starsowniederung (Gräben L03, 53 und 55) mit gelegentlicher, saisonal abhängiger Nutzung des Fischotters als Migrations- und Nahrungsrouten sind vom Trenneffekt des Vorhabens betroffen. Für den Fischotter besteht ein verkehrsbedingtes Stör- und Kollisionsrisiko. Das Störrisiko besteht ebenfalls in der Bauphase [U 12.0, S. 337N, U 12.1, Bl. N1).

## **Maßnahmen zur Vermeidung Minderung, Ausgleich und Ersatz der Auswirkungen auf**

## **Pflanzen und Tiere.**

### Pflanzen

Zur Minimierung bauzeitlicher Flächen- bzw. Biotopinanspruchnahme wird für die bauzeitliche Zuwegung zu den Bauwerken der zukünftige Korridor der B 198 über eine Zufahrt von der L 25 (westl.) bzw. der Kreisstraße MST 20 (östl.) genutzt. Um die Inanspruchnahme von Wald (Biotop Nr. 21a) bzw. eines ausgewiesenen geschützten Biotops (MST 16574 nach landesweiter Kartierung) bei Bau-km ca. 0+900 zu minimieren, wurde eine Linienoptimierung durchgeführt. Für geschützte oder besonders hochwertige Biotope, die an das Baufeld grenzen, werden für die Bauzeit Schutzzäune mit einer Gesamtlänge von 448 m vorgesehen (S2) Für 43 dicht am bzw. im Baufeld stehende Bäume werden Schutzmaßnahmen für den Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich entsprechend DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 vorgesehen.

Die Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen geschützter Biotope sowie sonstiger in Anspruch genommener Biotope mit besonderer und allgemeiner Bedeutung erfolgt zum überwiegenden Teil durch die Umsetzung der Maßnahmenkomplexe Grabowhöfe (E 2a) sowie im Wege der Übertragung einer Kompensationsverpflichtung an die – entsprechend der Vorgaben der ÖkoKto-Verordnung M-V – anerkannte Flächenagentur M-V GmbH durch die Komplexmaßnahmen Rückbau Fischteiche Dobbin und Halboffenlandschaft Bolzsee (E 2.2 und E 2.3), durch die Neuanlage eines Laubwaldes, die zugleich dem Ausgleich der beeinträchtigten Waldfunktionen gemäß § 15 Abs. 5 LWaldG M-V dient (E 1), durch Entwicklung eines naturnahen Waldrandes an bestehenden Waldflächen (A 6.1 und A 6.2) und über Maßnahmen im trassennahen Bereich, insbesondere Pflanzungen von Feldgehölzen (A 1.1 und A 1.2) und Gehölzstrukturen entlang von Gräben und Verkehrsflächen (A<sub>A</sub> 4, A 5, A 9) sowie Sukzession (A 8). Ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen der nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotope kann mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht erzielt werden.

Die Kompensation von 116 zu fällenden, davon 94 gesetzlich geschützten Allee- und 22 gesetzlich geschützten Einzelbäumen erfolgt in einer Mischkalkulation aus der Verpflichtung der Pflanzung gemäß Alleenerlass und aus der Ersatzpflicht für übrige Bäume mit 156 straßenbegleitend in Reihe zu pflanzenden Bäumen entlang der Ortsumgehung, der Landesstraße L 25 und der Kreisstraße MSE 20 (E3) sowie 60 Einzelbaumpflanzungen (E3, A 1.2, A7). Zudem wird eine Einzahlung in den Alleenfonds M-V gemäß Alleenerlass M-V

vorgenommen.

Die schutzgutbezogene Prüfung der Auswirkungen der geplanten 11,89 ha Erstaufforstung (E 1) hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch die Erstaufforstung nicht zu befürchten sind (U 12.4.4).

### Tiere

Mittels vorhabenimmanenter Vermeidungsmaßnahmen zur Reduzierung der nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere wird im Bereich des Grabens L03 auf den technologischen Streifen sowie die Grabenverrohrung verzichtet und damit die Inanspruchnahme eines Amphibien- und Fischotterlebensraums vermieden (M 1).

Auch am Bauwerk BW 5 S wird schon mit der Planung mögliche Vermeidung erreicht. Das Bauwerk entspricht auf Grund seiner Ausführung mit einer Lichten Weite von insgesamt 72,50 m, den überspannten Uferbereichen, den Abständen zwischen den Widerlagern und den Pfeilern mit 21,75 m sowie zwischen den Pfeilern mit 35 m den Anforderungen für eine artgerechte Querung für den Fischotter. Damit bleiben die Uferstreifen als Jagd- und Ausbreitungshabitate auch für Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Insekten erhalten.

Während der Bauzeit wird mittels Maßnahmen auf etwaige Störungen und dadurch hervorgerufene erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere geantwortet. Durch Errichten temporärer Sperrzäune auf einer Länge von 1.115 m und Vorhalten des Zauns während der gesamten Baumaßnahme werden Verluste des Moorfrosches durch den Baustellenbetrieb während der Wanderzeiten der Art vermieden (U12.0, S. N228, Maßnahmeblatt S<sub>A</sub> 3).

Durch Beschränkung der Bauarbeiten im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie der Gräben L03, 53 und 55 auf die Tagstunden bzw. die Zeit außerhalb der Hauptaktivität von Fledermäusen und Fischotter (Dämmerungs- und Nachtzeit), wird baubedingte Störung wandernder Fischotter bzw. jagender Fledermäuse vermieden und Austauschbeziehungen im Bereich der Hauptjagd- und -wanderrotten der Arten gesichert (VA2).

Durch die zeitliche Beschränkung der im Zuge der Baufeldfreimachung erforderlichen Gehölzrodung nach allgemeinem Naturschutzrecht auf die Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar werden Gelege- und Individuenverluste von Fledermaus- und Gehölz-Brutvogelarten vermieden. Während der Bauphase wird zur Kontrolle der unter umwelt- und

naturschutzfachlichen Aspekten erforderlichen bauzeitlichen Schutzmaßnahmen eine ökologische Baubegleitung vorgesehen (U 1, S.101, U 12, S. N238, N344, N347, U 12.3.1, S. N30).

Hinsichtlich des Verlustes von Fledermausquartieren durch Baumfällungen sieht der Vorhabenträger im Vorfeld der Baumaßnahmen eine fachgutachterliche Kontrolle der zu fällenden Bäume vor, um potentielle und nachgewiesene Quartiere sowie notwendige Ersatzquartiere ermitteln zu können (V<sub>A</sub> 3, E<sub>A</sub> 5) (U 12.0, S. N228).

Die Freimachung des Baufeldes im Offenland erfolgt zwischen 01.10. und 28.02. und wird damit auf die Zeit außerhalb der Hauptbrut der artenschutzrelevanten Arten Feld- und Heidelerche, aber auch anderer Offenlandarten beschränkt, wodurch Individuen- und Gelegeverluste der Offenland-Brutvogelarten vermieden werden (V<sub>A</sub> 4). Zudem erfolgt eine Baufeldmarkierung mit Pfählen und Flatterband im Zeitraum vom 01.04.-31.07. eines Jahres bei Bauunterbrechungen, die länger als 10 Tage andauern – zur Verhinderung von Bruten in Baufeldbereichen des Offenlandes und damit zum Schutz der Heide- und Feldlerche und des Feldschwirls (S<sub>A</sub> 5).

Zur Vermeidung der Besiedlung der Bauflächen Zauneidechsen werden in Gebieten mit hoher Habitategnung temporäre Schutzzäune am Baufeldrand errichtet (S<sub>A</sub>3 ) (U 12.0, S. N230), denn beidseitig der Trasse ist eine hohe Habitategnung für die Reptilienarten gegeben.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden vorwiegend durch Emissionen erzeugt. Zum Schutz vor Blendwirkung durch den Verkehr und eine damit verbundene Störung des Fischotters wird eine Irritationsschutzwand (Bauwerk BW 10 S) auf 100 m Länge beidseitig auf das Bauwerk BW 5 S aufgesetzt.

Auch Maßnahmen an der Anlage selber sind vorgesehen. Die für den Otter notwendige Höhe von 2 m wurde auf 4 m erhöht, um auch als Überflughilfe für das querende Brückenbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße mit ihrer hohen Bedeutung als Lebensraum für strukturgebundene fliegende und strukturfolgende Fledermausarten zu dienen (S<sub>A</sub> 4) (auch U 13.4, S N7). Die jeweils 100 m-lange Überflughilfe sowie die anschließenden Gehölzpflanzungen dienen zugleich als Kollisionsschutz für querende Vögel (U 12.0, S. N196).



In den Bereich der Starsowniederung und der Müritz-Havel-Wasserstraße sieht die Planung aufgrund deren Bedeutung als Wandergebiete für Fischotter Querungsbauwerke mit entsprechend ausreichender Dimensionierung vor (V<sub>A</sub> 1). Die Bauwerke BW 1 S, BW 2 S und BW 3 S werden als fischottergerechte Querungsbauwerke nach den Vorgaben der MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2008) umgesetzt (U12.0, S. N229, S. N337) und mit der weiträumigen Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße durch Bauwerk BW 5 S mit einer lichten Weite von 72,50 m ist auch hier eine fischottergerechte Quermöglichkeit gewährleistet.

Um Ausgleich für verbleibenden nachteilige Umweltauswirkungen trotz Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu schaffen, existieren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Zur weiteren Minimierung der Beeinträchtigung der Habitatqualität werden die Gräben in der Starsowniederung bepflanzt, um den Fischottern auf Wanderungen Sicht- und Lärmschutz zu verschaffen (A<sub>A</sub> 3.1, A<sub>A</sub> 3.2, A<sub>A</sub> 4). Die Bauwerke ermöglichen darüber hinaus auch den Amphibien eine geeignete Möglichkeit der Trassenquerung. Durch ausreichende Dimensionierung der Durchlass- und Brückenbauwerke über die Gräben bzw. Fließgewässer gemäß dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS, 2000) können Wanderwegen der Amphibien und damit die Austauschbeziehungen zu den nördlich gelegenen Laich- und Sommerhabitaten aufrechterhalten werden.

Außerhalb des Baufeldes werden geeignete Lebensräume für Zauneidechsen aufgewertet, um die Qualität der durch die Straße zerschnittenen Bereiche als Habitat zu erhöhen (E<sub>A</sub> 4). (U 12.0, S. N230, N376).

Eine Gefahrenquelle für Fischotter im Bereich der Landesstraße L 25 wird durch den Bau eines Durchlasses entgegengewirkt (E 8; U 12 S. N 229).

## **Schutzgut Boden, Fläche**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Im Planungsgebiet sind die natürlichen Böden der unbesiedelten Bereiche vorwiegend Böden der Sander und Binnendünen sowie Becken- und Hochflächensande mit hoher

Durchlässigkeit und geringem Puffer- und Transformationsvermögen. Damit ist die Filter- und Reglerfunktion der Böden für den überwiegenden Teil des Untersuchungsraumes mit Ausnahme der Moore als nachrangig einzustufen. Südlich von Mirow und um Mirowdorf sind großflächig grundwasserbestimmte Sande mit geringer Humusanreicherung und niedrigem Nährstoffhaltevermögen zu finden. Im östlichen Bereich und um Starsow stehen sickerwasserbestimmte (grundwasserferne) Sande an. Im Niederungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße zwischen der Wasserstraße und Starsow erstrecken sich tiefgründige Niedermoore mit bis zu 7,20 bzw. 7,00 m mächtigen organischen Böden, die ihrer Entstehung nach als Überflutungs- oder Verlandungsmoore beschrieben werden können. Sie verfügen über ein sehr hohes Standortpotential zur Entwicklung von Feuchtbiotopen, haben als Stoffsenken eine sehr hohe Speicher- und Reglerfunktion im Naturhaushalt und sind damit von besonderer Bedeutung. Durch künstliche Entwässerung der Niedermoorflächen für landwirtschaftliche Nutzung sind Böden in den betroffenen Bereichen oft degradiert und mineralisiert, so auch Grünlandflächen östlich von Starsow in gewissem Umfang. Hier entwickelten sich aus einstigen Frischwiesen zwischen Starsow und der Müritz-Havel-Wasserstraße Frisch- und Feuchtgrünländer. Auf Teilflächen befinden sich nach wie vor gesetzlich geschützte Nasswiesen eutropher Moor- und Sumpfstandorte.

Südlich von Mirow gibt es lokal beschränkt grundwasserbestimmte Tieflehmvorkommen mit hohem Speichervermögen für Wasser und hohen Nährstoffreserven.

Als Besonderheit treten im Bereich des Kiefernhorstes östlich von Mirow und bei Starsow im Dobbertiner Klosterforst möglicherweise Binnendünen auf, die durch Windeinwirkung und Verfrachtung von Sand entstanden sind. Sie stellen Trocken- und Magerstandorte dar. Ein vollständig belastbarer Nachweis der Binnendünen konnte nicht erbracht werden.

In den besiedelten Bereichen des Planungsgebietes sind die von Menschen überformten Böden mehr oder weniger stark in ihrer natürlichen Funktion eingeschränkt. Zu den beeinflussten Böden zählen hier auch Verkehrsflächen sowie Standorte und Trassen von Versorgungsleitungen.

Es bestehen Bodenvorbelastungen, z.B. durch Schadstoffeinträge in den gewerblich genutzten Gebieten oder in an Verkehrswegen angrenzende Böden. Weiterhin sind mit der Kanalkippe Mirow und landwirtschaftlichen Anlagen in Starsow zwei Altlastenstandorte verzeichnet, auf denen von einer hohen Schadstoffbelastung im Boden ausgegangen

werden muss. Ein mit Schadstoffen stark vorbelasteter Bereich befindet sich auf einem Gelände der ehemaligen Mirow Agrargesellschaft neben der Kläranlage mit großflächigen Klärschlammablagerungen. Auf landwirtschaftlichen Nutzflächen gibt es hohe Anreicherungen von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen. Es sind aufgrund von Bewirtschaftung und Befahrung der Flächen Bodenverdichtungen und Veränderungen des natürlichen Bodengefüges zu verzeichnen.

Vorbelastungen bestehen auch in Bezug auf Kampfmittel, insbesondere im östlichen Teil des Planungsgebietes.

(UVS, S.43ff., Plausibilisierung UVS, S. 22f., U1 2.0, S. N107ff., U 12.1, Blatt 1-4).

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut**

Durch das Bauvorhaben werden sowohl baubedingt als auch anlage- und betriebsbedingt nachhaltige Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen.

#### bau- und anlagebedingt

Die Versiegelung des Bodens erfolgt auf einer Fläche von ca. 7,3 ha (KV 1). Hervorzuheben ist hierbei die Versiegelung von gewachsenen, biotisch aktiven Boden. Sie hat den Verlust sämtlicher Bodenfunktionen und eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate zur Folge. Auf weiteren 4,1 ha erfolgt eine Überformung des Bodens durch Einschnitts- und Dammböschungen. Der in den Einschnittbereichen erforderliche Abtrag von ca. 45.500 m<sup>3</sup> wird in Dammbereiche wiedereingebaut. Hier ist die Zulieferung von ca. 95.000 m<sup>3</sup> Boden erforderlich.

Verlust und Beeinträchtigungen von Böden mit einer hohen Speicher- und Reglerfunktion sowie der biotischen Lebensraumfunktion und damit von besonderer Bedeutung betreffen insbesondere Niedermoorböden in der Starsower Niederung und beidseitig der Müritz-Havel-Wasserstraße in einem Umfang von ca. 60.732 m<sup>2</sup> - davon entfallen 21.854 m<sup>2</sup> auf den Trassenkörper (Fahrbahn und Dammböschungen einschließlich Nebenanlagen) und 38.878 m<sup>2</sup> anteilig auf die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden technologischen Streifen einschließlich seitlicher Überschüttungsbereich der Vorlastschüttung (U 12.0, S. N231). Im Bereich des technologischen Streifens erfolgt eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme

von 4,8 ha (U 12.0 S. N167).

Im Bereich der Starsower Niederung wird durch Vorlastschüttung als Bodenkonsolidierungsmaßnahme für den zu errichtenden Straßenkörper der angetroffene Niedermoorboden verdichtet und damit das Bodengefüge beeinträchtigt.

Das Vorhaben führt zu einem Verlust bzw. einer Zerschneidung von Bodenschutzwald. Aufgrund der fehlenden Rechtsbindung dieser Bodenschutzwälder wird dieser Verlust als nicht erheblich eingestuft.

### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen auf den Boden**

Wegen der angetroffenen Niedermoorböden in der Starsow-Niederung hat der Vorhabenträger im Verlauf seiner Planaufstellung mehrmals Neuansätze zur Bautechnologie untersucht, um die anspruchsvolle Gründung der Trasse im diesem Bereich setzungssicher und schutzgutschonend durchzuführen.

Die mit der letzten Planänderung (s. o Ziffer 2.3; Ablauf des Planfeststellungsverfahrens) vorgenommene Anpassung der Gründungstechnologie, die die Gründung mittels Vorlastschüttung vorsieht, dient der Vermeidung des Bodenaushubs des wertvollen Niedermoorbodens als CO<sub>2</sub>-Speicher. Durch Vorlastschüttung verbleibt der Boden an Ort und Stelle und behält seine Funktionen als CO<sub>2</sub>-Speicher. Die Vorlastschüttung führt jedoch dazu, dass die Speicherfunktion für Wasser beeinträchtigt wird – das enthaltene Wasser wird durch die Verdichtung drainiert und abgeleitet. Neue Speichermöglichkeiten zeigt der gesetzte Boden dann nicht mehr. Die Vermeidung bezieht sich so nur auf Teilaspekte der Bodenfunktion.

Im Bereich des herzustellenden Straßenkörpers wird der zu schützende Oberboden getrennt abgeschoben, seitlich gelagert und durch geeignete Zwischenbegrünungssaat geschützt sowie nach Profilierung der Fahrbahnnebenflächen auf Böschungen und am Straßenrand wieder aufgebracht. Der beidseitig am Fuß der Straßenböschung vorgesehene technologische Streifen (Baustraße) wird nach Abschluss der Baumaßnahmen durch Beseitigung von Bodenverdichtungen und Sukzessionsmaßnahmen (A 6.1, A 6.2, A 8),

wieder in seinen vorherigen Zustand gebracht und teilweise aufgewertet.

Der Ausgleich des Eingriffs durch Versiegelung wird im geringen Umfang (1789 m<sup>2</sup>) durch Entsiegelung vorhandener Flächenversiegelungen in den Bereichen nicht mehr benötigter Straßenkörper der B 198 (Ortseinfahrt Mirow Ost) erfolgen (A 1.1, A 1.4). Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion durch Versiegelung (ca. 7,1 ha) wird insbesondere mit der Maßnahme E 1 für den Ersatz der beeinträchtigten Biotopfunktionen multifunktional kompensiert. Mit der geplanten Umwandlung von ca. 11,89 ha intensiv genutzten Ackerflächen zu Laubwald (Maßnahme E 1) soll die Voraussetzung geschaffen werden, die Speicher- Regler- und Filterfunktion sowie die Lebensraumfunktion des Bodens auf den Maßnahmenflächen dauerhaft zu verbessern.

Da der Verlust der besonderen Wert- und Funktionselemente der Niedermoorböden (KV2) nicht durch Neuschaffung derartiger Standorte ersetzt werden kann, erfolgt eine multifunktionale Kompensation dieser beeinträchtigten Bodenfunktionen durch Biotopaufwertung und Aufwertung degradiertes Standorte im Bereich der Maßnahmenkomplexe E 2.2 (Fischteiche Dobbin), E 2.3 (Halboffenlandschaft Bolzsee) und E 2a (Grabowhöfe).

Das Waldstück ab ca. Station 3+700 ist als munitionsbelastet bekannt. Im Vorfeld ist die Beräumung durch einen Bergungsdienst erforderlich (U1 S. 68).

Mit der geplanten Nutzung eines aus Umweltsicht wenig empfindlichen Bereiches als Baustelleneinrichtungsfläche (Ackerfläche) und dem Verzicht auf einen Arbeitsstreifen entlang der Abgrabungsflächen im Grenzbereich zu ökologisch oder kulturhistorisch empfindlichen Flächen sieht der Vorhabenträger weitere Vermeidungsmaßnahmen in Hinblick auf das Schutzgut Boden vor (U 12.0, S. N230).

## **Schutzgut Wasser**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Das Planungsgebiet sowie dessen Umgebung werden durch zahlreiche Seen sowie der Müritz-Havel-Wasserstraße charakterisiert.

Als bedeutend sind der im Norden gelegene Mirower See und der Zotensee im Süden als mittelgroße Rinnenseen zu benennen. Beide als überwiegend naturnah eingestufte Seen werden über die Bundeswasserstraße Müritz-Havel-Wasserstraße (hier Mirower Kanal mit > 5 m Breite) miteinander verbunden. Der Zotensee ist laut Bewirtschaftungsplan der FGE „Elbe“ in einem schlechten ökologischen Zustand. Das bedeutet, die Werte für die biologischen Qualitätskomponenten des Zotensees weisen erhebliche Veränderungen auf und große Teile der Gemeinschaft der Organismen verschiedener Arten (Biozöosen), die normalerweise bei Abwesenheit störender Einflüsse mit dem betreffenden Oberflächengewässertyp einhergehen (Referenzbedingungen), fehlen. Der Zustand der unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten ist mit „nicht gut“ bewertet. Die Einschätzung des chemischen Zustandes ohne Quecksilber in Biota lautet nach Bewirtschaftungsplan der FGE Elbe „gut“ (Karte 4.3.3). Einzelheiten sind der Unterlage 13.4 S. N18 ff. zu entnehmen.

Als Belastungen werden Nährstoffanreicherungen und Schadstoffeinträge aufgrund von (hauptsächlich) landwirtschaftlicher Nutzung, Änderungen der Bewirtschaftung und anderer diffuser Quellen angegeben (13.4, S. N19).

Der Mirower Kanal, ist ein künstlich angelegtes Fließgewässer des Typs 15 „sand- und lehmgeprägte Tieflandflüsse“, mit einem mäßigen ökologischen Potential (entsprechend § 5 Abs.2 OGewV), welches zwar im nördlichen Bereich teilweise am Ufer verbaut ist, die Natürlichkeit jedoch nach Süden hin zunimmt. Die Einordnung des chemischen Zustands resultiert aus der Einhaltung der Umweltqualitätsnorm (UQN) nach RL2013/39/EU und ist für den Mirower Kanal laut Bewirtschaftungsplan der FGE Elbe mit „gut“ angegeben. Der hydromorphologische und der physikalisch-chemische Zustand werden jeweils in der Gesamtbewertung mit „nicht gut“ angegeben (U 13.4 S. N16 ff.).

Als Belastungen werden Nährstoffanreicherungen (Eutrophierungsgefahr) Habitatveränderungen aufgrund hydromorphologischer Beeinträchtigungen, Verunreinigungen durch prioritärer Stoffe und andere spezifische Schadstoffeinträge aufgrund von landwirtschaftlicher Nutzung, Gewässerausbau, Staubauwerken, Oberflächengewässerbelastungen (z.B. Bootsverkehr) und anderer diffuser Quellen angegeben (13.4, S. N17).

Südlich und nördlich von Starsow befinden sich der Sürlingsee und der Schulensee, am

Südrand von Mirow der Hopfensee sowie am Nordwestrand zwischen Müritz-Havel-Wasserstraße und der B198 der Gründlowsee als Kleinseen. Diese Seen besitzen einen naturnahen weitestgehend unverbauten Charakter. Es existieren im östlichen Teil des Plangebiets der Egelpohl und kleine Tümpel und Sölle südlich wie auch nordwestlich von Starsow als naturnahe unverbaute Kleingewässer.

Des Weiteren gibt es verschiedene naturferne Gräben (Gewässer II. Ordnung), die Teile des Planungsgebietes entwässern. Östlich des Schulzensees liegt in der Niederung ein Grabensystem, dessen Hauptvorfluter – Gewässer L003 (Pechgraben) – den Schulzensee mit der Müritz-Havel-Wasserstraße verbindet. In den Pechgraben münden die Gräben 41-48 und 52-61 sowie 113-119. Am Auslauf des Schulzensees und am östlichen Rand der Niederung befindet sich jeweils ein Staubauwerk, mit denen der Abfluss bzw. Auslauf reguliert werden können. Über ein Schöpfwerk wird das Wasser aus der Niederung in die Müritz-Havel-Wasserstraße gepumpt.

Das Grundwasser (Grundwasserkörper HAV-OH-4 der Flussgebietseinheit Elbe) hat im Planungsbereich aufgrund eines Grundwasserdargebotes von  $> 10.000 \text{ m}^3$  eine hohe Bedeutung. Es ist in Abhängigkeit von der Verteilung des Bodensubstrats sowie seines Flurabstands gegenüber Beeinträchtigungen durch flächenhaft eindringende Schadstoffe geschützt oder ungeschützt. Im Bereich des Vorhabens gibt es überwiegend sandige Böden, die eine hohe Durchlässigkeit aufweisen, welche die Versickerung und Grundwasserneubildung begünstigen aber das Grundwasser auch größtenteils ungeschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen ist. Es gibt sehr geringe Grundwasserflurwasserabstände, die in den Niederungen beiderseits der Müritz-Havel-Wasserstraße, im Bereich des Schulzensees bei Starsow und östlich der Ortschaft  $< 2 \text{ m}$  betragen. In den angrenzenden Gebieten betragen die Flurabstände zwischen  $2 \text{ m}$  und  $5 \text{ m}$ . Östlich von Mirow sowie südlich und westlich von Starsow existieren Bereiche mit relativ geschützten Grundwasser und Flurabständen von  $8$  bis  $10 \text{ m}$ . Die Grundwasserfließgeschwindigkeiten im Planungsgebiet sind mit  $0,25 \text{ m/d}$  sehr gering. Am östlichen Ortsrand von Mirow befindet sich ein Trinkwasserschutzgebiet der Zone III. Weitere Trinkwasserschutz-zonen sind nicht bekannt. Insgesamt wird für den Grundwasserkörper HAV-OH-4 der Flußgebietseinheit Elbe eine Fläche von  $82.825,02 \text{ ha}$  ausgewiesen. Der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird laut Bewirtschaftungsplan für die Flußgebietseinheit Elbe als „gut“ eingestuft.

Belastungen für die - künstlich angelegte- Müritz-Havel-Wasserstraße sind durch die Nutzung für den Sportbootsverkehr und damit verbundene Schadstoffeinträge vorhanden.

Vorbelastungen des Grundwassers ergeben sich aufgrund landwirtschaftlicher Nutzung durch Nährstoffeinträge, Rückständen von Pflanzenschutzmitteln sowie Versalzung durch mineralische Dünger oder durch Abwasser.

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser**

Die Müritz-Havel-Wasserstraße – im Vorhabenbereich liegt der Teilabschnitt Mirower Kanal – und das Grabensystem der Starsower Niederung sind direkt vom Vorhaben betroffen, Baukörper und Baufeld befinden sich im Bereich des Mirower Kanals und der Gräben in der Starsower Niederung. Sämtliche oben beschriebene Standgewässer werden durch das Bauvorhaben nicht direkt in Anspruch genommen. Eine indirekte Betroffenheit des Mirower Sees und des Fehrlingsees ergibt sich auf Grund ihrer Lage und der Fließrichtung der ihnen zu fließenden Gewässer ebenfalls nicht. Der Zotensee wird durch das Vorhaben indirekt betroffen, da er durch den Mirower Kanal gespeist wird. daher sind die Folgen des Bauvorhabens auf den Mirower Kanal in Verbindung zu bringen mit den Belangen des Zotensees. Eine Verschlechterung des Zustandes des Mirower Kanals in Folge des Bauvorhabens könnte eine Verschlechterung des Zustandes des Zotensees nach sich ziehen. Der Schulensee bei Starsow befindet sich mit einer Entfernung von 160 m zum Baubeginn des Südabschnittes im trassennahen Bereich. Eine indirekte Wirkung des Vorhabens kann somit nicht vorab ausgeschlossen werden. Grundsätzlich kann es während der Bauzeit zu Schadstoffeintrag durch den Baubetrieb in die Oberflächengewässer z.B. Stoffeinträge oder Trübungsfahnen kommen. Auf die Oberflächengewässer kann es zu Auswirkungen aufgrund von Flächeninanspruchnahmen durch Bautätigkeit und Überbauung der Müritz-Havel-Wasserstraße und von Entwässerungsgräben in der Starsowniederung kommen. Einengungen des Gewässerquerschnittes werden dabei vermieden. Die wasserbaulichen Eingriffe in das Grabensystem der Starsower Niederung haben anlagenbedingt keinen Einfluss auf die hydromorphologischen oder physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten. Die biologischen Qualitätskomponenten können in Folge der Umverlegungen und Verrohrungen temporär und lokal begrenzt durch Beschattung und Faunaverluste beeinträchtigt werden.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Ortsumgehung – Prognosehorizont 2030 -



mit Berücksichtigung der B 189 erreicht mit 8.940 Kfz/Tag auf dem Abschnitt zwischen Knoten L 25 bei Starsow und dem Knoten mit der Kreisstraße MSE 5 und damit im besonders empfindlichen Bereich des Vorhabens bzgl. dem Schutzgut Wasser eine Stufe, welche Ablagerungen von Schadstoffen in einem solchem Umfang annehmen lassen können, dass sie sich durch Abspülungen bei Regenereignissen negativ auf die Gewässersysteme auswirken können. Die Beeinträchtigungen der Gewässer durch Überbauung und verkehrsbedingte Schadstoffeinträge (Abgase, Reifenabrieb) Winterbetrieb Unfallrisiko (Auslaufen wassergefährdender Stoffe) werden über die Biotopfunktionen erfasst. Die Gräben L03, 61, 56, 55, 54, 53, 52 und 49 sowie der Mirower Kanal werden betriebsbedingt durch Schadstoffeinträge (Luftfracht) und anlagebedingt durch Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt. (K 2 K 8 und K 22, U 12.0 S. N200) Die Gräben L 03 (Hauptgraben), 53 und 55 werden für die bauzeitliche Umfahrung stellenweise verrohrt und überbaut, die Verrohrungen werden nach Abschluss der Bautätigkeit wieder zurückgebaut und die Uferböschung wiederhergestellt. Insgesamt kann ausgeschlossen werden, dass es in Folge der wasserbaulichen Maßnahmen im Bereich der Starsower Niederung zu einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes kommt, vielmehr führen die Maßnahmen langfristig zu einer Verbesserung.

Weiterhin kommt es durch die Rodung von Uferschutzwald und nachfolgender Überbauung mit dem Straßenkörper in einem Umfang von 4.650 m<sup>2</sup> zur Beeinträchtigung des natürlichen Selbstreinigungsvermögens der Müritz-Havel-Wasserstraße (KW1). Die zuvor genannten Auswirkungen schließen auch mögliche Einflüsse auf den ökologischen, hydromorphologischen und chemischen Zustand auf betroffene Oberflächenwasserkörper ein.

Die Grundwasserneubildungsrate im Bereich der geplanten Vorlastschüttung und der darauffolgenden Errichtung des Straßenkörpers wird erheblich verringert. Möglich sind außerdem Einflüsse auf das Filter-, Puffer- und Speichervermögen sowie die Durchlässigkeit.

Die größten Auswirkungen entstehen jedoch anlagebedingt durch den Bau und die Versiegelung des Straßenkörpers über bedeutende Grundwasserleiter (Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand und ohne schützende Deckschicht sowie Bereiche mit sehr hoher Grundwasserneubildungsrate als besonderes Wert- und Funktionselement) in einem Umfang von ca. 7,3 ha (KV 1). Damit verbunden ist eine Erhöhung des Oberflächenabflusses und der Verdunstung des Niederschlagswassers. In Folge dessen

gehen diese Flächen als Infiltrationsflächen für die Grundwasserneubildung verloren und die Grundwasserneubildungsrate verringert sich.

Reifen-, Bremsen- und Fahrbahnabrieb sowie Tausalze können über die Straßenentwässerung zu verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen in das Oberflächen- und Grundwasser führen. Es verbleibt ein allgemeines Risiko der Verunreinigung ungeschützter Grundwasser infolge von Unfällen.

### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

Durch die Planung als solcher werden vorhabenimmanente Vermeidungen erzeugt. In Bereichen mit ausreichendem Versickerungsvermögen erfolgt die Straßenoberflächenentwässerung über die versickerungsfähigen Böschungs- und Muldenflächen, wodurch die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch Versiegelungswirkung und die hydraulische Belastung der Oberflächengewässer vermindert wird. Die bereichsweise vorgesehene Versickerung des auf der Straßenoberfläche anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über eine 0,2 bis 0,3 m mächtige bewachsene Bodenschicht als Reinigungszone. Der Grundwasserflurabstand und die Filterfunktion des anstehenden Bodens bietet ausreichenden Schutz vor dem Eintrag von verkehrsbedingten Schadstoffen in das Grundwasser.

Die Funktion der Grabensysteme wird durch den Bau von Durchlassbauwerken (BW 1 S, BW 2 S, BW 3 S) aufrechterhalten, durch ausreichende Bauwerksdimensionierung wird eine Einengung der Gewässerquerschnitte vermieden. (U 13.4, S. N8, N30) Die bestehende Verrohrung des Grabens L03 in Richtung L 25 wird auf einer Strecke von ca. 70 m aufgelöst und als offener Graben gestaltet.

Bzgl. der während der Bauzeit möglichen Schadstoffbelastungen durch Baumaschinen und Baugeräte sowie Auswirkungen durch Sedimenteintrag ist von keinem vorhabenspezifischen erhöhten Risiko auszugehen, die Gefahr des Schadstoffeintrages besteht bei jedem Bauvorhaben und ist durch die üblichen - insb. gemäß ATV DIN 18299, 18300, 18305, 18320, ZTV-E, ZTV-La, ZTV-Ew, ZTV-W bauvertraglich vereinbarten - Schutzmaßnahmen in

einem qualifizierten Bauablauf zu vermeiden und baubedingte Verschlechterungen der betroffenen Wasserkörper somit nicht zu erwarten.

Durch bauzeitliche Verrohrungen der vorhanden kreuzenden Entwässerungs- und Vorflutgräben Gräben L03, 53 und 55 im Bereich des Baufeldes in der Starsower Niederung wird deren Funktion während der Bauphase gewährleistet. Die Auswirkungen der bauzeitlichen Verrohrungen der Gräben L03, 53 und 55 sind nur von kurzzeitiger Dauer und nicht dazu geeignet, den Wasserkörper in seiner Gesamtheit und dauerhaft zu schädigen.

Außerdem werden an der Anlage Maßnahmen geplant, die vermindernd wirken. So sind mit technischer Anpassung des Bauwerkes über die Müritz-Havel-Wasserstraße am Fuß der Richtung Ufer verschobenen Brückenpfeiler Spundwandkästen geplant, sodass die Uferbereiche umströmbare bzw. vernässt bleiben und ein Austrocknen vermieden wird (U 13.4, S. N8).

In Bereichen, wo keine Versickerung möglich ist (z.B. bei Böden mit hohem Feinkornanteil, geringen Grundwasserflurabständen und ohne schützende Deckschichten, nördlich/östlich von Starsow, Mirower Kanal), erfolgt die Straßenentwässerung über Transportmulden/-gräben mit Einleitung in bestehende Grabensysteme. Die direkten Einleitstellen in die Gewässer II. Ordnung werden mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheidern ausgestattet. Im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße erfolgt die Entwässerung geschlossen mittels Straßenabläufen und Sammelleitungen zu einem Schacht, der als Sandfang mit Abscheidefunktion für Leichtflüssigkeit ausgebildet ist, und anschließender Einleitung in das Fließgewässer. Zur Reduzierung der hydraulischen Last wird die Einleitstelle in die Müritz-Havel-Wasserstraße mit einer Raubettmulde zur Reduzierung der Einleitgeschwindigkeit ausgestattet.

Betriebsbedingt kommt durch Winterdienst Tausalzeintrag in die anliegenden Gewässer vor. Eine Verschlechterung des Oberflächen- und Grundwassers durch den Eintrag von Tausalzen wird jedoch aufgrund der zu erwartenden Tausalzmenge im Verhältnis zu der Wassermenge in dem wasserreichen Gebiet ausgeschlossen (U 13.4 S. N40). Eine deutliche Verdünnung der Konzentrationsfracht mit Tausalze wird angenommen.

Im Rahmen landschaftspflegerische Maßnahmen werden positive Wirkungen auf die Gewässerfunktionen angestrebt. Diese beziehen sich u.a. auf die Durchgängigkeit ( $V_A$  1, E

8), Erhalt standorteigener Vegetation am Graben L03 im Baufeld westlich der L 25 (M1), Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens durch Neuanlage gewässerbegleitender Gehölzstrukturen (A<sub>A</sub> 3.1, A<sub>A</sub> 3.2, A<sub>A</sub> 4, A 5, G 1), Rekultivierung des Baufeldes an der Müritz-Havel-Wasserstraße zur Wiederherstellung des Selbstreinigungsvermögens (A 8, G 1 und E 2). Im Rahmen des Maßnahmenkomplexes E 2 wird ebenfalls durch Aufwertung und langfristige Sicherung des Wasserhaushaltes am Bolzsee und nördlich des Kölpinsees die Funktionsbeeinträchtigung an der Müritz-Havel-Wasserstraße durch den Verlust von Uferschutzwald (KW1) über angerechnete 4.650 m<sup>2</sup> Flächenäquivalente ersetzt.

Der Gesamtverlust an Flächen für die Grundwasserneubildung (KV1) wird multifunktional mit der Biotop- und Bodenfunktion durch die Entsiegelungsmaßnahme (A 1.1, A1.4) sowie die Neuanlage eines Laubwaldes (Maßnahme E 1) kompensiert. Daneben sind durch die Landschaftspflegerischen Maßnahmen A 1.2, A<sub>A</sub> 3.1, A<sub>A</sub> 3.2, A 5, A 6.1, A 6.2, A 7, A 8 und A 9 positive Wirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers zu erwarten (U 13.4 S. N38).

## **Schutzgut Luft, Klima**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Der Planungsraum liegt in einem dünn besiedelten Raum mit guter Luftqualität und großflächigen Funktionsräumen zur Kalt- und Frischluftbildung. Das Klima im Plangebiet ist weitestgehend kontinental beeinflusst und gemäßigt. Das durchschnittliche Jahresmittel der Lufttemperatur liegt bei 7,9°C bis 8,4°C. Die jährliche Niederschlagsmenge beträgt im Durchschnitt 550 bis 575 mm. Das Lokalklima wird geprägt durch

- die Siedlungsbereiche Mirow, Mirowdorf und Starsow mit lockerer Bebauung und hohen Grünlandflächenanteil und dadurch geringen klimatischen Belastungen,
- Wald - und Gehölzbiotope mit Bedeutung für die Staubfilterung und die Frischluftproduktion, insbesondere großflächige Waldbestände in den östlichen und südlichen Bereichen, in Mirowdorf und Starsow die Bruchwälder entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie auch innerstädtische Parkanlagen
- Wasser- und Feuchthflächen, insbesondere die Müritz-Havel-Wasserstraße und die Grünlandbereiche zwischen Wasserstraße und Starsow, der Mirower See, der

Schulensee sowie die Feuchtgrünländer bei Mirow mit ausgleichender thermischer Wirkung aufgrund hoher Wärmekapazität und entstehender Verdunstungskühle, mit hoher Bedeutung für die Kaltluftproduktion sowie als Kalt- und Frischluftbahn

- ebene Acker- und Grünlandflächen östlich von Mirow sowie Sandackerflächen bei Mirowdorf und östlich von Starsow mit starker Reflexion der Sonneneinstrahlung

Da Industrie im Planungsgebiet nicht vorhanden ist, ergeben sich klimatische Belastungen schwerpunktmäßig durch Luftbelastung aufgrund des Kfz- Verkehrs auf der B198. Weiterhin sind durch die Biogasanlage Mirow Methan-Emissionen möglich,

In den vorliegenden Unterlagen ist keine Darstellung des Ist-Zustandes des nationalen, kontinentalen und globalen Klimas enthalten. Insofern wird an dieser Stelle auf allgemein zugängliche Publikationen wie z.B. „Monitoringbericht 2019 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel“ des Umweltbundesamtes, „Klimaschutz in Zahlen“, Ausgabe 2020 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den „Bericht des Weltklimarates IPCC“ 2022 und den „Klimaschutzbericht 2021“ der Bundesregierung verwiesen.

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft, Klima**

#### baubedingt

In Hinsicht auf Beeinträchtigungen von Wert- Funktionselementen mit besonderer Bedeutung für Luft und Klima ist Wald mit Immissionsschutzfunktion benannt (Biotop Nr.63). Diese Waldgebiete werden jedoch für den Bau der geplanten Ortsumgehung nicht in Anspruch genommen, durch die Planung also verschont.

Beeinträchtigungen von Frischluftleitbahnen mit Bedeutung für die besiedelten Bereiche liegen nicht vor.

Baubedingt werden Treibhausgase emittiert im Zuge energieintensiver Baustoffproduktionsprozesse der zuvor benannten Bauelemente u.a. im Fahrbahnoberbau, Beton bzw. Zement und Stahl (Bauwerks- bzw. Brückenkonstruktionen, Entwässerungsleitungen, Schutzeinrichtungen, Beschilderung). Im Zuge der Baudurchführung kommt es bauzeitlich durch Baumaschinenbetrieb zu zusätzlichen

Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen.

Bau- und anlagenbedingt wird der klimarelevante Niedermoorboden in der Starsower Niederung überbaut, jedoch nur in Kleinstflächen bei der Errichtung der Widerlager für das Bauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße (BW 5) ausgetauscht, also klimarelevant durch Freisetzung des Moorbodens an die Luft, was zum Freisetzen des gebundenen CO<sub>2</sub>-Gehaltes führt und damit mit Kleinmengen das Schutzgut Klima geringfügig beeinträchtigt.

#### anlagenbedingt

Zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas kommt es durch die anlagenbedingte Inanspruchnahme bzw. Versiegelung von Flächen mit lufthygienischer / klimatischer Ausgleichsfunktion mittlerer Bedeutung, hier der Wald- und Gehölzflächen ohne Siedlungsbezug sowie der Wasser- und Feuchflächen in der Starsower Niederung und des Mirower Kanals.

Die anlagenbedingte Inanspruchnahme von Vegetationsflächen, insb. Wald- und Niedermoorflächen bzw. die Abgrabung von Niedermoorböden, die als Treibhausgassenken fungieren, beeinflusst die Treibhausgasbilanz negativ. Anlagenbestandteile wie Beton und Zement und stahlbasierte Baustoffe/Bauelemente beeinflussen die Klimabilanz negativ.

#### betriebsbedingt

Betriebsbedingte Auswirkungen erfolgen durch den Verkehr. Luftschadstoffmissionen durch den vorhandenen Fahrzeugverkehr verlagern sich mit neuem Verlauf der B 198 aus dem Stadtgebiet Mirow an die Ortsumgehung.

Durch Treibhausgaseinträge in die Atmosphäre können Veränderungen des Makroklimas nicht ausgeschlossen werden. Indes lassen sich solche Veränderungen nicht beziffern und insbesondere nicht genau dem hier in Rede stehenden Vorhaben zuordnen.

Eine vorhabenspezifische Betrachtung der betriebsbedingten Auswirkungen auf das globale Klima war dem Vorhabenträger nicht möglich, denn die Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel ist mit aktuell verfügbaren Methoden und Rechenmodellen nicht belastbar quantifizierbar. Das Budget an Emissionskontingenten 2030 wird auf jeden Fall auch durch dieses Vorhaben genutzt und zehrt zu Anteilen am vorhandenen Restbudget der zulässigen und vereinbarten Treibhausgasemissionen des EU-Budgets nach dem Paris-Abkommen. Da das Vorhaben Bestandteil des

Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ist, beruft sich der Vorhabenträger auf die bereits mit Aufstellung des BVWP vorgenommene Einpreisung der betriebsbedingt erzeugten klimarelevanten CO<sub>2</sub>- Emissionen, die diese Straße erzeugen wird und die im Budget durch den Bundesgesetzgeber einkalkuliert sein sollen.

Mit dem Vorhaben wird eine Reduktion der Treibhausgasemission als wesentliches Element des Klimas und dessen Schutzes nicht erreicht. Eine Gegenrechnung der Reduzierung von klimaschädlichem CO<sub>2</sub> durch die Entlastung der OD Mirow wegen erheblich weniger Brems- und Anfahrvorgängen und Stop-and-Go-Fahrten vor allem des hohen Schwerlastanteils des Durchfahrtverkehrs in der Gegenrechnung zur CO<sub>2</sub>-Belastung auf der Ortsumgehung sowie die anlagenbedingten Klimabelastungen durch CO<sub>2</sub>-intensiven Baustoffen lassen sich schwer gesamtbilanzieren.

Eine nachteilige Umweltauswirkung im Kontext des globalen Klimas ist jedoch als relativ gering gemessen am vorhabenbezogenen Anteil am vorhandenen CO<sub>2</sub>-Emissionsbudget 2030 zum Zeitpunkt der Vorhabenzulassung einzustufen.

### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft, Klima**

Klimatische Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Die Planänderung des Vorhabenträgers zur Gründung der Strecke im Bereich der Starsower Niederung vermeidet den Ausbau des Moorbodens und die Freisetzung der darin gebundenen Treibhausgase. Die Kompensation allgemein klimatischer Beeinträchtigungen erfolgt multifunktional über die Biotopfunktionen.

Mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen E 1, E 2, E 3, A 1.1, A 1.2, A<sub>A</sub> 3.1, A<sub>A</sub> 3.2, A<sub>A</sub> 4, A 5, A 6.1, A 6.2, A 7, A 9, G 1, insbesondere den Wald- und Gehölzpflanzungen werden positive Effekte für den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel erzielt (U 12.0, S.233, UVS, S.59). Mit dem Ersatzmaßnahmenkomplex E 2 (Anlage von Wald, Umwandlung von Acker in Grünland - anstelle Zierker See) wird eine funktionale Ersatzwirkung für die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Luft und Klima erzielt.

## **Schutzgut Landschaft**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Das Vorhabengebiet befindet sich innerhalb der Landschaftszone „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“ und der Großlandschaft „Neustrelitzer Kleinseenlandschaft“. Kennzeichnend für diese in einem flachwelligen Relief gelegene Landschaft und damit von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild sind neben den Gewässern Mirower See und Zotzensee großflächige Kiefernforsten, die sich abwechseln mit kleinen Waldbereichen und Feldgehölzen, Ackerflächen, Feuchtwiesen, kleinere Gewässer, dichte Gehölzsäume entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie Alleen und Heckenbestände entlang von Straßen. Hohe Bedeutung haben auch die im Planungsgebiet südlich von Mirow zwischen der Landesstraße 25 und der Müritz-Havel-Wasserstraße gelegenen unzerschnittenen landschaftlichen Freiräume in Form von Grünland, Ackerflächen und Brachen, mit weitreichenden Blickfeldern und Sichtbeziehungen. Zu den durch den Menschen überprägten Elementen des Landschaftsraums zählen neben den Nutzflächen, der Müritz-Havel-Wasserstraße, Gräben und angelegten Gehölzstrukturen insbesondere auch die Stadt Mirow sowie der dörfliche Siedlungsraum von Starsow mit den dazugehörigen Infrastrukturen, Gewebeanlagen und Grünanteilen. Zu einem negativen Einfluss auf das Landschaftsbild tragen der abrupte nicht eingegrünte Übergang aus der Offenlandschaft südöstlich von Mirow in das Stadtgebiet, verschiedene Bebauungen am Rande von Mirow, Stromleitungen und Verkehrswege bei.

Die Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes wird nach Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte (GLRP MS 2011) im Bereich von der L 25 bis östlich der Müritz-Havel-Wasserstraße als sehr hoch eingestuft. In diesem Bereich erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“, mit dessen Ausweisung zudem die Eignung des Gebietes für landschaftsgebundene Erholung dargelegt ist. Für den übrigen Vorhabenbereich wird nach GLRP MS die Schutzwürdigkeit als mittel bis hoch eingestuft. Die Schutzwürdigkeit der landschaftlichen Freiräume des Planungsgebietes als wichtiger Bestandteil des Schutzgutes Landschaft wird nach GLRP MS ebenfalls sehr hoch eingestuft. Die Zerschneidungswirkung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Umsetzung des Vorhabens B 198 OU Mirow in diesem Bereich ist in der Darstellung des GLRP MS bereits eingestellt.



## **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft**

### anlagebedingt

Die Baumaßnahme bringt anlagenbedingte Veränderungen der bestehenden Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Landschaft sowie des wahrnehmbaren Landschaftserlebens mit sich. Es kommt zu einer technischen Verbauung und nachhaltigen Änderung der Landschaft, die zu unterschiedlichen Graden der Beeinträchtigung entlang des Trassenverlaufs führt.

Die geplante Trasse zerschneidet das südlich von Mirow als „landschaftlicher Freiraum sehr hoher Bedeutung“ eingestufte Gebiet, was zu einer Verkleinerung des unzerschnittenen Landschaftsraumes führt. Auch die Teilräume Offenlandschaft um Starsow und der Wald- und Niederungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild sind von den Zerschneidungen betroffen. Infolge kommt es hier zu sehr hohen Beeinträchtigungen, auch wenn die Neuzerschneidung am Rande des unzerschnittenen Raumes erfolgt und der verbleibende unzerschnittene Bereich eine Größe von mehr als 24 km<sup>2</sup> aufweist (UVS S.99).

Im Bereich der Offenlandschaft um Starsow liegt die Starsowniederung eingebettet in das umgebende Gelände am Rande der Ortschaft Starsow ohne sichtverstellende Strukturen. Mit Verwirklichung des Vorhabens kommt es durch die Straße selbst sowie durch Errichtung von Dämmen mit Höhen > 2 m in den Niederungsbereichen und in der Nähe von Aufenthaltsbereichen der Anwohner Starsows zu Beschränkungen der Sichtbeziehungen, insbesondere von der L 25 und Starsow in Richtung Osten. Das überwiegend in Dammlage verlaufende Vorhaben führt besonders in der offenen Landschaft weithin sichtbaren und nachhaltigen Veränderungen des Landschaftsbildes.

Die größten Dammhöhen mit möglichen Höhen > 6 m sind durch das Überführungsbauwerk der Müritz-Havel-Wasserstraße der B 198 zu erwarten, welches unmittelbar östlich der Starsowniederung anschließt. Das Bauwerk wird bis auf den äußeren westlichen Rand mit Nasswiesen und Feuchtgebüschchen sowie auf der Nordostseite mit Röhrichtern durch vorhandene Baumbestände verdeckt, die Zerschneidungswirkung wird dort durch das „Eintauchen“ der Straße in den Waldbereich nur räumlich begrenzt sichtbar (UVS 2009 S. 99).

Weniger starke Einschränkungen der Sichtbeziehungen werden für die Offenlandschaften

südöstlich von Mirow und für die Wald- und Offenlandschaft östlich von Mirow angenommen, da in diesen Bereichen durch Waldgebiete und eine verlaufende Baumhecke bereits sichtbegrenzende Strukturen vorhanden sind.

Landschaftsbildprägende Strukturen, wie z.B. Alleen und Heckenstrukturen gehen durch das Vorhaben ebenfalls verloren. Eine weitere Beeinträchtigung der Landschaft stellt die Zerschneidung geschlossener Waldbestände dar (U 12.0, S. N204).

#### bau- und betriebsbedingt

Die bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die landschaftsgebundene Erholungsfunktion erfolgte bereits mit der Beschreibung der Vorhabenauswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Sie werden vorwiegend durch akustische und visuelle Störreize, die während der Bauzeit bauspezifisch auftreten, aber nach Inbetriebnahme durch den Verkehr auf die Wahrnehmbarkeit der Landschaft störend eingreifen (Lärm, Bewegung, Licht).

#### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft**

Zur Minderung der durch das Vorhaben anlagebedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ist vorgesehen, die Bepflanzung und Eingrünung der Ortsumfahrung in landschaftstypischer Form vorzunehmen. In Orientierung an dem vorhandenen Landschaftsbild erfolgen im Bereich Starsow zur weitestgehenden landschaftlichen Einbindung des Straßenkörpers die Pflanzung einer mehrreihigen Hecke sowie lockere Strauchpflanzungen auf den höheren Straßenböschungen (A 5 und G 3). Die sehr hohe Dammböschung am Brückenbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße wird dicht bepflanzt, um den technischen Charakter des markanten Bauwerks zu mindern und das Bauwerk in die Umgebung einzubinden (G 1). Zur Kompensation des Verlustes landschaftsprägender Baumreihen und Heckenstrukturen sind Neuanpflanzungen von straßenbegleitenden Baumreihen und Gehölzstrukturen zur Wahrung und Wiederherstellung der Charakteristik des Landschaftsbildes entlang der Ortsumgehung, der Landesstraße 25 und der Kreisstraße MSE 20 vorgesehen (E 3). Für die landschaftstypischen Eingrünungen werden grundsätzlich heimische und standortgerechte Pflanzen verwendet (U 12.0, S. 138ff., S. 234ff.; A 5, A 7, A 9 S. N246ff., E 3).

Baubedingte Minderungen werden durch ein Nachtbauverbot erreicht, so unterbleiben nächtliche Störreize durch Lärm und Licht.

## **Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

### **Darstellung des Ist-Zustandes**

Bei den im Vorhabengebiet vorkommenden Kulturgütern handelt es sich um insgesamt 26 Baudenkmale, die in dem Erläuterungsbericht zur UVS in der Tabelle 3.8.1-1 (S.64) angeführt werden. Dazu zählen u.a. Wohnhäuser, Friedhöfe, Speicher und Gedenksteine sowie das Bauensemble der Schlossinsel in Mirow. Weiterhin sind im Untersuchungsraum 30 Bodendenkmalbereiche bekannt. Durch das Vorhaben wird ein Bodendenkmal direkt betroffen) vergl. Ziffer 3.4.6 der Unterlage Plausibilisierung der UVS (S. 41 und U 12.6).

Sachgüter im Sinne des UVPG (Bauten, Anlagen usw.) werden außer im Bereich von beiden Kreuzungen (mit der L 25 und mit der K MSE 20 und daran/darin befindlicher Versorgungsleitungen von Leitungsträgern) nicht berührt.

### **Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut**

baubedingt

Kultur- und sonstige Sachgüter, hier insbesondere Bodendenkmale können während der Bauphase durch Entfernen bzw. direkte Beschädigung gefährdet werden. Durch die geplante Variante des Vorhabens wird auf einer Länge von ca. 100 m in Bodendenkmalfächen eingegriffen. Eingriffe in Baudenkmäler erfolgen durch das Vorhaben nicht. Die beiden Sachgüter Straße inklusive Leitungen werden gekreuzt.

### **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen**

Vor Erdeingriffen im Bereich der bekannten oder vermuteten Bodendenkmale wird gemäß § 6 Abs. 5 DSchG M-V Bergung und Dokumentation des Denkmals durch den Vorhabenträger gewährleistet.

Die vom Vorhaben berührten Sachgüter in Form der Straßen L 25 und K MSE 20 und der sich darin/daran befindlichen Sachgüter Versorgungsleitungen werden direkt in die Planung eingebunden und die Konflikte durch die Maßnahme mittels angepasster Kreuzungen und soweit erforderlich Umverlegungen vermieden.

## **Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die zuvor beschriebenen Schutzgüter stehen in vielfältigen Beziehungen zueinander. So setzt sich der Planungsraum aus einer Vielzahl von landschaftsbildprägenden Elementen zusammen, die ihrerseits auch Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben.

Die Veränderung bzw. Beeinträchtigung der Flora und Biotopausstattung der Landschaft kann gleichzeitig mit Entfernung landschaftsbildprägender Biotop-elemente eine Verringerung der Landschaftsbildqualität bedeuten. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hat eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für Menschen zur Folge. Die Zerschneidung der Landschaft durch technische Bauwerke führt gleichzeitig zu einer zunehmenden Zersplitterung und höheren Isolation der Biotopstrukturen. Der Wald als Landschaftsbestandteil verliert bei seiner Beeinträchtigung darüber hinaus Funktionen für das Klima und die Lufthygiene, was sich wiederum auf Mensch, Fauna und Flora auswirken kann. Waldanschnitte können zu einer Veränderung der Struktur des Bodens mit allen daraus folgenden Wirkungen für die Bodenflora und das faunistische Artenspektrum führen.

Im Umfeld der Trasse kommt es zunächst baubedingt, nach Inbetriebnahme der Straße betriebsbedingt dauerhaft durch Lärmbeeinträchtigungen zu einer Beunruhigung der im Bereich der Trasse lebenden Tierarten. Die Menschen werden aus selben Grunde ihre Naherholungswege anders nutzen und dadurch ihren Bewegungsraum verändern und andernorts als bis her beunruhigend auf die Tierwelt Einfluss nehmen und somit Habitate beeinflussen. Nur Arten mit einer hohen Toleranzgrenze bzw. Desensibilisierung durch bereits bestehenden Verkehr können in Trassennähe verbleiben; eine Veränderung der Artenstruktur wird eintreten. Damit einhergehend ist – gepaart mit der negativen Einwirkung von Luftverunreinigungen durch den neuen Straßenverkehr im bis dahin unberührten Raum – eine Veränderung der Fauna zu erwarten, die u.a. im Wechselspiel mit der Flora steht. Die Lärmbeeinträchtigung beeinträchtigt darüber hinaus die Erlebbarkeit des Landschaftsbildes und hat damit Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft mit seiner Erholungsfunktion.

Schadstoffe können zudem mittelbar über den Eintrag in Boden, Oberflächenwasser und Grundwasser auf Mensch, Tiere und Pflanzen wirken. Gerade der Boden ist wichtiger

Bestandteil im Wechselspiel der Schutzgüter, da er eine zentrale Funktion im Wasser und Nährstoffkreislauf und in seinen Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften innehat und so Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen darstellt. Außerdem dient er zur Erhaltung der Lebensgrundlage Wasser als weiteres wesentliches Schutzgut. Durch Versiegelung geht der Boden mit diesen weit reichenden Funktionen vollständig auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren. Wechselwirkungen entstehen durch Versiegelung mit dem örtlichen Kleinklima.

Durch Austausch und Überbauung von Moorboden werden neben den Grundwasserverhältnissen auch Standorteigenschaften des Bodens verändert mit wesentlichen Auswirkung auf Flora und Fauna, aber insbesondere auf Wasserhaltung des Bodens und das Klima im kleinräumigen Umfang aber auch großräumiger – letzteres durch Freisetzung von im Moorboden gebundenen CO<sub>2</sub>, dass bei Aushub freigesetzt wird und in die Atmosphäre gelangt. Die Überbauung von Moorboden durch Verdichtung führt zur Konservierung des gebundenen CO<sub>2</sub>, verändert dennoch die Funktionsfähigkeit des unverdichteten Moorbodens. Wechselwirkungen mit Wasser und Klima bleiben auch hier nicht aus. Durch Bodenaustausch in Bereichen oberflächennah anstehenden Grundwassers mit Offenlegen des Grundwasserleiters wird die Grundwasserqualität beeinträchtigt.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Basen-Zwischenmoor mit Auswirkung auf Wasserhaushalt und die spezielle floristische und faunistische Artzusammensetzung stellt einen erheblichen Eingriff in das empfindliche lokale System schon alleine durch die beeinträchtigten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern dar.

Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer, insbesondere der Müritz-Havel-Wasserstraße und des Grabensystems der Starsower Niederung haben Auswirkungen auf wassergebundene Pflanzen und Tiere z.B. durch Beeinträchtigung der Durchgängigkeit und durch bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge. Diese Wechselwirkung wird mit der biologischen Qualitätskomponente der Gewässerzustandsbewertung erfasst.

Gezielte Minderungsmaßnahmen zur Verringerung der nachteiligen Beeinflussung von Wechselwirkungen sind nicht denkbar. Maßnahmen setzen stets an einem konkreten Schutzgut an, was zur Verringerung der damit zusammenhängenden Wechselwirkung korrespondiert.

### **3. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE**

#### **3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung**

##### **3.1.2 Verfahren**

###### **3.1.2.1 Zuständigkeit**

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist im Land Mecklenburg-Vorpommern gem. § 17b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i.V.m. § 60 Abs. 1 und 4 StrWG M-V sowie der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung vom 22.03.2011 (GVOBl. M-V S. 214) die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um die Planänderungen und -ergänzungen festzustellen. Die Zuständigkeit des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V für das Anhörungsverfahren ergibt sich aus § 60 Abs. 2 StrWG M-V.

###### **3.1.2.2 Anhörungsverfahren**

Der Planänderungs- und Ergänzungsfeststellungsbeschluss entspricht den verfahrensrechtlichen Anforderungen. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das geänderte Vorhaben bzw. ergänzende Verfahren berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Mecklenburg-Vorpommern anerkannten Naturschutzvereinigungen sind entsprechend den rechtlichen Vorgaben der §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG M-V beteiligt worden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen erfolgte gemäß den Vorgaben der §§ 18 ff. UVPG<sub>n.F.</sub>. Damit wird das Verfahren auch den Anforderungen gerecht, die im ergänzenden Verfahren der Fehlerheilung zum Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 dient.

Der Öffentlichkeit wurde Gelegenheit zur Äußerung hinsichtlich der Planänderungen und Ergänzungen zum planfestgestellten Vorhaben sowie der Umweltauswirkungen des gesamten Vorhabens gegeben. Die näheren Einzelheiten zum Verfahrensablauf sind unter Punkt 2.3 dieses Beschlusses aufgeführt.

Die Auslegung der geänderten Planunterlagen ist entsprechend der gesetzlichen Anforderungen erfolgt. Die ausgelegten Unterlagen wurden in Anwendung der Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung der Entwurfsunterlagen im Straßenbau

(RE 2012) und der Richtlinie für Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (PlaferL 2007 als der zu der Zeit gültigen Fassung) erstellt. Neben den geänderten Planunterlagen sind der Öffentlichkeit auch die planfestgestellten Unterlagen aus 2015 sowie umfangreiche Materialien unter anderem zum Raumordnungsverfahren, zur UVS in sämtlichen Fortschreibungsstadien und zur Verkehrsprognose zugänglich gewesen.

Die zuvor genannten Unterlagen sind von der Planfeststellungsbehörde neben der öffentlichen Auslegung auch auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V veröffentlicht und in das UVP-Portal eingestellt worden. Ausschließlich maßgeblich ist nach § 27a Abs. 1 Satz 4 VwVfG der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen. Differenzen zwischen zur Einsicht ausgelegten und im Internet veröffentlichten Unterlagen können daher keine Unklarheit der Planunterlagen begründen.

Die Erörterungen mit den Behörden und Versorgungsunternehmen sowie den privaten Einwendern sind unter Berücksichtigung der zur Zeit der Anhörung vorherrschenden pandemischen Lage (Covid-19) und Beachtung der in dem Zusammenhang geltenden Vorschriften des PlanSiG durchgeführt worden.

Die 1. Planänderungen zur Maßnahme E 2 des LBP im laufenden Verfahren sind in den Erörterungsterminen gegenständlich gewesen. Die 2. Planänderungen betrafen die Maßnahme E 2 sowie Anpassungen am Grunderwerbsverzeichnis, die durch Änderungen im Liegenschaftskataster hervorgerufen worden sind. Die Planänderungen betreffend die Anpassungen aus dem Liegenschaftskataster sind gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG M-V die Grundstücksbetroffenen unmittelbar beteiligt worden.

Hinsichtlich der neu betroffenen Flächen in Warenhof bei Waren (Müritz) erfolgte eine digitale Auslegung der Planunterlagen durch die Stadt Waren in der Zeit vom 25.01.2021 bis einschließlich 24.02.2021 auf deren Internetseite, weil diese Planänderung erstmals das Gebiet einer anderen Gemeinde als der bis dato betroffenen Gemeinden berührt. Es ist hierüber § 73 Abs. 8 i.V.m. Abs. 2-6 VwVfG M-V anzuwenden gewesen.

Da sich die Flächen der 2. Planänderung der Maßnahme E 2 im Gebiet bei Waren ausschließlich auf bundeseigenen Flächen befinden und deren Bereitstellung seitens der Verwalterin dieser Flächen, der BIMA, erklärt war, bedurfte es keiner unmittelbaren Beteiligung von Privaten als Grundstücksbetroffener. Über die ortsübliche Bekanntmachung ist die Planung allgemein allen zugänglich gemacht worden, so dass über Grundstücksbetroffenheiten hinaus Einwendungen erhoben werden konnten. Einwendungen

sind nicht vorgebracht worden. Stellungnahmen von TöB zur Planänderungen der Maßnahme E 2 ergaben fachliche Zustimmungen.

Auf eine Erstellung von Erwidern sowie Durchführung eines Erörterungstermins auf die Beteiligung zur 2. Planänderungen im laufenden Verfahren konnte zu Recht verzichtet werden, da die Einwendungen sich lediglich auf die Abwicklung von Grunderwerbsfragen beziehen und nicht gegen den Plan gerichtet sind.

Die Entscheidung zum Verzicht auf den Erörterungstermin stützt die Zulassungsbehörde darauf, dass nach § 17d Satz 1 FStrG für die Planänderung und das ergänzende Verfahren § 76 VwVfG M-V mit der Maßgabe gilt, dass auch im Falle einer Planänderung mit Öffentlichkeitsbeteiligung von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG M-V und des § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG<sub>n.F.</sub> abgesehen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde hat das ihr mit dieser Vorschrift eingeräumte Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung ausgeübt (vgl. § 40 VwVfG M-V) und ist zu dem Schluss gekommen, dass der Erörterungstermin die mit ihm verbundenen Ziele nicht erreichen kann, weil nach ihrer Einschätzung davon kein weiterer Erkenntnisgewinn zu erwarten ist.

Die Einführung von Deckblättern mit Bezug zu Klimafragen und daraus abgeleitet die Rückkehr zur ursprünglichen Baugrundtechnologie sind an Umweltbehörden, dem BUND MV e.V. und Privatbetroffenen, die hierzu Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 20.06.2022 zur Kenntnis und mit der Einräumung der Möglichkeit zur Äußerung übersandt worden. Die Planänderungen führen grundsätzlich jedoch zu keinen abweichenden und erheblich nachteiligen Veränderungen der Betroffenheiten, geschweige denn werden neue Betroffenheiten eröffnet. § 73 Abs. 8 VwVfG M-V kommt nicht zur Anwendung.

### **3.1.2.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **3.1.2.3.1 Verfahren**

Das Vorhaben unterlag einem vorangegangenen Raumordnungsverfahren, das 2006 mit einer UVP auf Raumordnungsebene abgeschlossen worden ist. Das Vorhaben unterliegt somit einem zweistufigen UVP-Verfahren.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgt wegen der UVP-Pflichtigkeit eine Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung in der zweiten Stufe, die das konkrete Vorhaben in Gestalt der aus der Raumordnung herausgearbeiteten Vorzugsvariante betrachtet. Nach § 49 UVPG<sub>n.F.</sub> kann die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche



erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden. So liegt es hier. Insbesondere unter der Heranziehung der die Verwaltungsökonomie begründenden Abschichtungswirkung, die der Gesetzgeber ausdrücklich erlaubt, ja sogar als Regelfall wünscht, baut die UVP im Planfeststellungsverfahren auf dem Ergebnis der UVP des Raumordnungsverfahrens auf und beschränkt sich auf die Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt wie sie sich aus der detailschärferen Vorhabenplanung auf dieser Ebene ergibt. Gegenstand ist im Planfeststellungsverfahren nach Willen des Gesetzgebers die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens (§ 5 UVPG n.F. und § 49 Abs. 2 UVPG n.F.) als konkretem Verfahrensgegenstand.

Im Verhältnis des Raumordnungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren bedarf es für die Manifestation der UVP für das konkret dem Planfeststellungsverfahren zugeführte Vorhaben daher einer immanenten Plausibilitätsfortschreibung der im Raumordnungsverfahren betrachteten Schutzgüter in Sachverhalt und Bewertung, um das Vorhaben in seiner konkreten Ausprägung, also auch unter Betrachtung der Ergebnisse der Raumordnung beurteilen zu können. Die Fortschreibung/ Plausibilisierung dient der Kontrolle der Verhältnisse wegen des sich i.d.R. ergebenden großen zeitlichen Auseinanderfallens der Betrachtungen und er sich regelmäßig fortentwickelnden Verhältnisse vor Ort, die Raumwiderstände und Schutzgüter betreffend. Diese Herangehensweise wurde im vorliegenden Verfahren so praktiziert, um so auf dieser Ebene für das Vorhaben die Umweltverträglichkeit auf belastbare Entscheidungsgrundlagen zu stellen.

Die Raumordnerische UVP wurde plausibilisiert, also fortgeschrieben, und so in die Entscheidung mit eingestellt. Aus der Zusammenschau der einzelnen gesetzlichen Anordnungen, die zur Bindungswirkung der Landesplanerischen oder Raumordnerischen Feststellung bzw. Beurteilung Regelungen treffen, ergibt sich außerdem, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wie ein öffentlicher Belang im Rahmen nachfolgender fachgesetzlich eröffneter Ermessens- und Abwägungsentscheidungen fungiert. In seiner rechtlichen Tragweite unterscheidet es sich nicht von den Stellungnahmen, die im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung abgegeben werden (vgl. Kment, NVWZ 2010, 542). Die zuständige Raumordnungsbehörde ist im Zulassungsverfahren ebenfalls als TöB in der Beteiligung eingebunden und somit sind die beiden Planungsebenen miteinander verzahnt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen erfolgte gemäß den Vorgaben der §§ 18 ff. UVPG n.F.. Seitens der Planfeststellungsbehörde wurde für die Durchführung

der UVP das UVPG in neuer Fassung herangezogen, da diverse Unterlagen, sei es auch nur teilweise, s.o. Ziffer 2.4, zum Stichtag 16. Mai 2017 nicht vorlagen. Gemäß Übergangsvorschrift § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG n.F. konnte das Privileg, die Fassung des UVPG alt weiter anzuwenden, nicht genutzt werden. Da das UVPG n.F. die Interessen der Umwelt im Vergleich zur alten Fassung nicht schlechter stellt, sondern vielmehr weitere zu beachtende Schutzgüter hinzugefügt und durch diverse Klarstellungen schärfere Anforderungen an die Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens stellt, ist die Heranziehung der neuen Fassung bezüglich der Zulassungsfragen dieses Vorhabens obendrein nicht nachteilig. Anhand der bis zum Stichtag 16. Mai 2017 vorliegenden Umweltunterlagen wäre eine rechtssichere Öffentlichkeitsbeteiligung und Durchführung der UVP nicht allumfassend möglich gewesen.

Die Bekanntmachung im Zusammenhang mit den zeitgleich zur Beteiligung bekanntgemachten Planänderungen und -ergänzungen diente ebenfalls der Eröffnung der Öffentlichkeitsbeteiligung nach UVPG für das gesamte Vorhaben, um die UVP in der Zulassungsentscheidung ergänzend durchführen zu können. Die Bekanntmachung enthält alle notwendigen Angaben zur Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 18 UVPG n.F. (§ 9 Abs. 1 a UVPG a.F.), um eine Anstoßwirkung zu erzeugen und die Möglichkeit zu eröffnen, zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens in seiner Gesamtheit Einwendungen und Stellungnahmen abzugeben. Das Verfahren wird so den Anforderungen gerecht, die im ergänzenden Verfahren der Fehlerheilung zum Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 erforderlich waren. Entsprechend der Bekanntmachung ist die Auslegung erfolgt. Der Öffentlichkeit sind umfangreiche Materialien unter anderem zum Raumordnungsverfahren, zur UVS, den Fortschreibungen der UVS und Plausibilisierung der UVS, zu weiteren umweltrechtlich erforderlichen Unterlagen wie dem Fachbeitrag nach WRRL (Wasserrahmenrichtlinie) und zur Verkehrsprognose zugänglich gewesen. Die zuvor genannten Unterlagen sind neben der öffentlichen Auslegung auch von der Planfeststellungsbehörde auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V veröffentlicht und in das UVP-Portal eingestellt worden.

Die Verfahrensweisen im Fortgang der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden hinsichtlich der Beteiligung nach UVPG entsprechend der Beteiligung für das Änderungs- und ergänzungsvorhaben durchgeführt. Es wird auf Ziffer 3.1.2.2 verwiesen.

Die erfolgten Planänderungen wurden jeweils beteiligt und stets im UVP-Portal zur Bekanntmachung mit aufgenommen. Ein Erörterungstermin wurde durchgeführt.

Die Einführung von Deckblättern wegen der erneuten Änderung der Gründungstechnologie im Baubereich Starsow-Niederung bedeutet ein Zurückfallen auf die planfestgestellte Lösung zur Gründung und Baugrundkonsolidierung.

Die schon im Ursprungsplanfeststellungsbeschluss geplante Baugrundherstellung in der Starsow-Niederung durch Vorlastschüttung stellt eine weniger erhebliche nachteilige Auswirkung des Vorhabens auf die dadurch berührten Schutzgüter Boden und Klima dar, als die im Planänderungsverfahren noch gegenständliche Baugrundtechnologie des Bodenaustauschs im Bereich der Starsow-Niederung. Eine neue Wertigkeit der Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ist mit dem Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes (KSG) aufgetreten. Diese führte zwingend zu Abänderung der Baugrundtechnologie, soll das Vorhaben antragsgemäß zugelassen werden.

Die Planänderungen führen grundsätzlich jedoch zu keinen erstmalig neuen oder abweichenden und erheblich nachteiligen Veränderungen der Betroffenheiten i.S.d. § 73 Abs. 8 VwVfG M-V. Da das Vorhaben UVP-pflichtig ist, ist die Öffentlichkeitsbeteiligung jedoch gemäß § 22 UVPG durchgeführt werden; davon abgesehen werden soll nur in Fällen von keinen zusätzlichen erheblichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Da Klimabelange betroffen sind, die angesichts des KSG ohne Übergangsregelung als quasi erheblich für die Öffentlichkeit über das Schutzgut Klima des UVPG einstuftbar sind und hier der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für die Abgrenzung zur Erheblichkeit oder Ausbleiben einer Erheblichkeit bekannt sind, wurde das Nachbeteiligungsverfahren durchgeführt.

### **3.1.2.3.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung**

Im Beteiligungsverfahren sind Einwendungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit vorgebracht worden, die sowohl das Verfahren betreffen als auch materielle Verträglichkeitsfragen des Vorhabens. Zu letzterem wird auf Ziffer 3.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

#### P13, P17, P18

Die Einwender kritisieren die Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie tragen in diesem Verfahren vor, das Vorhaben unterliege einer UVP und damit bestehe gemäß der RI- 85/37 EWG geändert RI- 2003/35/EG unverzichtbar die Einbeziehung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit. Die

betroffenen Bürger sollen so informiert werden, dass sie ihre Interessen effektiv wahrnehmen können, erforderlichenfalls auch gerichtlich.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahren auf Grundlage der UVS 2005 und der UVS 2009 stelle die Grundlage der UVP im Planfeststellungsverfahren 2014 dar. Auf Grund der unzureichenden und fehlerhaften Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere die Vollständigkeit der Unterlagen betreffend, haben die Einwender im Eilverfahren vor dem OVG Mecklenburg - Vorpommern das Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 als rechtlich zu beanstanden gerügt. Konkret wurde angemahnt, dass der Versuch die fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung der UVP im Rahmen des Raumordnungsverfahrens 2005 durch eine zusätzliche UVS von INROS LACKNER im Jahre 2009 zu heilen und diese beide Verfahren als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren mit ebenfalls unzureichender Auslage der Unterlagen zu verwenden, rechtlich anfechtbar sei. Der Bezug zu den beiden Verfahrensabläufen 2006 und 2009 im Planfeststellungsverfahren 2014 konnte durch weiterhin fehlende Unterlagen in der Auslegung laut OVG Beschluss (Aktz.4M303/15) nicht geheilt werden. Nach dem das OVG im Rahmen eines Eilverfahrens dieses gerügt hat und ein Erfolg der klagenden Einwender in der Hauptsache absehbar wurde, habe der Vorhabenträger ein Planänderungsverfahren angestrengt, um sowohl die Rügen des OVGs zu heilen als auch die offenbar gerechtfertigten Einwendungen im Planfeststellungsverfahren 2014 nachträglich zu berücksichtigen. Insbesondere seien die in den vorherigen Verfahren bis 2014 fehlenden Unterlagen 2018 teilweise ermittelt und ausgelegt worden. In den Jahren 2016 bis 2018 seien auch die in den Einwendungen geltend gemachten Bedenken zur Variantenauswahl vom Vorhabenträger durch eine Plausibilitätsprüfung auf den Prüfstand gestellt worden. Dies führte zwar im erneuten Abwägungsprozess partiell zu veränderten Bewertungspunkten, so dass damit dokumentiert wurde, dass die Einwendungen 2014 durchaus relevant waren, im Endergebnis blieb jedoch die Variante 3b PF als Vorzugstrasse in unmittelbarer Nähe von Starsow erhalten. Das Ergebnis des erneuten Abwägungsprozess 2017 sei vom Leiter der Straßenbaubehörde als Vorhabenträger bereits in einer Veranstaltung 2016 angekündigt worden. Der frühe Zeitpunkt der Ankündigung des Endergebnisses lasse zumindest den Verdacht aufkommen, dass das Ergebnis des Abwägungsprozesses vorgegeben war. Die Einwendung vermittelt im Auslegungswege die Kritik, das ergänzend durchgeführte Beteiligungsverfahren nach UVPG stelle lediglich eine abzuarbeitende Formalie dar, ohne

dass der Umweltverträglichkeitsprüfung die erforderliche Objektivität eingeräumt werde. Der Vorhabenträger habe das Bewertungsergebnis schon vorweggenommen.

Die Erwidernng des Vorhabenträgers bestätigt zunächst die Rüge des Verfahrens durch das OVG. Der Vorhabenträger erwidert des Weiteren, dass das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung ordnungsgemäß durchgeführt worden sei und mit dem Beschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenentscheidung bilde. In umfassenden Plausibilitätsprüfungen, welche die relevanten Unterlagen alle Verfahrensschritte (2005, 2009, 2015) beinhaltet, sei vom Vorhabenträger überprüft, zu welchem Ergebnis der Variantenvergleich unter Berücksichtigung aktueller Daten- und Rechtsgrundlagen nach heutigem Stand führen würde.

Die Formulierung „wenige zusätzliche Informationen“ sei unzutreffend. Die Antragsunterlage 2018 wurde inhaltlich, räumlich und konzeptionell nach dem Stand der Technik umfassend überarbeitet. Alle wichtigen vorgenommenen Ergänzungen und Überarbeitungen seien in Unterlage 0 „Erläuterungen zur Gesamtunterlage“ zusammengestellt.

Die Verkehrsplanerische Untersuchung wurde auf das Prognosejahr 2030 aktualisiert, der Untersuchungsraum umfassend nachkartiert, die immissionsschutzrechtlichen Gutachten (Schalltechnische, luftschadstofftechnische Untersuchungen) auf Basis der Verkehrsprognose 2030 Neuberechnet, das Maßnahmenkonzept des LBP angepasst, der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie überarbeitet sowie umfangreiche Unterlagen zur Umweltverträglichkeit zusammengestellt bzw. erstellt. Im Einzelnen umfasse die ausgelegte Unterlage die UVS-Unterlagen (2005) aus dem Raumordnungsverfahren nebst Raumordnungsbeschluss und Scopingprotokoll, die UVS-Unterlagen aus der Linienbestätigung (2009) verbunden mit einer Plausibilisierung der UVS (2018), die Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung aus dem Jahr 2015, sowie deren Plausibilisierung (2018), zusammenfassende Darstellungen der Umweltauswirkungen (2010 und 2018), sowie eine Kurzfassung der Inhalte nach § 16 UVPG in Form eines UVP-Berichtes mit freiwilliger Berücksichtigung des neuen Schutzgutkatalogs des UVPG n.F..

Im Erörterungstermin ist der Verfahrensablauf zur UVP ergebnislos besprochen worden. Es bleibt bei den Einwendungen und der Erwidernng des Vorhabenträgers.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat mit dem durchgeführten ergänzenden Verfahren den Anforderungen der §§ 18 ff UVPG genüge getan und die Öffentlichkeit hinsichtlich der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung über die dazu vorliegenden Unterlagen unterrichtet.

Die ausgelegten Unterlagen umfassen die gesamte Herleitung der die UVP ermöglichenden Materialien, die erarbeitet wurden, einschließlich der UVS, die für das Raumordnungsverfahren und der dort vorgenommenen ersten Stufe der UVP vorlagen.

Die Anstoßwirkung wurde erzielt.

Es ist zulässig, die Öffentlichkeitsbeteiligung für die UVP nach UVPG gemeinsam mit der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Durchführung einer Anhörung zur Planfeststellung des Vorhabens – auch wenn es sich um ein Planänderungs- und -ergänzungsvorhaben handelt – durchzuführen. Die Bekanntmachung weist die jeweils gesonderten Verfahren aus.

Hinsichtlich des ergänzenden Verfahrens für die UVP wird der Öffentlichkeit vermittelt, sich zum gesamten Vorhaben äußern zu dürfen.

Die Äußerung des Vorhabenträgers auf einer Veranstaltung 2016, das Ergebnis des Abwägungsprozesses für die UVP werde die planfestbestellte Vorzugsvariante bestätigen, ist außerhalb des Beteiligungsverfahrens und vor dem Erörterungstermin, der ordnungsgemäß im Verfahren durchgeführt wurde, erfolgt und gehörte nicht in die für die Zulassungsbehörde relevanten und einzuhaltenden Verfahrensschritte. Die Zulassungsbehörde hat an dem Termin nicht teilgenommen, auf welchem die Äußerung gefallen sein soll. Sie ist nicht entscheidungsrelevant im Abwägungsprozess für die UVP, die durch die Planfeststellungsbehörde als zuständige Zulassungsbehörde vorgenommen wird. Der Vorhabenträger ist gegenüber der Zulassungsbehörde nicht weisungsbefugt. Der Anhörungsvorgang bleibt von der genannten Äußerung unberührt und beeinflusst den Abwägungsvorgang durch die Zulassungsbehörde nicht. Das Beteiligungsverfahren ist auch nicht beschädigt oder in irgendeiner Form beeinflusst worden.

Die Durchführung der UVP ist durch die Zulassungsbehörde (Planfeststellungsbehörde) im Anschluss an das ordnungsgemäß verlaufene Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren als ergänzendes Verfahren i.S.d. § 75 Abs. 1 a S. 2 VwVfG M-V unmittelbar im Anschluss nach Durchführung des Erörterungstermins in den Monaten September – Dezember 2020 erfolgt. Es findet hier im ergänzenden Planänderungs- und –ergänzungsbefehl Eingang und bewertet das gesamte Vorhaben hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit. Diese Phase steht außerhalb des Zugriffs oder Einflusses des Vorhabenträgers.

## **3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung**

### **3.2.1 Planungsermessen**

Die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. 04.2015 bleiben bestehen.

### **3.2.2 Planrechtfertigung**

#### **3.2.2.1 Bedarfsplanung nach Fernstraßenausbaugesetz**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Das Bauvorhaben der B 198 und ebenfalls das Vorhaben B 189n Mirow-Wittstock sind als festdisponierte Vorhaben unter Anwendung der Vorschriften des vordringlichen Bedarfs im seit der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (siehe lfd. Nr. 664, 671 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes [FStrAbG]) aufgeführt. Mit der Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Das Fernstraßenausbaugesetz ist als geltendes Recht von der Verwaltung zu beachten (Art. 20 Abs. 3 GG). Somit steht für beide Vorhaben die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest.

#### **3.2.2.2 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

In der Prognose 2030 weist die Bundesstraße B 198 für den Prognose-Nullfall im Bereich Stadtzentrum Mirow die Entwicklung eines Gesamtverkehrsaufkommens von 8490 Kfz/ 24h aus, wobei der Schwerlastanteil mit 970 Kfz/ 24h prognostiziert wird.

#### **3.2.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose**

Sämtliche hier zu behandelnden Einwendungen zur Planrechtfertigung und der dem Vorhaben zu Grunde liegenden Verkehrsprognose wurde im Erörterungstermin angesprochen und diskutiert, konnten jedoch in keinem Punkt zu einer Abwendung führen, so dass sie alle aufrecht gehalten wurden.

Da die Einwendungen jeweils mit Eigentumsbetroffenheiten einiger Einwender einhergehen, besteht diesen gegenüber das Recht und der Anspruch, die Rechtmäßigkeit des gesamten Vorhabens überprüfen zu lassen, da der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet; ständige Rechtsprechung seit BVerwG, Urteil vom 18. März 1983 – 4 C 80/79 (Vollüberprüfungsanspruch). Wegen gleichlautenden beziehungsweise gleich gemeinten Einwendungen weiterer Einwender zu den Themen, werden diese Einwendungen mit benannt. Sobald kein Vollüberprüfungsanspruch besteht, gelten die Einwendungen gegenüber den nicht eigentumsmäßig Betroffenen als bereits aus diesem Grund zurückgewiesen. In der Sache selbst erfolgt die Abwägungsentscheidung materiell-rechtlich dann gesamt, den jeweiligen Einwendungsaspekt betreffend. Er wird also nicht nur formaljuristisch zurückgewiesen, sondern auch hinsichtlich seines materiell-rechtlichen Gehaltes geprüft, um sicher zu gehen, dass von Amts wegen die gegenüberstehenden Interessen und Belange in der Sache berücksichtigt werden.

P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Bei den Einwendern P3, P4, P5, P7, P8, P10, P12, P16 und P19 sind keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten gegeben. Die Einwender P6, P9, P11, P13, P15, P17 und P18 werden durch das Vorhaben eigentumsrechtlich betroffen.

Es wird eingewandt, dass sich aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen – insbesondere ohne Verwirklichung des Westabschnittes und der B 189n keine Notwendigkeit des Baus der Ortsumgebung ergebe.

Die Einwender verweisen auf einen Text aus den Unterlagen zur Aktualisierung der Verkehrsprognose, in dem es heiße, auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose (mit Prognosehorizont 2030) ergeben sich auch bei Beibehaltung des Planfalls „Mit B 189n“ veränderte Prognose-Verkehrsmengen. Es komme zu einer Verringerung des prognostizierten täglichen Verkehrsaufkommens von max. 12.000 Kfz/d (in UVS Süd 2005; damaliger Prognosehorizont 2015) bzw. max. 10.900 Kfz/d (in UVS Süd 2009; Prognosehorizont 2020) auf max. 10.190 Kfz/d in der aktuellen Untersuchung (Prognosehorizont 2030).

Die Relevanz der vorgenommenen Verkehrsprognosen, welche die Grundlage von diversen UVS bildete, werde durch die Einwender angezweifelt. So seien auf Grundlage eines nur



wenige Jahre beobachteten Trends die Prognosezahlen um ca. 1/6 nach unten korrigiert, obwohl der bundesweite Trend gegenläufig sei.

Bei der aktualisierten Verkehrszählung und der Bewertung der Ergebnisse werde nicht einmal die Ursache für diesen unplausiblen Trend hinterfragt. Auch sei nicht thematisiert worden, welche Auswirkungen die Ausweisung der Maut für den Schwerlastverkehr (SLV) auf Bundesstraßen für die Bundes- und Landesstraßen haben (Stichwort Verdrängungsverkehre). Die Relevanz der Prognose müsse angezweifelt werden. Zudem müssen darauf aufbauend die Beurteilungswerte der Lärmprognosen, die Schadstoffimmissionen und vor allem die Trends, wie die Verkehre mit und ohne Umgehungsstraße verlaufen, kritisch hinterfragt werden. Im Weiteren stelle sich die Frage, ob die verbleibenden - ohne B 189n und OU - ca. 4500 Fahrzeuge (werden durch LKW-Maut auf Bundesstraßen erheblich weniger werden) des Durchgangsverkehrs durch Mirow, tatsächlich einen derartig gravierenden Eingriff in Natur und Landschaft und Eigentumsrechte rechtfertige. Denn es sei absehbar, dass auf Grund der immensen Raumwiderstände und des sich bereits formierenden Widerstandes der Anliegergemeinden die 189n gar nicht gebaut werde und der dadurch induzierte Verkehr entfallen würde.

Der Vorhabenträger bestätigt die Aussage zur Verkehrsprognose 2015 hinsichtlich der in Ansatz gebrachten Zahlen, verweist aber ergänzend darauf hin, dass die aktualisierten Verkehrsprognosedaten für das Jahr 2030 auf neu durchgeführten Verkehrszählungen und deren Hochrechnung gemäß gültigem Regelwerk „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) 2015 basieren. Diese Daten seien in den aktualisierten immissionsschutzfachlichen Gutachten zu Grunde gelegt. Die aktualisierte Verkehrsprognose stelle eine der Grundlagen im Rahmen der Erstellung von immissionsschutzfachlichen Gutachten und Umweltverträglichkeitsstudien dar. Der bundesweite Trend, ausgewiesen in der Verflechtungsprognose 2030, sei für verkehrsplanerische Zwecke im Hinblick auf den Bau konkreter Vorhaben nicht aussagekräftig. Bei der Verflechtungsprognose werden Quell- und Zielverkehre nur in einem geringen Umfang und Binnenverkehre überhaupt nicht berücksichtigt. Das sei für die konkrete Planung zu ungenau. Abweichungen einer vorhabenbezogenen verkehrstechnischen Untersuchung zu den Ergebnissen der Verkehrsverflechtungsprognose seien üblich. Die Auswirkungen der Einführung der Bundesstraßenmaut, am 01.07.2018, auf die Entwicklung der Verkehrszahlen seien vernachlässigbar, was auch die Auswertung der

Dauerzählstelle Vietzen zeige. Das liege daran, dass in der Ost-West-Relation kaum alternative, unbemautete Straßen zur Verfügung stünden. Die B 198 bleibe für Ost-West-Verkehre auch nach Ausweitung der Maut auf die Bundesstraßen eine attraktive Route.

Auch die B 189n sei im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Von einer Nichtrealisierung des Vorhabens B 189n gehe der Vorhabenträger somit nicht aus. Darüber hinaus ergebe sich selbst ohne B 189n eine effektive Entlastung der B 198 Ortsdurchfahrt Mirow vom Durchgangsverkehr in einer Höhe von 55 Prozent.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Vorhaben als im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 fest disponiertes Vorhaben verfügt über eine gem. § 1 Abs. 2 des 6 FStrAbÄndG gesetzlich festgestellte Planrechtfertigung. Auch schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung vom 15.04.2015 befand sich das Vorhaben im – damals noch gültigen – 5 FStrAbÄndG und somit im gesetzlich festgelegten Bedarfsplan. Dem BVWP liegt eine stets fortentwickelte bundesweite Verkehrsverflechtungsprognose zu Grunde, auf welche sich auch der Vorhabenträger für dieses Projekt beziehen muss und bezogen hat.

Der Einwand, die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchung sei hinsichtlich der Fallkonstellationen mit und ohne B 189 n unplausibel, kann in der vorgebrachten Form nicht in ein Verhältnis zu der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 gesetzt werden. Die vorgebrachte Unplausibilität kann in dieser Form nicht belastbar gegengerechnet werden.

Die Herangehensweise des Vorhabenträgers an seine für dieses Vorhaben herangezogene Verkehrsprognose mit seitens der Einwender kritisierten Korrekturannahmen ist nicht wegen offenkundiger Unrechtmäßigkeit verwerfbar. Eine gesetzliche Vorgabe, nach welcher Methodik und unter Zugrundlegung welcher Annahmen eine Verkehrsprognose zu erstellen ist, existiert nicht. Ausschlaggebend nach geltender Rechtsprechung ist, dass eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, die Prognose auf realistischen Annahmen beruht und Prognoseergebnis begründet nachvollziehbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 07. Juli 1978 – 4C 79/76; BVerwG, Urteil vom 23. April 2014 – 9 A 25/12, Rn. 30).

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt zunächst die Zulässigkeit der vom Vorhabenträger vorgenommene Unterscheidung zwischen der für die Bundesverkehrswegeplanung erstellten, auf das Fernstraßennetz bezogenen deutschlandweiten Verflechtungsprognose

für die großräumigen Netzbeeinflussungen einerseits und den für die Planung des konkreten Vorhabens erstellten (projektbezogenen) Verkehrsuntersuchungen andererseits. Letztere betrachten den deutlich kleineren Planungsraum, es fließen hier neben Daten der Verflechtungsprognose überdies Daten über Verkehrsbeziehungen im regionalen und lokalen Straßennetz ein; die Methode ist rechtlich haltbar, vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 – 9 A 30/15 Rn. 21. Die Verwendung des gleichen Prognosehorizonts stellt einen bloßen Orientierungsrahmen dar und erfasst dabei eine zeitliche Vorgabe, deren Aussagegehalt für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme als sachgemäß angesehen wird. Diese Herangehensweise ist rechtmäßig, vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, Rn 167.

Der Prognosehorizont ist seitens des Vorhabenträgers im Planungskontext und den andauernden Planungszeiträumen bis zur Planungsverwirklichung angemessen weiterentwickelt worden. Ebenso darf gemäß BVerwG, Urt. v. 15.2.2018 – 9 C 1/17 der Vorhabenträger und mit dieser Entscheidungsfindung auch die Planfeststellungsbehörde bei der vorhabenbezogenen Verkehrsprognose die Verwirklichung eines anderen Projekts, das im Bedarfsplan des Bundes als Vordringlicher Bedarf aufgeführt ist, unterstellen, solange nicht ausnahmsweise gewichtige Anhaltspunkte bestehen, die gegen eine Verwirklichung innerhalb des Prognosehorizonts sprechen.

Die hier hinzugezogene Maßnahme B 189n ist Inhalt des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und mit der Projektbezeichnung B 189n Mirow - AS Wittstock/ Dosse (A 19) unter der Projektnummer B 189n-G30-MV-BB sowie im Bedarfsplan Anlage 1 zum 6. FStrAbÄndG unterlaufender Nummer 664 im vordringlichen Bedarf eingestuft. Für die Verkehrsprognose und die sich daraus erwachsenden Anforderungen an die Ausführungen des Vorhabens und erforderliche Schutzeinrichtungen ist das im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf aufgeführte Vorhaben des Neubaus B 189n von Wittstock nach Mirow zu berücksichtigen und wurde berücksichtigt.

Der Planfeststellungsbehörde ist zum Zeitpunkt der Planfeststellung kein gewichtiger Anhaltspunkt bekannt, dass das Vorhaben B 189n nicht verwirklicht wird. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung wird im Rahmen der Linienbestimmung die Ermittlung denkbarer Varianten durchgeführt, die zwar mit hohen Raumwiderständen ausgestattet sind, es jedoch kein Argument erkennbar ist, dass dieser Verfahrensschritt zur Linienfindung im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens scheitert. Das Linienfindungsverfahren stellt einen wichtigen Teil für die Umsetzung des Vorhabens dar und spiegelt wieder, dass es zur Umsetzung gebracht werden soll. Das Vorhaben B 189n wird so zu Recht in die

Verkehrsuntersuchungen eingebunden und berücksichtigt; es führt daher u.a. zu danach ausgerichteten Betrachtungen der Umweltauswirkungen (unter Volllast beider Verkehrsvorhaben B 189n zur B 198 OU).

Wie die Einwender richtigerweise anführen, dienen die projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen als Grundlage für die weiteren Planungen des Vorhabens einschließlich des Lärmschutzkonzepts sowie der Betrachtungen zu Schadstoffbelastungen, welche sich an die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben zu halten haben bzw. deren vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten sind (§§ 41 bis 43 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV, 39. BImSchV). Sie müssen bis zur Vorhabenzulassung regelmäßig an den sich veränderten Gegebenheiten messen lassen. Im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz wurde bereits im Februar 2007 die Verkehrsuntersuchung zur B 198 Ortsumgehung Mirow auf den Prognosehorizont 2020 aktualisiert. Auf Grund der veränderten Entwicklung der Fahrleistungen, des Einwohnerrückgangs in der Region, der Entwicklung des Gebietes für Urlauber und Erholungssuchende sowie der Neubau der Bundesautobahn A 20 sind die Aussagen zu Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr aus der früheren Verkehrsuntersuchung nur bedingt übertragbar. Es wurden daher neue Verkehrserhebungen notwendig, um die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt abbilden zu können. Daraufhin wurden im Juni 2010 neue Verkehrserhebungen und eine weitere Aktualisierung der Untersuchung auf den Prognosehorizont 2025 durchgeführt.

In diesem Zusammenhang sind auch neue Verkehrserhebungen durchgeführt worden, bestehend aus insgesamt sieben Querschnitts- und vier Knotenpunktzählungen. Zur Ermittlung der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrsströme wurde bei den Querschnittszählungen an den Ortseingängen von allen passierenden Fahrzeugen das amtliche Kennzeichen fahrtrichtungsgetreu registriert. Durch die Auswertung dieser sogenannten Fahrzeugkennzeichenmethode (FKM) konnten die Durchgangsverkehre bestimmt und abgebildet werden. Im Anschluss daran erfolgte die Hochrechnung der bei den Verkehrserhebungen am 15.06.2010 (Zähltag) erfassten Verkehren auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage des Jahres (DTV). Die dazu benötigten Hochrechnungsfaktoren wurden auf Grundlage der Auswertung der Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen ermittelt (vgl. Erläuterungsbericht, U 1, S 12). Die anschließende Ermittlung der Prognoseverkehrsstärken erfolgte mittels Modellprognose. Die Modellprognose gewährleistet eine angemessene Berücksichtigung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie des Verkehrsverhaltens bei der Berechnung des künftigen

Verkehrs. Die modellhafte Berechnung der Verkehrsbelastung im Prognosehorizont 2025 erfordert eine analoge Modellrechnung für den Analysezustand. Die Fahrtenmatrizen der Analyse 2010 wurden im Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr für den DTV berechnet. Entsprechend den Strukturpotentialen von Mirow (Einwohner und Arbeitsplätze) und anhand der Verkehrszählungen wurden der Ziel- und Quellverkehr und anschließend der Binnenverkehr bestimmt. Die Eckwerte für die Matrixstruktur wurden auf die hochgerechneten Ergebnisse der Verkehrszählung abgestimmt. Im Ergebnis liegt die Matrix im DTV des Gesamtverkehrs, des Schwerverkehrs > 3,5 t und des Güterverkehrs > 2,8 t vor. Das modellhaft zugrunde gelegte Straßennetz beinhaltet die Ortsdurchfahrt der B 198 und alle für die Verteilung des Verkehrs relevanten Straßenzüge. Auf der Grundlage dieses Verkehrsmodells wurden anschließend neben dem Analyse-Nullfall 2010, sowie dem Prognose-Nullfall ohne B 189n und dem Prognose-Nullfall mit B 189n insgesamt drei Prognose-Planfälle 2025 betrachtet. In den beiden Prognose-Planfällen B 198 OU Mirow – Südabschnitt und B 198 OU Mirow ohne B 189n ist unterstellt, dass die Straßenverbindung der B 189n zwischen Wittstock und Mirow im Prognose-Horizont 2025 noch nicht realisiert ist. Der Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n hingegen geht von einer Fertigstellung der Neubauverbindung der B 189n aus.

Im August 2012 erfolgte eine Ergänzung der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2025 um einen vierten Prognose-Planfall B 198 OU Mirow ohne B 189n und ohne Knoten Nord. Dieser Planfall stellt den Endzustand der B 198 OU Mirow ohne Berücksichtigung der B 189n und ohne den Knoten Nord dar. Im März 2013 wurde die Verkehrsprognose 2025 erneut um zwei weitere Prognose-Planfälle ergänzt, da gemäß Auflage zum Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf das Überführungsbauwerk an der Kreisstraße MST 5 nach Peetsch zu verzichten war und stattdessen ein vierarmiger plangleicher Knotenpunkt zwischen der geplanten OU-Trasse und der Kreisstraße MST 5 vorgesehen wurde.

Mit Beantragung des Planänderungs- und Ergänzungsverfahrens hat der Vorhabenträger eine Fortschreibung der zugrunde zu legenden verkehrstechnischen Untersuchungen wegen des Aktualisierungserfordernisses mit Erweiterung des Prognosehorizonts auf 2030 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Denn inzwischen verliefen durch veränderte Netzstrukturen und nicht vorhersehbare Strukturveränderungen (Einwohnerrückgang, Arbeitsplatzmangel usw.) die Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht kontinuierlich, so

dass eine Aktualisierung der Analysenetzbelastungen und die Neubestimmung der Verkehrsbelastungen in der Prognose 2030 notwendig geworden ist.

Die 2016 aktualisierte Prognose baut auf Verkehrserhebungen und Verkehrszählungen auf, die veränderte Netzstrukturen der verkehrlichen Situation berücksichtigt sowie die genannten zwischenzeitlich eingetretenen Strukturveränderungen. Sie betrachtet den Nullfall und die Planfälle B1 98 OU Mirow ohne B 189n, B 198 OU Mirow mit B 189n, B 198 OU Mirow Südabschnitt, B 198 OU Mirow Westabschnitt. Die beiden letzten Planfälle sind unter der Annahme betrachtet worden, dass die B 189n bis zum Prognosehorizont 2020 noch nicht realisiert ist. Das Untersuchungsnetz bezieht sich auf die für die plangegenständliche Variante 3b für den Südteil der Ortsumgehung und die durch den Vorhabenträger vorgelegte Vorzugsvariante 3 für den Westabschnitt der Ortsumgehung. Zur Prognosematrix wird auf Pkt. 3.2 der Aktualisierung der Verkehrsprognose, S. 13, verwiesen. An dieser Matrix besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein methodischer Zweifel.

Die im Sommer 2018 in Kraft getretene Ausdehnung der LKW-Maut auf Bundesstraßen ist in der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt. Dieser Umstand führt jedoch nicht dazu, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen in Frage zu stellen wären. Die Planfeststellungsbehörde folgt in dem Zusammenhang den Ausführungen des Vorhabenträgers unter Bezug auf die bisherigen Auswertungen der Dauerzählstelle in Vietzen, in deren Ergebnis in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich aufgrund fehlender attraktiver nicht Maut-pflichtiger Straßenverbindungen keine bis sehr wenig Ausweichverkehre stattfinden, diese also vernachlässigbar sind. Die Datenbasis unterliegt zwar gewissen Einschränkungen, lässt sich aber unter Berücksichtigung der regionalen verkehrlichen Gegebenheiten mit einer realistischen Betrachtungsweise vereinbaren. Gegenteilige Annahmen zu spürbaren Veränderungen der Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung infolge der eingeführten LKW-Maut auf Bundesstraßen sind nach aktueller Lage für die nachgeordneten Straßennetze im Bereich des Vorhabens nicht ersichtlich.

Hinsichtlich der Einwendung zu dem in der vorhabenbasierten aktualisierten Verkehrsprognose aufgezeigten Trend der Prognosezahlen, die sich entgegen dem bundesweiten Trend verringern und auch entgegen den Angaben der Verkehrsprognose 2025 bzw. leicht rückläufig sind, werden Umstände darin gesehen, dass das dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Verkehrsmodell relativ grobmaschig aufgebaut ist und Binnenverkehre nur unvollständig mitbetrachtet. Die Bewertung erfolgt für

Verkehrsprojekte in ganz Deutschland und hat von sich aus bereits nicht den Anspruch, für jedes einzelne Projekt in der erforderlichen Tiefenschärfe detailgenaue Aussagen zu treffen. Zu dem Ergebnis der Verflechtungsprognose 2030 führt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus, dass das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung tendenziell zunehmen, sich jedoch in den einzelnen Landesregionen unterschiedliche Entwicklungen feststellen lassen. Die Entwicklung der Personenverkehrsleistung wird analog der Bevölkerungsentwicklung angenommen, für die in der Verkehrsverflechtungsprognose für den Bereich Mecklenburgische Seenplatte eine Abnahme prognostiziert wird (Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht zum FE-Projekt 96.0981/2011 im Auftrag des BMDV, S. 155). Die Entwicklung des regionalen Güterverkehrsaufkommens im Bereich Mecklenburgische Seenplatte wird ebenfalls eher als verhalten und tendenziell abnehmend eingestuft (Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht zum FE-Projekt 96.0981/2011 im Auftrag des BMDV, S.259). Insofern kann die Planfeststellungsbehörde keine offensichtlichen Widersprüchlichkeiten zwischen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes und der projektbezogenen aktualisierten Verkehrsprognose des Vorhabenträgers erkennen. In die projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen fließen aktualisierte regionale soziökonomische Daten sowie auch Daten über Verkehrsbeziehungen im regionalen und lokalen Straßennetz mit ein, die eine nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Verkehrsprognose abbilden.

Im Ergebnis ist die von den Einwendern vorgebrachte Kritik an den verkehrstechnischen Untersuchungen nicht ausreichend, um diese als Grundlage für die Planungen und die Planung selbst in Frage zu stellen.

Auch bereits unter dem Aspekt der in § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG angeordneten Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, welche mit Einstellung des Vorhabens in den BVWP 2013 erfolgt ist, hat der Gesetzgeber einen Abwägungsvorgang vollzogen. Diese Gegebenheit trifft ebenso für den Bau der B 189n zu. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung für das gegenständliche Vorhaben unter derartigen Mängeln leidet, die einer Aufnahme in die Bedarfsplanung konkret im Hinblick auf zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen oder im Hinblick auf die Notwendigkeit der verkehrlichen Anpassungen entgegenstünden. Ebenso haben sich aktuell die Verhältnisse der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers nicht so grundlegend gewandelt, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte.

### **3.2.3 Abschnittsbildung**

Die Aufteilung des Neubauvorhabens der Ortsumfahrung Mirow in einen Südabschnitt und einen Westabschnitt ist bereits mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 nach dem 5. FStrAbÄndG vom 04. Oktober 2004 seitens des Bundesgesetzgebers so vorgesehen gewesen, so dass die Planung seitens des Vorhabenträgers danach ausgerichtet erfolgte. Die Bildung von Planungsabschnitten ist grundsätzlich zulässig und dem Vorhabenträger nicht verwehrt, die Planung in den beiden Abschnitten entsprechend zu betreiben, auch wenn nach dem 6. FStrAbÄndG G. v. 23.12.2016 BGBl. I S. 3354 (Nr. 67); Geltung ab 31.12.2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) das Vorhaben Neubau OU Mirow nunmehr als ein Vorhaben unter fest disponierten und laufenden Vorhaben) benannt wird. Mit der geänderten Bezeichnung des Vorhabens im BVWP 2030 und im Bedarfsplan während des laufenden Verfahren wird dem Vorhabenträger nicht abverlangt, das Projekt vollständig danach anzupassen und eine neue (Gesamt-)Vorhabenplanung aufzulegen; davor steht der im BVWP geführte Zusatz laufendes Verfahren sowie nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde der Planerhaltungsgrundsatz im Fachplanungsrecht.

Allerdings ist das Gesamtkonzept des Vorhabens über den jeweiligen einzelnen Planungsabschnitt hinaus im Blick zu behalten. Stehen Planungstorsi wegen Nichtverwirklichbarkeit z.B. wegen unüberwindbarer Planungshindernisse zu befürchten - diese Möglichkeit ist gemäß Urteil BVerwG 9 A 64/07 vom 12. August 2009 nach summarischer Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch im weiteren Verlauf auszuschließen - oder kann der Vorhabenabschnitt keine eigenständige (sinnvolle) Verkehrsfunktion im Gesamtnetz übernehmen - vergl. schon Gerichtsbescheid vom 3. Juli 1996 - BVerwG 11 A 64/95 und seither gefestigte Rechtsprechung - ist die Abschnittsbildung unzulässig.

Im vorliegenden Fall des Vorhabens Mirow-Süd als Abschnitt, der am östlichen Bauende in den Bestand der B 198 in Richtung Neustrelitz einschleift, im Osten jedoch am Knoten mit der Landesstraße L 25 endet und allzeit enden würde, sollte die Realisierung des Abschnittes Mirow-West unterbleiben, würde der überregionale Verkehr auf diesen Verkehrsabschnitt Mirow-Süd über die Vermittlung durch die Landesstraße L 25 bis in die Ortslage Mirow hinein (und vice versa aus der Ortslage Mirow heraus) mit dortiger



Anbindung an die bestehende Ortsdurchfahrt Mirow zur Weiterführung nach und von West auf der B 198 geführt werden. Die prognostizierten Verkehrszahlen für den Bau der Ortsumgehung Mirow würden für die Führung durch die Ortslage Mirow bis zum Abzweig der L 25 und entlang der L 25 durch Mirow-Dorf die Orientierungsgrenzwerte für in diesem Fall die herangezogene DIN 18005 überschreiten, so dass auch für die Dauer der Leitung dieses Verkehrs bis zur etwaigen Fertigstellung des Westabschnittes zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Solche sind in der Planung nicht vorgesehen. Schwerwiegender ist jedoch die Prognose, dass der Südabschnitt für sich alleine die bezweckte Verkehrsfunktion der Ortsumgehung nicht erreichen wird, da für die überörtlichen Verkehrsteilnehmer die Weiterfahrt durch die Ortslage Mirow in der Streckenlänge kürzer ist als das Abbiegen auf die L 25 und dann die Nutzung des Südabschnittes der OU B 198 beziehungsweise in umgekehrter Fahrtrichtung aus Osten kommend die Ortsdurchfahrt weiterhin genutzt wird wie bisher, da erkennbar ist, dass die Ortsumfahrung mit einem alleinigen Südabschnitt keinen Reisezeitgewinn aber Mehrkilometer bringen wird. Dieser Teil der Ortsdurchfahrt Mirow beträgt 3,2 Km zwischen Knoten mit der L 25 innerorts an der OD Mirow und der Einschleifung der Ortsumgehung Ost als empfundene Direktdurchfahrt auf der Strecke trotz innerörtlicher Verkehrslage.

Die Streckenlänge der Ortsumfahrung Mirow-Süd beträgt 4,9 km; zuzüglich der Anfahrt an die OU auf der L 25 Knoten in Mirow bis Knoten Starsow von ca. 1,5 km insgesamt also 6,5 km, mithin fast doppelt so lange Strecke auf empfundener Umwegstrecke und einschließlich zweier Knoten mit Abbiegeerfordernis. Besonders in den sich abzeichnenden Zeiten spürbar und relevant werdender Steigerung von Treibstoffpreisen setzt der Sparwille der Verkehrsteilnehmer, besonders der des gewerblichen Schwerverkehrs, ein und werden Mehrkilometer vermieden. Da die Verbindung des Südabschnittes über zwei Knoten mit der L 25 erfolgt, verzögert diese Knotenpunktbewältigung die Reisegeschwindigkeit zusätzlich bzw. verbessert sie in keinem Falle im Vergleich zur Nutzung der Ortsdurchfahrt.

Das Ziel der Entlastung der Ortsdurchfahrt als wesentliches Argument der Planrechtfertigung über den BVWP hinaus wird so nicht erreicht. Damit stellt ein Südabschnitt für sich alleine zwar eine grundsätzlich befahrbare, den überregionalen Verkehr verbindende Straße dar, ohne jedoch die Verkehrsfunktion zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow übernehmen zu können. Für sich genommen rechtfertigt der Südabschnitt weder den Eingriff in Natur und Landschaft noch den Zugriff auf Privatgrundstücke Betroffener.

Eine wirksame Verkehrsfunktion kann erst erreicht werden, wenn auch der weitere Planungsabschnitt Mirow-West planfestgestellt ist, Bestandskraft erreicht hat, die bauliche

Umsetzung erfolgt ist und die beiden Verkehrsabschnitte gemeinsam unter Betrieb genommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde versieht die Zulassungsentscheidung daher mit dem Vorbehalt Ziffer 1.1 (2).

Sie differenziert hier zwischen den Momenten des Baus beider Planungsabschnitte, deren Verwirklichung nach Erreichen von Bestandskraft an der Finanzierungssicherheit für beide Vorhaben anknüpft sowie zusätzlich der verknüpften Verkehrsfreigabe. Hinsichtlich der Verklammerung zum Bau der beiden Abschnitte wird dem Vorhabenträger die Möglichkeit eröffnet, den Bau zu beginnen, sobald für das Vorhaben West die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses in einem nicht ausschließbaren Gerichtsverfahren zur Anordnung der aufschiebenden Wirkung des an sich von Gesetzes wegen sofort vollziehbaren Vorhabens festgestellt werden sollte. Dieser Verklammerungsmoment wird mittels BVerwG 9 A 16/12 vom 03.05.2013 für zulässig erachtet und herangezogen. Durch die Vorbehaltsentscheidung im Planfeststellungsbeschluss wird sichergestellt, dass mit dem Bau des Vorhabens erst dann begonnen werden darf, wenn ein Planfeststellungsbeschluss für die jeweils anschließenden Verkehrskosteneinheiten ergangen und sofern und solange dieser auch vollziehbar ist. Es kommt nicht auf die Bestandskraft der Folgeabschnitte an. Mit Blick auf die Möglichkeit, die Rechtmäßigkeit der Folgeabschnitte in einem vorläufigen Rechtsschutzverfahren überprüfen zu lassen, wird als genügend betrachtet. Die sofortige Vollziehbarkeit genügt als ausreichende Verklammerung der angrenzenden Abschnitte für Vorhaben nach § 17 e Abs. 2 FStrG, in denen der Gesetzgeber mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Vorhaben die sofortige Vollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse als Regelfall vorsieht.

Die Verklammerung durch gemeinsame Verkehrsfreigabe beider Planungsabschnitte ist dem Umstand geschuldet, dass auch bei Zulässigkeit des Baus beider Vorhaben die Konstellation vermieden werden muss, dass die Abschnitte mit deutlichem Zeitversatz fertiggestellt werden und in einer Interimsphase jeweils für sich allein genommen die gesetzte Zweckerreichung der Ortsumfahrung nicht erreichen, weil ohne Folgeabschnitt die Ortsdurchfahrt weiter durch den überregionalen Verkehr genutzt werden würde. Die abschnittsweise Planfeststellung kann hier dem Grundsatz umfassender

Problembewältigung nicht gerecht werden, der gebildete Streckenabschnitt Mirow-Süd entbehrt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung. Dieser Grundsatz des Erfordernisses der Übernahme einer eigenen Verkehrsfunktion eines Planungsabschnittes ist Bestandteil gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung seit BVerwG 11 A 6/95 vom 3. Juli 1996 und wird hier von einem der beiden Abschnitte alleine nicht erfüllt.

### **3.2.3.1 Einwendungen zur Abschnittsbildung**

Die Einwander P3, P5, P6, P8, P9, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19 haben sich mit ihrer Einwendung gegen die Abschnittsbildung gewendet.

Die Einwander tragen vor, dass mit den vorliegenden prognostizierten Verkehrsaufkommen 2030, im Planfall, dass die B 189n nicht gebaut wird, keiner der beiden Abschnitte allein eine Verkehrsfunktion erfüllen könne, die den Bau des Abschnitts rechtfertige.

Die Funktion eines Neubaus der B 198 entfalte unzweifelhaft nur das Gesamtvorhaben mit beiden Abschnitten. Werden die Abschnitte rechtlich nicht miteinander verklammert, drohe ein planungsrechtlicher Torso. Die Inanspruchnahme der Flurstücke der Einwander lasse sich mit einem Teilabschnitt ohne Entlastungsfunktion für Mirow nicht begründen und sei damit rechtswidrig. Gleiches gelte selbstverständlich für die geplanten schwerwiegenden Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die Prognose 2030 für den Planfall des Südabschnitts ohne Westabschnitt werde dahingehend angezweifelt, dass nur ein geringfügig erhöhtes Verkehrsaufkommen für die L 25 angenommen wird. In dieser Prognose sei der durch den Wegfall des Raumwiderstandes Mirow induzierte Verkehr und der Verdrängungsverkehr, der durch die Einführung der LKW-Maut für Bundesstraßen 2018 entstanden sei, nicht mit einbezogen.

Mittels Anhang zu den Einwendungen P 13, P 17 und P 18 wird unter Bezugnahme auf Vorgetragenes in der Klage vor dem OVG MV gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 zur Abschnittsbildung weiteres vorgetragen:

Die Bezeichnung „Südabschnitt“ im Titel des Planfeststellungsbeschlusses verdeutliche - dass es sich um den südlichen Abschnitt einer aus zwei Teilen bestehenden Ortsumfahrung

als Ersatz der Ortsdurchfahrt der B 198 durch Mirow handele, ohne dass daraus die zwingenden rechtlichen Konsequenzen gezogen worden seien.

In Unterlage 1 unter Nummer 4.3.5 der Planunterlagen 2018 „Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz“ heiße es dazu „Mit der Verkehrsfreigabe der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt und Westabschnitt gilt das plangegenständliche Vorhaben als Bundesstraße gewidmet.“ Die Einwender tragen dazu vor, dass wenn die Widmung zur Bundesstraße erst mit Freigabe beider Abschnitte erfolge, dann beide Abschnitte auch in der Planfeststellung so miteinander verknüpft werden müssten, dass nicht einer ohne den anderen realisiert werden könne. So sei der Beginn der Bauarbeiten nicht an den Planfeststellungsbeschluss für den westlichen Abschnitt oder besser an dessen Bestandskraft geknüpft (im Sinne einer „rechtlichen Verklammerung“ der Abschnitte). Unzweifelhaft könne aber keiner der beiden Abschnitte allein eine Verkehrsfunktion erfüllen, die den Bau des Abschnitts rechtfertigen könnte. Die Funktion eines Neubaus der B 198 entfalte unzweifelhaft nur das Gesamtvorhaben mit beiden Abschnitten. Werden die Abschnitte nicht miteinander rechtlich verklammert, drohe ein planungsrechtlicher Torso. Die Inanspruchnahme privater Grundstücke lasse sich mit einem Teilabschnitt ohne Entlastungsfunktion für Mirow nicht begründen und sei rechtswidrig. Gleiches gelte selbstverständlich für die geplanten schwerwiegenden Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Bildung zweier Abschnitte sei nicht abwägungsgerecht. Es sei kein hinreichender sachlicher Grund für eine Abschnittsbildung erkennbar. Der hier streitgegenständliche Abschnitt sei lediglich 4.957 m lang (vgl. etwa Planfeststellungsbeschluss S. 30). Der Westabschnitt sei noch deutlich kürzer. In Kapitel 3.2.3 „Abschnittsbildung“ des Planfeststellungsbeschlusses werde denn auch kein Wort darüber verloren, warum für dieses relativ kurze Vorhaben einer Ortsumgehung eine Abschnittsbildung erforderlich sei. Das wäre aber zwingend erforderlich gewesen. Durch die hier erfolgte Abschnittsbildung entstehe für Grundstückseigentümer wie die Einwender die Gefahr, dass Ihre Grundstücke für ein Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen werden, das seinen Zweck nicht erfüllen kann, wenn es im nächsten Abschnitt nicht realisiert werde. Der Bau des planfestgestellten Abschnitts allein habe aber keine ausreichende Planrechtfertigung, um die Interessen der betroffenen Grundeigentümer am Erhalt Ihres Eigentums und auch die betroffenen Naturschutz- und sonstigen Belange zu überwiegen. Der planfestgestellte Südabschnitt sei allein nicht abwägungsgerecht.

Die erfolgte Prognose der Verkehrsbelastungen je nach Fertigstellung der einzelnen Abschnitte mache bei alleiniger Bildung des Westabschnittes deutlich, dass hier keine verkehrliche Entlastung für Mirow entstehe. Die angenommene Verkehrsentslastung für Mirow, wenn nur der Südabschnitt erstellt werde, sei hingegen als viel zu hoch angesetzt. So würde kein Fahrzeug, welches von bzw. nach Röbel zur A 19 unterwegs ist, den Schwenker nach Süden bis zur L 25 auf sich nehmen, um dann wieder 2 km nach Norden durch Mirowdorf zu fahren um auf die B 198 zurückzukommen. Für den nach und von Süden kommenden Verkehr sehe es da schon anders aus, in diesem Fall könne prognostiziert werden, dass durch die seit 2018 bestehende Maut für LKW auf Bundesstraßen vermehrt ansteigender Verkehr auf die L 25 geführt werde. Das bedeute zwar eine Entlastung für die Mirower aber im gleichen Maße eine Belastung der südlich des Knotens mit der L 25 und der OU vorhandenen Orte, wie Schwarz, Buschhof und natürlich Starsow. Der Verdrängungsverkehr auf die L 25 sei nicht in die Verkehrsprognose mit eingeflossen. Im Ergebnis haben Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde verkannt, dass es nicht abwägungsgerecht sein kann, die Straße im südlichen Abschnitt zu bauen, wenn ihre Fortsetzung nicht durch einen vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für den folgenden westlichen Abschnitt rechtlich gesichert ist, da der südliche Teilabschnitt einerseits nicht geeignet sei, die verkehrlichen Ziele des Gesamtvorhabens auch nur ansatzweise zu erreichen (der Verkehr der B 198 würde weiter in annähernd gleichem Umfang durch Mirow geführt) während andererseits durch Inanspruchnahme unzerschnittener Naturräume, von Biotopen und Lebensräumen und privatem Grundeigentum gewichtige gegenläufige Interessen dem Vorhaben entgegenstehen, die im Wege einer gerechten Abwägung jedenfalls dann nicht überwunden werden können, wenn die Ziele des Vorhabens eindeutig nicht erreicht würden.

Die Gesamtabwägung werde durch die im Erörterungstermin zum Westabschnitt zugesagte Offenhaltung der B 198 von Nordwesten nach Mirow wegen der sich dann voraussichtlich deutlich veränderten Verkehrs- und Belastungszahlen in Frage gestellt. Auf der Ortsumfahrung verblieben bei einer solchen Umplanung nicht mehr hinreichend viele Fahrzeuge, um den Bau einer Ortsumfahrung mit den damit verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft, in die Schutzgüter des UVPG und in privates Eigentum zu rechtfertigen. Der Nachteil einer Aufteilung in zwei Straßenbauabschnitte werde auch bei der Trassenwahl deutlich, da Bewertungsmaßstäbe der UVS und der darauf basierenden Variantenprüfung voneinander getrennt werden. So werde im aktuellen Planänderungsverfahren durch die

Abtrennung des Konfliktbereiches K5 vom Südabschnitt, erreicht, dass die Bewertung für Tiere und Pflanzen, aber auch Bodendenkmale zu einer geringeren Punktzahl der Variante 3 bPF führe. Die Zuordnung des Konfliktbereiches K5 zum Westabschnitt bedinge in der Variantenwahl zum Südabschnitt, dass die Variante 3b PF nun geringere Flächen in Konfliktzonen durchquere als die Variante 2. Womit die Variante 3b PF in Konsequenz zur Vorzugstrasse werde. Die Trassenwahl in einem Naturraum könne jedoch nur zusammen betrachtet werden, um eine situationsgerechte Abwägung zu treffen.

Der Vorhabenträger erwidert, der Neubau der Ortsumgehung Mirow sei im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt „OU Mirow“ als laufendes und fest disponiertes Vorhaben enthalten. Dieses Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte. Die beiden Planfälle seien lediglich hypothetischer Natur, da der Gesamtbau der Ortsumgehung vorgesehen sei. Bauzeitliche Interimslösungen seien zwar verkehrstechnisch und immissionsschutzfachlich betrachtet, jedoch für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt durch das Gesamtprojekt nicht maßgebend. Außerdem sei die Straßenverbindung der B 189n Mirow - Wittstock im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt mit vordringlichem Bedarf enthalten. Daher sei dieses Neubauvorhaben auch bei der Planung für die B 198 Ortsumgehung Mirow kumulativ berücksichtigt. Allerdings ergebe sich auch ohne die B 189n durch den Neubau der OU Mirow eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation (Verkehrsreduktion um 55 % in der Ortsdurchfahrt Mirow, s. Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030). Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet: „In Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock - Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“

Eine signifikante Verkehrszunahme auf dem südlichen Ast der L 25 für einen (aus heutiger Sicht hypothetischen) Interimszustand, während dem nur Abschnitt Süd in Betrieb sei, werde entsprechend der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 nicht erwartet, da in der Weiterführung der L 25 infolge des unzureichenden Ausbauzustandes und der Vielzahl an Ortsdurchfahrten auch weiterhin große Netzwidestände bestehen blieben. Die schalltechnischen Auswirkungen des o.g. Interimszustandes auf das nachgeordnete Netz werde in Unterlage 11 „Schalltechnisches Gutachten“ in Kap. 11.1.8.2 dargestellt.

Hinsichtlich des Konfliktbereichs 5 erwidert der Vorhabenträger, die Umweltplanung eines Straßenbauprojektes beziehe sich als Folgeplanung auf den technischen Entwurf der Antragsunterlage. Die maßgeblichen Regelwerke stellen die RE und die Planfeststellungsrichtlinien des Bundes dar. Gern. RE 2012 werde in der Antragsunterlage (Erläuterungsbericht „Kap. 1 Darstellung des Vorhabens“) die räumliche Verfahrensgrenze der Planfeststellung definiert. In den Fassungen „UVS Süd 2005“ und „UVS Süd 2009“ habe sich die Grenze zum Abschnitt „West“ ca. 500 m westlich der L 25 auf einer Ackerfläche befunden. Mit Einleitung der Planfeststellung im Jahr 2015 sei die Abschnittsgrenze aus technischen Gründen nach Osten in den Bereich der Verknüpfung der Ortsumgehung mit der L 25 nördlich von Starsow verschoben worden. Dies entspreche dem Grundsatz der Planfeststellungsrichtlinie Pkt. 8 (5) dass die Planfeststellung in Teilabschnitten durchgeführt werden kann und dabei sicherzustellen sei dass der jeweilige Teilabschnitt eine eigenständige Verkehrsbedeutung erlange Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei bereits im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet: „In Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock - Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“ Die ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung (2015, Anlage C zum Planfeststellungsbeschluss) sei bereits auf die neugebildeten Abschnitte ausgerichtet. Die vorliegende Antragsunterlage folge dieser Systematik.

Im Erörterungstermin vom 02.09.2020 wurde die Thematik Abschnittsbildung zwischen Vorhabenträger und den Einwendern besprochen, ohne dass es jedoch zu einer Verständigung gekommen ist.

Den Einwendungen wird stattgegeben. Der hier gegenständliche Abschnitt der Ortsumgehung Mirow-Süd kann für sich genommen keine eigene vertretbare Verkehrsfunktion übernehmen, da er die Zielvorgaben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow ohne den Westabschnitt nicht erreichen wird. Trotz der vorliegenden Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 nimmt die Planfeststellungsbehörde die aktuelle Veränderung im Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer in den Blick, die sich anhand der unvorhersehbaren massiven Preissteigerungen der Treibstoffpreise auf eine sparsame Fahrweise und den kürzesten Fahrweg auswirkt. Lebensnah ist, dass die OU Mirow-Süd ohne OU Mirow-West für den überregionalen Verkehr eine doppelte Streckenlänge für die Bewältigung der Ortslage Mirow ab Abzweig der L 25 Richtung Starsow (und umgekehrt)

bedeutet und zudem wegen zweier Knoten mit direktem Abbiegeerfordernissen an Lichtsignalanlagen unattraktiv und nicht Reisegeschwindigkeit erhöhend wirkt, daher im Zweifel nicht als vorteilhaft empfunden und so zurückhaltend genutzt werden wird.

Außerdem wird die Ortsdurchfahrt Mirow nach wie vor zu einem nicht unerheblichen Anteil von ca. 2 km weiterhin durchfahren (Ortseingang West bis Abzweig L 25).

Die Annahme der aktualisierten Verkehrsprognose 2030 des VHT, dort Ziffer 3.3.4, und dazugehöriger Anlage 9, dass die Verwirklichung des Abschnitts Mirow-Süd 47% Reduktion des Verkehrs in der OD Mirow bewirke, setzt sich nicht erkennbar mit den tatsächlichen Mehrlängen und deren Wahrscheinlichkeit der Nutzung – oder gerade lebensnahen Nichtnutzung – auseinander. Es wird dort lediglich auf die für diesen Fall nicht relevante Mitbetrachtung der Verbindung Wittstock-Mirow, B 189n, Bezug genommen.

Die Prognosezahlen des DTV werden an dieser Stelle nicht angezweifelt, jedoch die Prognose, dass mit Bau und Verkehrsfreigabe des Abschnittes Süd ohne Abschnitt West 47 % des prognostizierten Verkehres tatsächlich diesen Umweg nutzen wird. Maßnahmen, die den überregionalen Verkehr auf den Südabschnitt zwingen, sind in der Planunterlage nicht benannt.

Die Nutzung der Ortsdurchfahrt Mirow ab Abzweig der L 25 bis Ortsausgang Ost Höhe Einschleifung der Ortsumfahrung bei Stationierung 2.0 beträgt 3,2 km, davon 1,9 km innerorts. Die Nutzung der Ortsumfahrung Abschnitt Süd ab demselben Knoten mit der L 25 beträgt 4,9 km Ortsumgehungsstrecke plus 1,6 km Landesstraße bis Knoten L 25 bei Starsow, insgesamt über 6,5 km bis zur Einschleifung in die B 198 östlich Mirow bei Stationierung 2.0 einschließlich der beiden genannten Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen, die einen Abbiegevorgang bedeuten, also ähnliche Wirkung haben die die Durchfahrung der Innerortslage in Mirow mitsamt der bekannten zwei nahezu 90°-Kurven.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt es nicht allein auf die rein tatsächliche Möglichkeit an, dass ein Straßenabschnitt überhaupt Verkehr aufzunehmen geeignet ist, sondern ob die Funktion sinnvoll und bezogen auf das Planungsziel des Vorhabens erreicht wird. Es muss also mehr da sein als das Minimum, keine sogenannte „Nur-so-da-Straße“ ohne Anbindung an das weitere Straßennetz zu sein. So wird jedenfalls die Entscheidung des BVerwG vom 3. Juli 1996; 11 A 64/95 gelesen, worin die Abschnittsbildung als nicht rechtmäßig bewertet wird, die einen gebildeten Streckenabschnitt zum Gegenstand hat, der einer eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt. Vorliegend bewirkt nur eine Gesamtplanung den sachlichen



Hintergrund des Vorhabens, die Vorgaben des BVWP 2030 zu erreichen sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher dem Vorhabenträger mit dem Vorbehalt unter Ziffer 1 (2) aufgegeben, dass der Südabschnitt zum einen erst gebaut werden darf, wenn Vollziehbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses für den Westabschnitt vorliegt. Außerdem darf wegen der nur im Zusammenspiel beider Abschnitte herbeiführbaren Zielerreichung der Funktion der Ortsumgehung, die nicht zuletzt im BVWP 2030 als ein einziges Gesamtvorhaben aufgenommen und unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt gerechnet wurde, die Verkehrsfreigabe nur gemeinsam erfolgen. Damit bleiben die von den Einwendern vorgetragenen Befürchtungen des Mehrverkehrs durch Starsow aus.

Die Begründung für den Verklammerungsvorbehalt wird weiter vertieft unter dieser Ziffer zur Abschnittsbildung oben ausgeführt. Es wird dorthin verwiesen. Das Moment der Einkalkulation der Anbindung der im BVWP 2030 aufgeführten B 189 Wittstock-Mirow wird unter Ziffer 3.2.4, Planungsvarianten, ausgeführt. Es wird dorthin verwiesen.

Hinsichtlich der Ausführungen zu Konfliktbereich 5, der wegen der Verklammerung in Hinblick Abschnittsbildung keine entscheidende Rolle spielt – in anderen Sachzusammenhängen dennoch zu betrachten ist, wird dorthin verwiesen (siehe auch Bewertung der Umweltverträglichkeit, Ziffer 3.2.5.0).

Grundsätzlich ist hier anzumerken, dass der Konfliktbereich K5 für den Südabschnitt aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen (geänderte Abschnittsgrenze) nicht mehr von projektrelevanten Wirkungen des Abschnitts Süd betroffen wird. Gem. Kap. 3.1 der Plausibilitätsprüfung UVS - Südabschnitt werden die Wirkzonen in Übereinstimmung mit der UVS 2005 und UVS 2009 mit 150 m angegeben. Auch die ergänzende Variantenbetrachtung (2015) ermittelte keine Konfliktlagen für Konfliktbereich 5 im Schutzgut Tiere. Die Projektwirkungen nach aktueller Abschnittsbildung auf den Konfliktbereich 5 werden im Abschnitt West berücksichtigt. Der kurze Abschnitt westlich der L 25 hat keine Bedeutung für die Rangfolgenbildung zwischen den Varianten der UVS, Abschnitt Süd.

Die in Folge fehlendem Wirkungszusammenhang mit dem hier zu untersuchenden Südabschnitt nicht zu betrachtende Auswirkung auf den Konfliktbereich 5 (Pflanzen und Tiere) und auf Bodendenkmale hat keine Auswirkung auf die Variantenreihung. Dies lässt sich mit den ausgelegten Unterlagen belegen. Betrachtet wird hier der Trassenverlauf

westlich der L 25 aus der Abschnittsbildung in der UVS 2005, 2009 mit einer Länge von ca. 500 m.

Die Verklammerung wird gegenüber dem Vorhabenträger als verhältnismäßig eingestuft. Zeitlich parallel zur Zulassungsphase für den Abschnitt Süd wird bereits die Anhörung mit sich anschließender Planfeststellung für Abschnitt West durchgeführt. Der Vorhabenträger selbst hat zudem in der Erwiderng und im Erörterungstermin ausgeführt, beide Vorhaben gemeinsam baulich verwirklichen zu wollen.

### **3.2.4 Planungsvarianten**

Die Ziffer 3.2.4 wird wie folgt ergänzt bzw. neu gefasst:

#### **3.2.4.1 Rechtlicher Ausgangspunkt**

Nach § 17 Abs.3 FStrG sind die berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit abzuwägen. Die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde umfasst auch die Prüfung und Bewertung von Varianten zu dem beantragten Vorhaben in Hinblick auf die damit verbundenen Auswirkungen und Planungsziele.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Auswahl bei verschiedenen Trassenvarianten ist die Trassenwahl als Abwägungsentscheidung gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin zugänglich (§ 17 Satz 3 in Verbindung mit § 75 Abs. 1a Satz 1, Satz 2 VwVfG). Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn bei der Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entschieden wird. Allein relevant ist, dass die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich bestimmt wurden und ob die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten wurden. Die Anforderungen an die Abwägung beziehen sich somit auf das Abwägen bei der Planaufstellung an sich sowie auf die inhaltliche Abgewogenheit des festgestellten Plans (BVerwG 4C 21/74 vom 14.02.1975).

Ihre Rechtmäßigkeit hängt nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen

Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde.

Die Planfeststellungsbehörde darf im Rahmen der Alternativenprüfung eine Trassenvariante bereits dann auf der Grundlage einer Grobanalyse aus der weiteren Prüfung ausscheiden, wenn deren Verwirklichung mit einem nicht völlig auszuschließenden Risiko für einen öffentlichen Belang von überragend wichtiger Bedeutung verbunden ist und weitere Untersuchungen, die zu größerer Erkenntnissicherheit führen sollen, mit einem nicht vertretbaren finanziellen Aufwand verbunden wären (BVerwG 9 A 14/07). Die Planfeststellungsbehörde darf eine Alternativtrasse ferner verwerfen, wenn sie in ihrer straßenentwurfstechnischen Beurteilung Nachteile von solchem Gewicht aufweist, dass sich mit ihr das angestrebte Planziel in einem der Netzfunktion des Vorhabens entsprechenden Ausbaustandard nicht verwirklichen lässt.

In die Variantenwahl einzufließen hat des Weiteren der Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG, wenn das Gebot, Verkehrswege möglichst schonend für Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete zu trassieren, durch planerische Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwGE 71, 163).

Unter Beachtung dieser Maßstäbe kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es gegenüber der beantragten Variante, die bereits dem Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 zu Grunde gelegen hat, nach nunmehr erneuter Auseinandersetzung insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse der gestuften Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aus Raumordnung- und dann folgendem ergänzenden Planfeststellungsverfahren keine vorzugswürdige Alternative gibt.

### **3.2.4.2. Auswahl der Planungsvarianten**

#### **3.2.4.2.1 Verworfen Linienführungen**

Der Vorhabenträger hat in einem Vorvergleich eine Vielzahl möglicher Trassenführungen und technischen Lösungen geprüft und eine Vorauswahl getroffen, um nur die am wenigsten konfliktträchtigen technischen Ausführungen und Linienführungen einer weiteren Detailprüfung zu unterziehen. Auf Grundlage der vorgenommenen Grobanalyse sind infolge einige Varianten aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschieden worden.

Dieses Vorgehen ist rechtmäßig. Es ist nicht erforderlich, alle Varianten in gleicher Qualität zu untersuchen, wie die herausgearbeitete Vorzugsvariante. Bei der Variantenprüfung

können nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt diejenigen Varianten ausscheiden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen. Der Planungsträger ist nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind. (Vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9/97, BVerwGE 107, 1/10 ff.; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, 4 C 5/95, BVerwGE 100, 238/249 f.; BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992, 4 B 1 – 11/92, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 91 ff.)

#### Nullvariante

Die Nullvariante beinhaltet die Beibehaltung des jetzigen Zustandes und den Verzicht eines Neubaus der Ortsumfahrung Mirow. Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse werden hierdurch prinzipiell nicht verbessert, die planerischen Ziele lassen sich mit dem Verbleiben des Zustandes nicht verwirklichen. Die B 198 hat die Funktion einer großräumigen Straßenverbindung u.a. mit Bedeutung für die Anbindung des Raumes um Neubrandenburg an die südwestlich gelegenen Bundesautobahnen A 19 und A 24. Der Streckenverlauf innerhalb der teilweise sehr eng bebauten Ortsdurchfahrt Mirow stellt sich kurvenreich mit einer Vielzahl von Knotenpunkten und Grundstückszufahrten dar. Er entspricht damit nicht den Anforderungen der Bundesstraße in ihrer Funktion als großräumige Straßenverbindung mit entsprechend hoher Verkehrsbelastung, auch durch Schwerlastverkehr. Ebenso führen neben dem Fehlen der erforderlichen Leistungsfähigkeit der Straße innerhalb der Stadt Mirow die durchgehenden Verkehre der Bundesstraße zu Beeinträchtigungen der Einwohner und Besucher durch Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Zu den planerischen Zielen der Ortsumfahrung Mirow gehört es neben der Verbesserung des Verkehrsablaufs, der Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses des überörtlichen Verkehrs auf der B 198 die unzureichenden Verkehrsverhältnisse und somit auch die Lebensqualität in der Stadt Mirow zu verbessern.

Die Nullvariante stellt in dem Zusammenhang keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme dar. Sie nicht in die Variantenwahl aufzunehmen, ist zielführend und sachgerecht, da die Planungsziele mit ihr nicht erreicht werden können. Diese folgen bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den gesetzlichen Bedarfsplan als Projekt des vordringlichen Bedarfs. Die Planfeststellungsbehörde hat auch aufgrund der in späteren

Planungsstufen gewonnenen Erkenntnisse keine gewichtigen unüberwindbaren Belange festgestellt, die dazu führen könnten, von der Planung Abstand zu nehmen (BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4/13; BVerwG, Urt. v. 03.05.2013 – 9 A 16/12). Für einen Verzicht auf das Vorhaben besteht vorliegend kein Anlass.

### Die Nordvarianten

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob das Ausscheiden der Nordvarianten auf der Ebene der Raumordnung abwägungsfehlerfrei war. Im Ergebnis bestehen gegen die Entscheidung keine rechtlichen Bedenken. Die Nordvarianten sind offensichtlich nicht eindeutig vorzugswürdig. Sie konnten abwägungsfehlerfrei bereits nach einer Grobanalyse und nach Auswertung möglicher Umweltauswirkungen aus der weiteren Planung ausgeschlossen und mussten nicht in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden. Die Ortsumfahrung Mirow ist in ihrer Gesamtheit (Süd- und Westabschnitt) als Bestandteil einer großräumigen Fernverkehrsverbindung geplant, so bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 enthalten. In dem Zusammenhang wird auch eine Anbindung an die beabsichtigte Fernstraßenverbindung Wittstock- Mirow im BVWPL 2003 vorgesehen. Der Bedarf an diesen Verbindungen wird – sowohl zur Zeit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens als auch gegenwärtig – durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes bestätigt. Der Planungsstand im Zeitraum des Raumordnungsverfahrens sah die Baustreckenanfänge der Teilabschnitte für den West- und den Südabschnitt in der Anbindung an Fernstraßenverbindung Wittstock-Mirow vor und damit weiter westlich gelegen als die sich im weiteren Verfahren herausgearbeitete und optimierte Variante der Planfeststellung. Im BVWP 2030 ist das an die B 198 bei Mirow anknüpfende Neubauvorhaben der B 189n Wittstock-Mirow nach wie vor als fest disponiertes Vorhaben enthalten und erfährt damit eine Planrechtfertigung von Gesetzes wegen (entsprechend zur Ausführung s.o. Ziffer 3.2.2.1). Der Planfeststellungsbehörde ist zum Zeitpunkt der (erneuten) Prüfung der Variantenwahl kein gewichtiger Anhaltspunkt bekannt, der gegen eine Verwirklichung des Vorhabens B 189n spricht. Sie darf und muss dieses hinzukommende Neubauvorhaben gemäß BVerwG 9 C 1/17 vom 15. Februar 2018 in ihre Gesamtbetrachtung der Planfeststellung einbeziehen, beginnend von der Planrechtfertigung für die Variantenwahl (dazu hier) über die Verkehrsprognose (dazu 3.2.2.2) und erweiterten Auswirkungen des hinzukommenden Vorhabens etwa bzgl. Immissionsgrenzen oder Entwässerungsanlagen (siehe jeweils dort). Gemäß BVerwG sind Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan des Bundes -

auch wenn das Planfeststellungsverfahren für diese noch nicht eingeleitet worden sei - bei der jeweiligen Planfeststellung einzurechnen, so dass zu Recht unterstellt werden darf und muss, dass der Anknüpfungspunkt der B 189n an die B 198 OU Mirow prognostisch erfolgen wird. Die Lage des Knoten (in der Planungsphase als Gelenkpunkt der beiden Bundesstraßenvorhaben bezeichnet) ist schon aus heutiger Sicht vernünftigerweise südlich der Ortslage Mirow geboten, um die Ortsdurchfahrt Mirow nicht noch zusätzlich mit überregionalem Verkehr der B 189n zu belasten.

Direkte Verbindungen ermöglichen kürzere Neubaustrecken. Mit der Lösung einer nördlich der Stadt Mirow gelegenen Ortsumfahrung wäre die Anbindung der Fernstraßenverbindung Wittstock – Mirow nur mit einer zusätzlichen Ortsdurchfahrt durch Mirow und einer Mehrlänge von ca. 3 km realisierbar. Die aus Süden kommenden überregionalen Verkehre würden weiterhin durch die Ortslage Mirow fahren, was dem Ziel einer angestrebten Entlastung der Stadt Mirow, einhergehend mit der Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität sowie der Verbesserung des Verkehrsablaufs des überörtlichen Verkehrs auf der B 198 zuwiderlaufen würde. Das zulässigerweise verfolgte Konzept des Vorhabenträgers könnte durch eine Nordvariante nicht verwirklicht werden.

Ein Gelenkpunkt im Zuge einer etwaigen Nordumfahrung drängt sich damit schon aus diesem Grunde auf keinen Fall auf. Nordumfahrungsvarianten durften deswegen seitens des Vorhabenträgers frühzeitig ausgeschlossen werden; die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, diese Variantenwahl zu überarbeiten und zu widerrufen und Nordvarianten in die Auswahl, sich aufdrängender Varianten (wieder) aufzunehmen.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen sind die Nordvarianten im Vergleich zu den südlichen Umfahrungen tendenziell nachteiliger, jedenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig. Mittels der im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen sind durch den Vorhabenträger hohe Konfliktpotenziale für die nördlich der Stadt Mirow verlaufenden Trassenvarianten ermittelt worden (UVS, Anhang 4). Es würde es zu einer starken Beeinflussung der Naturausstattung, insbesondere im ökologisch wertvollen Bereich zwischen Mirower See und Granzower Möschen kommen. Konkret entstehende Probleme im Biotop- und Artenschutz könnten ggf. zur Unzulässigkeit des Vorhabens führen. Im Scopingtermin zur UVS im Raumordnungsverfahren haben die teilnehmenden Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen dem Untersuchungsrahmen unter Ausschluss nördlicher Umfahrungen und Vermeidung von Auswirkungen auf den Mirower See bestätigt (Ergebnisprotokoll

06.04.2004, UVS, Anhang 4). Aufgegriffen wird diese Entscheidung nochmals in der Landesplanerischen Beurteilung, die einer nördlichen Umfahrung hohe bis sehr hohe Raumwiderstände entgegenhält (Landesplanerische Beurteilung vom 12.04.2006, S.4). Der Mirower See gilt als ein zentraler Bereich der Erholungsnutzung mit herausragender Bedeutung. In Bezug auf die Beeinträchtigungen der Schutzgüter ist eine hohe Konfliktdichte insbesondere auch für Boden, Wasser, Flora und Fauna gegeben.

Die 1. geprüfte Nordvariante liegt unter Beachtung einer möglichst geringen Schnittlänge in dem denkbaren Querungsbereich zwischen Mirower See und Schulzensee. Sie würde die mit Bruchwald und Röhricht bestandenen Ufer des Mirower Sees sowie den Feuchtbereich zwischen Mirower See und Schulzensee queren. In beiden Bereichen wären aufgrund der vergleichsweise geringen vorhandenen Störungen zahlreiche prioritäre, geschützte und gefährdete Arten betroffen, deren Habitatverlust zu erheblichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG führen würde. Bei einer bautechnisch notwendigen Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung wäre von hohen Beeinträchtigungen der Menschen und notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auszugehen, was auch dem Trennungsprinzip des § 50 BImSchG zuwiderlaufen würde. Zu den Lärmbeeinträchtigungen kommen die visuellen Beeinträchtigungen für Anwohner und Besucher. Aufgrund der Höhenlage des Sees wäre eine Querung in ausreichender Höhe erforderlich, um den Bootsverkehr weiterhin gewährleisten zu können. In dem Zusammenhang wären jedoch entsprechende Anfangs- und Endhöhen vorzusehen, sodass große Dammböschungen mit großer Flächeninanspruchnahme zu planen wären. Hinzu käme ein schwieriger Baugrund auf der Westseite des Sees und sehr hohe Verluste an Moorböden bei allen geprüften Varianten. Zur Vermeidung der Querung des Mirower Sees wurde eine 2. Nordvariante weiter nördlich zwischen Mirower See und Granzower Möschen betrachtet. Die Verschiebung der Trasse nach Norden würde sich positiv auf die Einwohner am Nordrand von Mirow auswirken, stände dem Erholungsziel der Urlaubersiedlung Granzow jedoch entgegen. Mirower See und Granzower Möschen sind durch einen Kanal verbunden, der in etwa die Breite der Querungsstellen der Südvarianten besitzt. Beidseitig sind jedoch ungestörte Feuchtgrünländer und Bruchwälder in größerer Breite vorhanden, die durch die Trasse zerschnitten würden. Auch bei dieser Variante käme es zu Betroffenheiten von Habitaten artenschutzrelevanter Arten. Aufgrund der Zwangspunkte B 198 und der Querungswinkel des Brückenbauwerkes wäre zusätzlich mit erheblichen Eingriffen in zusammenhängende Waldflächen zu rechnen. Der entstehende Waldverlust wäre deutlich höher als bei den Südvarianten.

Eine Querung in Höhe bzw. nördlich von Granzow in einer weiteren möglichen Nordvariante ist ausgeschlossen worden: Hier nimmt der Anteil von Uferbiotopen entlang weitgehend ungestörter Gewässer zu. Die Anreihung der Gewässer (Kleiner Kotzower See, Großer Kotzower See, Mössel, Leppinsee) liegt innerhalb eines großen zusammenhängenden Waldgebietes, das Bestandteil des EU-Vogelschutzgebietes DE 2642-401 ist. Ein Straßenneubau in diesem sensiblen, bisher ungestörten Gebiet könnte wegen der entgegenstehenden und überwiegenden naturschutzfachlichen Belange nicht gerechtfertigt werden.

Im Jahr 2016 wurde im Querungsbereich der Nordvarianten ein Wasserschutzgebiet III ausgewiesen.

Die Südvarianten berühren keine Wasserschutzgebiete.

Im Ergebnis wurden die Nordvarianten auf der Ebene der Raumordnung aus ökologischen, trinkwasserschutzrechtlichen und verkehrstechnischen Gründen als nicht naheliegend aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschieden.

#### Die Südvarianten

Variante südlich Mirow mit stadtnahem Verlauf

Eine Trasse südlich von Mirow mit einem nördlicheren Linienverlauf als bei Variante 1 konnte aufgrund der Bebauung der Stadt Mirow als nicht zielführend ausgeschlossen werden.

Ebenfalls als nicht zielführend wurde eine Trasse mit einem Linienverlauf zwischen Variante 1 und 2 ausgeschieden. Diese müsste zwischen den beiden bereits als vorbelastet geltenden Querungsstandorten der Varianten 1 und 2 die Müritz-Havel-Wasserstraße kreuzen. Eine potentiell geeignete Querungsmöglichkeit der Müritz-Havel-Wasserstraße wurde in diesem Zwischenbereich als nicht existent festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Ausscheiden dieser Varianten keine rechtlichen Bedenken.

Variante südlich von Starsow

Schließlich ist auch eine noch weiter südlich verlaufende Trasse als bei der südlichsten Lösung Variante 3b aufgrund der zunehmenden Breite der Niederung (Müritz-Havel-Wasserstraße), der weiteren Zunahme des Natürlichkeitsgrades der Lebensräume und der weiteren Zunahme der Zerschneidungswirkung der Straße in einem unzerschnittenen Raum ausgeschlossen worden. Auch die Zunahme der Baulänge und ansteigende Kosten stünden dieser Variante entgegen.



### **3.2.4.2.2 Trassenbeschreibung der Varianten**

Unter Beachtung der vorstehenden Ausführungen wurden die nachfolgend beschriebenen, vom Vorhabenträger untersuchten sowie von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen Trassenalternativen für den Bau der Ortsumgehung Mirow Süd näher geprüft und in die Abwägung eingestellt.

Im Rahmen der Vorplanung sind vier Varianten untersucht worden, die Varianten 1 bis 3a und als Untervariante zu 3a die Variante 3b.

Die Variantenwahl zwischen diesen vier Varianten mit Herausarbeitung der Vorzugsvariante wird vorangestellt; im Folgenden fünf weitere Achsvarianten (Achse A 1 bis A 5) sind im Rahmen der Feintrassierung der gewählten Vorzugslinie untersucht worden, mit dem Ziel, diese Linienführung so optimal wie möglich zu gestalten. Dazu wird im Nachgang zur Variantendiskussion aus der Vorplanungsstufe weiter unten ausgeführt, siehe Ziffer 3.2.4.3.2.

Die in den Vergleich eingestellten Varianten 1, 2, 3a und 3b entstammen alle der Raumanalyse für das Raumordnungsverfahren und der UVS. Sie verlaufen ausnahmslos südlich der Stadt Mirow. Für sie ist als Anfangspunkt des Südabschnittes einheitlich die Anbindung an die geplante Fernverkehrsstraße Mirow-Wittstock nördlich von Starsow und nördlich des Schulzensees ausgewiesen. Die Querschnittsgestaltung ist bei allen Varianten identisch. Er wird mit einem RQ 11 mit verbreiterten Randstreifen ausgeführt (Richtlinie für die Anlage an Landstraßen – RAL). Auch die Gestaltung der Knotenpunkte ist bei allen Varianten einheitlich. Die Anbindung erfolgt an die L 25 mittels plangleicher Kreuzung und die vorhandenen B 198 mittels plangleicher Einmündung. Im Trassenverlauf wird weiterhin die Kreisstraße MSE 20 (ehemals MST 5) mittels plangleicher Kreuzung an die Ortsumfahrung angebunden. Hierbei variiert die Lage der Anschlusspunkte.

#### Variante 1

Die Trasse der Variante 1 beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm planfrei und schwenkt dann in einem weiten Bogen in Richtung Osten. Dabei wird die L 25 planfrei gekreuzt. Die L 25 wird überführt. Anschließend wird auf der linken Seite in einem Abstand von 30 bis 40 m ein Einzelgehöft passiert. In der Nähe eines verfallenen Gehöftes erreicht die Trasse den vorhandenen Bahndamm. Die Straßen-trasse wird bis zum Bahnhof Mirow parallel zur

Bahnanlage geführt, da perspektivisch die Nutzung der zurzeit stillgelegten Bahnstrecke möglich sein kann. Südlich der Bahnlinie und östlich der Müritz-Havel-Wasserstraße befindet sich eine Hausmülldeponie. Die Müritz-Havel-Wasserstraße wird im Folgenden überquert. Anschließend tangiert die Trasse der Ortsumgehung die Flächen der Hausmülldeponie. In der Ortslage Mirow schwenkt die Trasse vom Bahndamm weg und wird in einem 350 m langen Trog geführt. Die Kreisstraße MST 20 (ehemals MST 5) quert diesen Trog. Die Trasse verlässt die Ortslage Mirow und quert die angrenzenden Ackerflächen. Der See Egelpohl wird südlich passiert. Die Trasse wird am munitionsbelasteten Waldstück vorbeigeführt und trifft anschließend auf die vorhandene B 198.

### Variante 2

Die Trasse der Variante 2 beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm planfrei und schwenkt dann in Richtung Südosten. Die L 25 wird südlicher als Variante 1 gequert (Überführung der L 25). Die anschließende Niederung wird relativ geradlinig passiert, hierbei wurden große Bögen und Gegenbögen trassiert. Das Feuchtgebiet wird dabei relativ zentral durchschnitten. Die Müritz-Havel-Wasserstraße wird nördlich der „Hohen Brücke“ überbrückt. Die Trasse verläuft südlich des erschlossenen Gewerbegebietes und trifft nördlich des Klärwerkes auf die Kreisstraße MST 20 (ehemals MST 5). Die Kreisstraße MST 20 wird überführt. Die Trasse verläuft in der Schneise zwischen der nördlich gelegenen Baustoffverwertung und der Klärschlamm- und Kunststoffdeponie und der südlich gelegenen Kläranlage und dem Schießplatz. Die Hundeschule befindet sich südlich der Variante 2. Vor dem munitionsbelasteten Waldstück schwenkt die Achse nach Norden und wird mit einem Gegenbogen auf die vorhandene B198 geführt. Das Waldstück wird nicht angeschnitten. Bei der Variante 2 werden keine Lärmschutzbauwerke erforderlich.

### Variante 3a

Die Trasse der Variante 3a beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm und schwenkt dann in Richtung Südosten, quert die L 25 südlich von Variante 2 und wird dann relativ dicht an der Ortslage Starsow vorbeigeführt. Die Distanz zur Wohnbebauung beträgt hier nur noch 60 bis 70 m. Anschließend quert die Trasse die Niederung am südlichen Ende, durchschneidet ein Waldgebiet und überbrückt die Müritz-Havel-Wasserstraße. Diese Brücke befindet sich nördlich der alten Brücke („Hohe Brücke“). Die Trasse verläuft südlich des Gewerbegebietes

und quert die Kreisstraße MST 20 (ehemals MST 5). Im weiteren Verlauf wird die Variante 3a auf den Ackerflächen südlich des Hundeplatzes und des Schießplatzes geführt. Das munitionsbelastete Waldstück wird auf einer Länge von ca. 600 m durchquert. Am südlichen Waldrand wird der vorhandene Wald- und Wirtschaftsweg überführt. Nach Verlassen des Waldgebietes erreicht die Trasse die vorhandene Bundesstraße B 198.

#### Variante 3b

Die Trasse der Variante 3b (Untervariante zu 3a) beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm und schwenkt dann in Richtung Südosten, quert die L 25 in etwa wie die Variante 3a und wird dann relativ dicht an der Ortslage Starsow vorbeigeführt. Die Distanz zur Wohnbebauung ist etwa 160 m (90 m größer als bei Variante 3a). Anschließend quert die Trasse die Niederung am südlichen Ende, durchschneidet ein Waldgebiet und überbrückt die Müritz-Havel-Wasserstraße. Das neue Brückenbauwerk befindet sich südlich der „Hohen Brücke“. Anschließend ist der Trassenverlauf identisch mit der Variante 3a.

#### Von Einwendern in das Verfahren eingebrachte Varianten

Im Anhörungsverfahren 2014 (Einwender P 65), zu welchem auch im aktuellen Verfahren (Einwender 18 und weitere) Bezug genommen worden ist, wurde ein alternativer Trassenverlauf vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Trasse verläuft ab dem zukünftigen Knotenpunkt mit der L 25 bis etwa zum Knotenpunkt mit der Kreisstraße K MST 20 auf der Trasse der Variante 2 und verschwenkt in dieser Höhe auf den Trassenverlauf 3a und 3b. Diese Variante käme unter Auslassung des Feuchtgebietes Nordost Starsow mit seinen hohen Raumwiderständen aus, würde in größerer Entfernung zur Ortslage Starsow verlaufen, was dem Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit sehr viel zuträglicher wäre als die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers, und käme ohne größere Konflikte mit den Schutzgütern Tiere (Brutvögel) und Kulturgütern (Bodendenkmale) aus.

Wegen sich verschiebender Anbindung an den Abschnitt West würde auch der Pechgraben und dadurch die besonders geschützte Tierart Fischotter besser gestellt.

### **3.2.4.3 Variantenentscheidung zwischen den aus der Vorplanungsstufen entstandenen Varianten 1, 2, 3a und 3b**

#### **3.2.4.3.1 Variantenabwägung**

Es erfolgt die Bewertung der einzelnen Varianten anhand des jeweiligen Belang. Dies ergibt im Wesentlichen folgendes:

#### **A. Wertung aus straßenbaulicher und verkehrlicher Sicht**

Die Varianten 1, 2, 3a und 3b sind grundsätzlich geeignet, die verkehrlichen Planungsziele des Baus der Ortsumfahrung Mirow zu erfüllen. Primäres Planungsziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow, einhergehend mit der Verbesserung des Verkehrsablaufs, der Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses des überörtlichen Verkehrs auf der B 198.

Aufgrund der vergleichbaren Linienführungen und Verknüpfungspunkte sind keine gravierenden verkehrlichen Unterschiede bei den 4 Varianten erkenntlich.

In Bezug auf die Verkehrswirksamkeit weist Variante 1 mit prognostizierten 10.190 Kfz/ 24h den höchsten Effekt auf, dicht gefolgt von Variante 2 mit 9.920 Kfz/ 24h. Die Varianten 3a und 3b zeigen mit 8.904 Kfz/ 24h aufgrund größerer Streckenlängen eine etwas geringe Verkehrswirksamkeit auf. Die bessere Wirksamkeit der Varianten 1 und 2 erweisen sich durch den höheren Anteil von Quell- und Zielverkehren sowie Binnenverkehren, die sich aufgrund der näheren Ortslage der Ortsumfahrung auf diese verlagern. Bei den Varianten 3a und 3b sind wegen der weiteren Entfernung zur Ortslage Mirow weniger Quell- und Zielverkehre, dafür die gesamten Durchgangsverkehre der vorhandenen Ortsdurchfahrt berücksichtigt. Lediglich die Durchgangsverkehre der L 25, MSE 18 (MST 3) und MSE 20 (MST 5) verbleiben im Stadtgebiet.

Auch im Hinblick auf die Reisezeiten ist nur ein geringer Unterschied zwischen den Varianten zu verzeichnen. Variante 1 lässt aufgrund der kürzesten Trassenlänge (4.190 m) die geringste Reisezeit aller Varianten annehmen. Danach folgt Variante 2 mit einer Gesamtlänge von 5.415 m. Obwohl die Länge der Variante 2 um rund 850 m kürzer ist, muss berücksichtigt werden, dass diese Variante im Vergleich zu den beiden etwa gleichlangen Varianten 3a (5.608 m) und 3b PF(5.674 m) früher wieder in die vorhandene B 198 einschwenkt. Bis zum Erreichen des Bauendes der Varianten 3a und 3b müssen daher noch ca. 600 m Strecke auf der heutigen B 198 zurückgelegt werden, wodurch sich ein erzielter Zeitvorteil fast vollständig wieder aufbraucht.

Aus verkehrlicher Sicht stellt im Ergebnis Variante 1 aufgrund der größten Verkehrswirksamkeit und der geringsten Reisezeiten im Vergleich zu den Varianten 2, 3a und 3b die Vorzugsvariante dar. Die Variante 2 ist gegenüber den Varianten 3a und 3b wegen der höheren Verkehrswirksamkeit etwas besser zu bewerten.

## **B. Umweltauswirkungen**

Die Schutzgüter im Sinne des § 2 UVPG - Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern - sind in der UVS (2005, 2009, plausibilisiert 2017) erfasst und erstmals in der UVP des vorangestellten Raumordnungsverfahrens in der landesplanerischen Stellungnahme vom 12. April 2006 und dann fortlaufend bewertet worden. Zur Feststellung der Beeinträchtigungen sind quantitative Darstellungen der Betroffenheiten durch Flächeninanspruchnahmen und funktionale Beeinträchtigungen, differenziert nach der Schwere der Auswirkungen, erfasst worden. Es wird dabei zu Grunde gelegt, dass Auswirkungen als erheblich einzustufen sind, sobald Schutzgüter mit einer Bewertung von mindestens mittlerer Bedeutung / Empfindlichkeit ermittelt wurden. Bei geringerer Bedeutung/ Empfindlichkeiten des Schutzgutes kommt es zu keinen erheblichen Auswirkungen. Die Ableitung der Ergebnisse stellt sich der Planfeststellungsbehörde als plausibel und nachvollziehbar dar.

Im gegenständlichen Planänderungs- und Ergänzungsverfahren sind der Planfeststellungsbehörde weitere aktualisierte Unterlagen mit Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt worden, etwa die Verkehrsprognose 2030, der Umweltbericht, der wasserrahmenrichtliniengemäße Fachbeitrag, eine Nachbetrachtung der Lärmimmissionen unter Betrachtung der für dieses Vorhaben herangezogenen Orientierungswerte nach DIN 18005, damit strenger als die gesetzlich geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, usw. .

Unter Auswertung der plausibilisierten Unterlagen sowie neuen Erkenntnisse und unter Einbeziehung eines eigenen Bestandsvergleiches bestätigen sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Kernaussagen zu den Umweltauswirkungen der in den Vergleich eingestellten Varianten.

### ***Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit***

Der Abwägung voran stellt die Planfeststellungsbehörde in ihrem Bestandsvergleich fest, dass sich keine grundlegenden Bestandänderungen in Bezug auf das Schutzgut Mensch ergeben haben. In der Ortslage Starsow und im Wohnbereich Hohe Brücke erfolgte bei mehreren Gebäuden eine Umnutzung als Ferienwohnungen. Im Siedlungsbereich der Stadt Mirow

wurden mehrere Wohngebäude errichtet. Hinsichtlich der Erholungsnutzung sind keine relevanten Änderungen zu erkennen.

Wesentliche Umweltauswirkungen eines Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Mensch sind Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmemissionen, Luftschadstoffbelastungen und Beeinträchtigungen des Wohnumfelds sowie der Erholungsfunktion.

Bei der Ausgestaltung des Vorhabens sind nach § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/ 18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. § 50 BImSchG stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz unter anderem ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. Entsprechende Konflikte sollen also durch Wahrung bestimmter Abstände vorgebeugt werden. In die Abwägung des Variantenvergleichs ist demnach der Belang des Verkehrslärmschutzes einzubeziehen. Vorliegend ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung zunächst also die Minderung der Lärmbelastung unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte des § 2 Abs.1 der 16. BImSchV besonders zu berücksichtigen. Dabei ist die Bewertung der Trassen hinsichtlich der Lärmbelastung unter Beachtung des Trennungsgrundsatzes anhand der bauleitplanerisch ausgewiesenen und faktisch vorhandenen Wohngebiete sowie Mischgebieten mit überwiegender Wohnnutzung (§ 50 BImSchG i.V.m. § 2 Abs.2, 3 der 16. BImSchV) erfolgt. Diese Vorgaben bezwecken eine weitgehende Lärmvermeidung. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nach § 17 FStrG hat der Vorhabenträger richtigerweise bei der Variantenprüfung eine zusätzliche Lärminderung unterhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV gesondert bedacht, um den Anforderungen des § 50 BImSchG genügen zu können. Die gewünschten niedrigeren Zielwerte ergeben sich hierbei aus den Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die seitens des Vorhabenträgers begünstigend für die Anwohner zum Vorhaben herangezogen hat, ohne dazu rechtlich verpflichtet zu sein.

Die ursprünglichen schalltechnischen Berechnungen, welche im Rahmen der UVS (2005, 2009, Anlage 3) erstellt worden sind, weisen Variante 1 aufgrund ihre stadtnahen Führung als ungünstigste Variante aus. Südliche Wohn- und Erholungsflächen würden zusätzlich mit Lärmpegeln oberhalb der Orientierungswerte DIN 18005 belastet. Bei Variante 2 ergeben sich in den Bereichen Hohe Brücke und Starsow spürbare Verschlechterungen. Für die betroffenen Teile des Ortes Starsow können jedoch die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden. Ausschließlich im Bereich Hohe Brücke kommt es zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen. Bei Anwendung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV käme es im Nachzeitraum im Bereich der Hohen Brücke zu leichten Überschreitungen. In Verbindung mit weiterer Lärmvorsorge (z.B. lärmmindernder Asphalt) in dem Streckenabschnitt sind die Voraussetzungen des § 50 BImSchG dennoch erfüllt. Die Trassenvariante 3a umfährt die Stadt Mirow großräumig und ist somit für die Lärmbetroffenheit für den Stadtbereich selbst die günstigste Alternative. Durch die großräumige Umfahrung ergibt sich jedoch eine starke Annäherung an die Ortslage Starsow und den Bereich Hohe Brücke. Es würde aufgrund dieser Variante zu erheblichen Immissionsbelastungen mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV und somit erst recht der Orientierungswerte der DIN 18005 kommen. Diese Variante kann dem Trennungsgrundsatz nicht Genüge leisten. Bei der Variante 3b ergibt sich wegen des größeren Abstandes zur Stadt Mirow eine positive Bilanz hinsichtlich der Lärmbelastung des Stadtbereiches. In den Bereichen der Ortslage Starsow und Hohe Brücke kommt es jedoch auch bei dieser Variante zu Verschlechterungen hinsichtlich der Verkehrsgeräuschimmissionen, wobei Starsow in Bezug auf die Orientierungswerte der DIN 18005 nachts nur leichte Überschreitungen aufweist und die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen an der Hohen Brücke überschreiten die Grenzwerte der 16. BImSchV, so dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären. Auch hier ist es tragbar, die ausreichende Lärminderung entsprechend § 50 BImSchG bei Einsatz weiterer Lärmvorsorgemaßnahmen als erfüllt anzusehen.

Die Erkenntnisse aus der Neubewertung der schalltechnischen Untersuchung (Plausibilitätsprüfung zur UVS, Anlage 1) wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für den Variantenvergleich geprüft und kommen zu dem plausibel dargelegten Ergebnis, dass die zu erwartenden Veränderungen für alle Varianten im Umfang gering sind und keine Änderungen in der Bewertung der Varianten auslöst.

Die aktuelle Schalltechnische Berechnung (Plausibilitätsprüfung 2017 zur UVS, Anlage 1) hat erneut ergeben, dass Variante 1 die Variante mit der höchsten Lärmbetroffenheit mit

Überschreitung der Orientierungswerte der Grenzwerte der 16. BImSchV und der DIN 18005 in Wohn- und Mischgebieten sowie in Außenbereichen darstellt. Variante 2 stellt danach ohne Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV und einer Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 nur im Außenbereich Hohe Brücke die schalltechnische Vorzugsvariante dar. Bei Variante 3a ergeben sich im Bereich Starsow und Hohe Brücke Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 und Grenzwertüberschreitungen nach 16. BImSchV. Bei Variante 3b kommt es nur im Außenbereich Hohe Brücke zu einer Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005.

Im Ergebnis erfüllen die Varianten 2 und 3b die Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz), sie gewährleisten aufgrund der räumlichen Flächentrennung den notwendigen Immissionsschutz. Die Varianten 1 und 3a sind weniger geeignet, die Lärmbetroffenheiten ausreichend zu mindern.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch durch Luftschadstoffbelastungen ist gemäß den Festlegungen im Scopingverfahren keine quantitative Erfassung erfolgt (UVS S.79).

Alle Varianten sind geeignet, die Luftschadstoffbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt Mirow deutlich zu reduzieren. Für den Vergleich der Varianten kann die analoge Ansetzung der Reihenfolge entsprechend der Rangfolge der Varianten in Bezug auf die Lärmbetroffenheiten für das Teilaspekt Luftschadstoffbelastung an dieser Stelle als ausreichend bewertet werden. Es ist vertretbar, die Untersuchung der genauen Auswirkungen auf die detaillierte Planungsphase des Vorhabens abzuschichten. Eine eingehende Ermittlung und Bewertung erfolgt für das gegenständliche Vorhaben mit Unterlage 11 LuS.

Für das Teilschutzgut Wohnen sind dauerhafte Beeinträchtigungen ausschlaggebend. Durch keine der in der Diskussion befindlichen Varianten kommt es zu einer direkten Inanspruchnahme von Wohnflächen. Unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus der UVS 2005, 2009 und deren Plausibilisierung 2017 stellt Variante 2 aufgrund ihrer geringen indirekten Auswirkungen auf die Wohnnutzung die Vorzugslösung dar. Die Variante 1 stellt aufgrund ihrer ortsnahen Trassenlage zur Stadt Mirow auch bei der aktuellen Bewertung die schlechteste Lösung mit den höchsten nachteiligen Auswirkungen dar.

Durch zum Zeitpunkt der Planfeststellung 2015 aktuell geringer prognostizierte Verkehrsaufkommen wurde bei der Variante 3b die Einhaltung der Orientierungswerte der



DIN 18005 im Bereich Starsow als gewährleistet gewertet und damit eine bessere Bewertung dieser Variante hinsichtlich der Auswirkung auf die Wohnnutzungen erzielt, wobei sie aufgrund des größeren Abstandes zur Bebauung die etwas bessere Lösung gegenüber Variante 3a darstellt. Diese Bewertung hält auch der Prognose mit dem Planfall des Hinzukommens der B 189n Wittstock-Mirow stand, wie sich in der Plausibilisierung der Unterlagen ergeben hat – auch hier werden die Orientierungswerte Din 18005 mit Ausnahme der Nachtwerte am Standort Hohe Brücke gewahrt.

Für das Teilschutzgut Erholung treten bei den Varianten 2, 3a und 3b deutliche Entlastungen an der Ortsdurchfahrt Mirow auf während bisher nicht beeinträchtigte Bereiche durch Lärm und andere durch die hinzukommende Straße entstehende Einflüsse gefordert werden. So sind im Zusammenhang mit Einschränkungen der Erholungseignung auch die Änderungen der Nutzbarkeit des Raumes anzuführen. Variante 1 stellt hier die schlechteste Alternative dar. Sie quert kleinflächig hochwertige Bereiche sowie großflächig siedlungsnaher Freiräume. Bei den Varianten 3a und 3b werden großräumige Erholungsgebiete betroffen. Aber auch hinsichtlich der Eignung siedlungsnaher Räume für die Erholungsnutzung kommt es zu hohen Auswirkungen, insbesondere durch Zerschneidung von Waldgebieten und Änderungen bestehender Wegebeziehungen. Hier wiegt die Zerschneidungswirkung der mit Wegen durchzogenen Waldgebiete schwerer als bei Variante 2, bei welcher überwiegend Grünland und Ackerbereiche zerschnitten werden. Variante 2 bildet auch in Bezug auf die direkte Inanspruchnahme von Erholungsflächen die Vorzugslösung ab.

Insgesamt kommt es bei Variante 2 zu den geringsten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit. Variante 1 führt zu umfangreichen mittelbaren und unmittelbaren Beeinträchtigungen von Wohn- und Erholungsbereichen. Ihre Auswirkungen führen zu einer Einordnung als die im Vergleich schlechteste Lösung. Die Varianten 3a und 3b sind aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Wohnbebauung in Starsow etwas schlechter zu bewerten als Variante 2. Da die Variante 3b mit größerem Abstand zur Bebauung in Starsow ausgewiesen ist, stellt sie im direkten Vergleich der Varianten 3a und 3b die bessere Lösung dar.

### *Schutzgut Tiere*

Für die Aktualisierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgten im Untersuchungsgebiet aktuelle Bestandserfassungen der Fauna und der faunistischen Lebensräume. Im Rahmen des Bestandsvergleiches stellt die Planfeststellungsbehörde dazu fest, dass die Ergebnisse bei der Datenaktualisierung zur Plausibilisierung der Ergebnisse der UVS Süd 2005 2009 grundsätzlich bestätigt werden.

Wesentliche Veränderungen sind die neue Kenntnisse des hohen Lebensraumpotentials für Zauneidechsen im Dammbereich der stillgelegten Bahnstrecke zwischen dem Kreuzungspunkt der L 25 und dem Bahnhof Mirow und die festgestellten Bestandsrückgänge bei Amphibien- und Insektenarten in den Bereichen Egelpohl (Konfliktbereich 1) und Müritz-Havel-Wasserstraße (Konfliktbereich 3b) sowie bei Brutvogelarten im Niedermoorkomplex westlich von Hohe Brücke und östlich von Starsow (Konfliktbereich 4) aufgrund geänderter Nutzung und Biotopausstattung.

Die 2016 errichtete Biogasanlage am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes führte zu zusätzlicher Vorbelastung angrenzender Habitatflächen im Bereich Egelpohl (Konfliktbereich 1) sowie Habitatzerschneidungseffekten und damit teilweise zu artspezifischen Habitatbestandsabwertungen z.B. für Insekten, Amphibien und Brutvögel.

Bei den Reptilien (Zauneidechse, Waldeidechse, Ringelnatter, Blindschleiche) wurde keine Änderung des Artenspektrums, jedoch aktuell eine höhere Bestandsdichte festgestellt. Von wachsender Population der Zauneidechse wird aktuell im Bereich des Bahndammes der stillgelegten Eisenbahnstrecke westlich von Mirow ausgegangen. Zum Zeitpunkt der UVS 2005 festgestellte Amphibienarten Wasserfrosch, Laubfrosch Kammolch und Teichmolch konnten aktuell nicht mehr festgestellt werden. Zusätzlich gegenüber 2005 wurde dafür aktuell der Teichfrosch festgestellt. Insgesamt wurde ein starker Bestandsrückgang bei den Amphibien festgestellt. Die Umnutzung von Brachland in Intensivacker, der Bau einer Biogasanlage sowie der festgestellte Amphibienbestandsrückgang führen zu einer Geringerbewertung der Habitate im Bereich des Egelpohl (Konfliktbereich 1 für Variante 1 und 2) und im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße (Konfliktbereich 3 für Variante 2, 3a und 3b).

Die aktuellen Untersuchungen zeigen, dass die Anzahl der festgestellten Brutvogelarten zurückgegangen ist. Die bereits dargelegten Veränderungen der Biotope gehen einher mit einer Verringerung der Lebensraumeignung für die Brutvögel, was zu einer geringeren

Bewertung insbesondere im Niedermoorkomplex westlich von Hohe Brücke und östlich von Starsow führt.

Für die Insekten erfolgt der Bestandsvergleich auf Basis der ursprünglichen und der aktuellen Biotopkartierung. Für Heuschrecken- und Tagfalterfauna hat die bereits beschriebene nun intensive landwirtschaftliche Nutzung einstiger Trockenrasenflächen im Bereich östlich des Egelpohls und der Hohen Brücke zur Verringerung des Lebensraumes und der Gefahr der Isolierung verbleibender Populationen geführt.

Bezüglich Fischotter und Biber gibt es keine Bestandsänderungen. Für den Fischotter ist das Gebiet unverändert hoch bedeutsam. Hinweise auf ein Vorkommen des Bibers im Untersuchungsgebiet existieren nach aktuellem Kenntnisstand nach wie vor nicht.

Ein Bestandsvergleich bei den Fledermäusen ist nicht möglich, da diese Artengruppe im Zuge der Linienfindung bzw. - der raumordnerischen UVP nicht betrachtet wurde.

Wesentliche Veränderungen bzgl. der artenrelevante Habitatstrukturen (Gehölze, Gebäude) sind nicht festzustellen.

Für Nieder-, Groß- und Schalenwild sind die relevanten Waldbestände des Untersuchungsgebietes ebenfalls unverändert.

Alle vier Varianten führen zu Eingriffen in Natur und Landschaft und damit zugleich auch zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere (§ 2 UVPG).

Die in der UVS 2005, 2009 festgestellten und näher betrachteten Konfliktbereiche 1, 3 und 4 stellen auch aktuell die bedeutendsten Habitatbereiche im Untersuchungsgebiet dar, deshalb erfolgt die Variantenbewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zunächst konfliktbereichsbezogen und anschließend als Gesamtbewertung.

#### Konfliktbereich 1 Egelpohl

Da die Artengruppe der Fledermäuse im Zuge der Linienfindung bzw. der UVP im Raumordnungsverfahren noch nicht betrachtet wurde, wird unter Berücksichtigung dieser Artengruppe für den Konfliktbereich 1 Egelpohl bei der Variante 3b statt von einer gering erheblichen nun von einer mittel erheblichen Auswirkung ausgegangen. Aufgrund der Abwertung des Lebensraumes in diesem Konfliktbereich durch die großflächige Umwandlung von angrenzenden Ackerbrachen/ Trockenrasenstandorten in Ackerland und den nahen Bau der Biogasanlage sowie der aktuell festgestellten negativen Bestandsentwicklung der Artengruppen Amphibien/ Reptilien und Insekten (Heuschrecken und Tagfalter) in diesem Bereich werden die Auswirkungen der Varianten 1 auf den

Konfliktbereich 1 statt hoch erheblich nun als mittel bis hoch erheblich und der Variante 2 statt hoch erheblich nun als gering bis mittel erheblich bewertet.

Die Variante 2 stellt damit in diesem Konfliktbereich ehemals die schlechtere (gemeinsam mit Variante 1) und aktuell die günstigste Lösung dar.

#### Konfliktbereich 3 Müritz-Havel-Wasserstraße

Im Konfliktbereich 3 führen die zusätzlich berücksichtigte Artengruppe der Fledermäuse (hier Überbauung des für Fledermäuse sehr hochwertigen Waldrandbereiches an der Bahntrasse) aktuell und die positive Bestandsentwicklung der Reptilien bei Variante 1 zu einer Auswirkung der Bewertung von sehr hoher Erheblichkeit gegenüber der ursprünglichen Bewertung hoch erheblich in der UVS 2005. Bei den Varianten 2, 3a und 3b führen insbesondere die Biotopänderung von Ackerbrachen in Acker mit nachteiliger Auswirkung z.B. auf Insekten (Heuschrecken, Tagfalter) und der aktuell festgestellte deutliche Rückgang der Individuen- und Artenzahlen bei Amphibien zu einer Änderung der Bewertung von ursprünglich sehr hoch erheblichen zu aktuell hoch bis sehr hoch erheblichen Auswirkungen. Damit stellt die ehemals in diesem Konfliktbereich am besten bewertete Variante 1 nunmehr die ungünstigste Variante gegenüber den gleich bewerteten Varianten 2, 3a und 3b dar.

#### Konfliktbereich 4 Niedermoorkomplex zwischen Starsow und Hohe Brücke

Die positive Bestandsentwicklung der artenschutzrechtlich relevanten Zauneidechse führt bei Variante 1 zu einer Änderung der Bewertung von mittel zu mittel bis hochehrheblich in diesem Bereich. Insbesondere aufgrund des bei den aktuellen Untersuchungen festgestellten Rückganges der Brutvogelarten in diesem Konfliktbereich wird für die Variante 2 die Bewertung der Auswirkung auf das Schutzgut Tier zwar von sehr hoch erheblich auf hoch bis sehr hoch erheblich etwas herabgestuft, die Variante 2 bleibt damit aber weiterhin die ungünstigste Variante in diesem Konfliktbereich. Bei den Varianten 3a und 3b bewirken die festgestellten Veränderungen in diesem Konfliktbereich im Vergleich zur UVS 2005 auch aktuell keine wesentlich anderen Auswirkungen und damit keine andere Bewertung ihrer jeweiligen Auswirkungen. Die Variante 3b stellt hier nach wie vor die günstigste Variante dar.

#### *Schutzgut Pflanzen*

Der Bestandsvergleich im Untersuchungsraum beim Schutzgut Pflanzen erfolgte anhand eines Vergleichs der Biotoptypen, wofür eine Aktualisierung der Biotoptypenkartierung in den Jahren 2016/2017 vorgenommen wurde. Es sind sowohl Reduzierungen der Biotopwertigkeit

durch anthropogene Nutzung als auch Biotopaufwertungen durch Sukzessionsprozesse aufgrund von Nutzungsentfall festzustellen. Die 2016 errichtete Biogasanlage am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes führte zu begrenztem Biotopflächenverlust bzw. -abwertung. Wesentliche Änderungen wurden in den Bereichen nördlich/östlich Starsow und beidseits der Müritz-Havel-Wasserstraße festgestellt. Hier erfolgten Umwandlungen von Brach- bzw. Trockenrasenflächen in Ackerflächen und aus Frischwiesen (Biototyp GMF) entwickelten sich Frisch- und Feuchtgrünländer (Biototypen GMA, GFD) und auch gesetzlich geschützte Nasswiesen eutropher Moor- und Sumpfstandorte (Biototyp GFR). Die Änderungen bewegen sich innerhalb der jeweiligen Biotopobergruppen.

Aufgrund der dargelegten aktuell festgestellten Biotopstrukturänderungen im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Bestandsaufnahme zur UVS 2005 ergeben sich für die Varianten 1, 3a und 3b entsprechende Änderungen bei der Auswirkungsbewertung, wobei die Auswirkungsqualität (Wertigkeit des betroffenen Biotops und Wirkintensität) den primären Bewertungsmaßstab im Raumordnungsverfahren (Landesplanerische Beurteilung 2006, S. 29) und aktuell im Rahmen einer entsprechenden Bewertung durch Flächenbilanzierung darstellt (D-2, Tab. 24). Dem entsprechend wird die Beeinträchtigung hochwertiger und sehr hochwertiger Biotope für die Bewertung primär herangezogen und die Beeinträchtigung mittelwertiger Biotope (insb. monotone Kiefernforste, intensiv genutzte Grünländer) für die Bewertung als sekundär eingestuft. Auf Grundlage der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 und der neuen prognostizierten Verkehrsbelastungen erfolgte auch eine Aktualisierung der Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffimmissionen (Luftschadstofftechnischen Untersuchung, TÜV NORD Umweltschutz GmbH&Co.KG, 2017, D-1 U11) mit dem Ergebnis, dass der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation bereits am Fahrbahnrand sicher eingehalten und deutlich unterschritten werden. Aufgrund dessen kann bei der aktuellen Bewertung der Vorhabenauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen die Flächenbilanz der Immissionswirkungen auf angrenzende Biotope unberücksichtigt bleiben.

Insbesondere bei der Variante 1 führen die Biotop-Veränderungen bei den Auswirkungen durch direkte Flächeninanspruchnahme auf hoch- und sehr hochwertige Biotope zu einer Änderung der Gesamt-Auswirkungsbewertung von ehemals hoch erheblich zu aktuell sehr hoch erheblich. Bei der Variante 2 führen die Biotopveränderungen zu einer Änderung der Auswirkung auf das Schutzgut Pflanzen von sehr hoch erheblich zu aktuell hoch erheblich eingestuft. Bei den Varianten 3a und 3b führen die Biotopveränderungen zwar zu

Verschiebungen in der Auswirkungsflächenbilanz zwischen beeinträchtigten sehr hochwertigen und hochwertigen Biotopen, was aber nicht zu einer Änderung der Gesamtbewertung als hoch erhebliche Auswirkung dieser Varianten führt. In der quantitativen Bilanzierung führt die Variante 2 gegenüber der Variante 3b zu geringeren Flächenverlusten an Biotopen hoher und sehr hoher Wertigkeit. Um qualitative Unterschiede zwischen den Varianten 2 und 3b bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen aufzuzeigen, wurde bei der Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung (D-2) zusätzlich die aktuelle Inanspruchnahme geschützter Biotope sowie geschützter und gefährdeter Pflanzen dargestellt. Diese Unterkriterien sind neben anderen Unterkriterien zwar schon in der Biotopwertermittlung berücksichtigt, der Erhalt seltener und bestandsgefährdeter Arten wird aber auch im Programmsatz des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mecklenburgische Seenplatte RREP MS 2011 zur Freiraumentwicklung bei Pflanzen besonders hervorgehoben. Danach weist die Variante 2 gegenüber Variante 3b die höchste direkte Inanspruchnahme von Bereichen mit einer hohen Dichte geschützter und gefährdeter Pflanzen auf.

Unter dem besonderen Aspekt der Inanspruchnahme von Wald als besondere Ausprägungsform der Pflanzen ist festzustellen, dass in der quantitativen Bilanz der Inanspruchnahme von Wald die Variante 3 b schlechter eingestuft wird als für die Varianten 2 oder 1.

Variante 3 b erfordert den umfangreichsten Einschlag von Waldflächen nahe dem östlichen Einschleifbereich der Ortsumfahrung südlich der B 198 (Bestandslage). Für Variante 2 würde ein Waldeinschlag von geringerem flächenmäßigen Umfang erforderlich, befindlich in den Bruchwaldzonen an der Müritz-Havel-Wasserstraße.

Qualitativ ist mit den jeweils betroffenen Wäldern jedoch der Bruchwald an der Müritz-Havel-Wasserstraße als besonders hochwertig einzustufen im Vergleich zum mittelwertigen, weil monotonen Kiefernforst in der Lage der Variante 3 b.

Dennoch ist die Betroffenheit von Waldflächen wegen der besonderen Wechselwirkung zum Schutzgut Klima erheblich.

### ***Schutzgut Boden***

Die Bodenformen und Ihre räumliche Verteilung sind im Untersuchungsgebiet gegenwärtig unverändert vorhanden. Allerdings ergeben sich zu dem in der UVS als sehr hochwertig eingestuften Dünenstandort östlich von Mirow in der Örtlichkeit und im Datenbestand der

Fachbehörde aktuell keine Hinweise. Im Rahmen der Biotopkartierung zum LBP erfolgte der Nachweis von gesetzlich geschützten Basenzwischenmoorflächen im Bereich der schon in der UVS 2005 mit sehr hoher Bedeutung und Empfindlichkeit bewerteten Niedermoorbodengesellschaft im Niederungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße. Insofern stellt sich die Bestandssituation des Schutzgutes Boden im Untersuchungsgebiet im Wesentlichen als unverändert dar.

Der Wegfall des Dünenstandortes wird für die Variantenbewertung als nicht erheblich erachtet, da auch bei Fortbestand der Düne sich die lediglich randliche Überbauung nicht erheblich auf die Informationsfunktion des verbleibenden Dünenbereiches auswirken würde. Die Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffimmissionen (Luftschadstofftechnischen Untersuchung, TÜV NORD Umweltschutz GmbH&Co.KG, 2017, D-1 U11) haben gezeigt, dass der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation bereits am Fahrbahnrand sicher eingehalten und deutlich unterschritten, womit auch keine erheblichen Immissionswirkungen auf den Boden zu erwarten sind und diese sich somit – im Unterschied zur UVS 2005 – auf die Variantenbewertung nicht auswirken.

Die Variante 1 führt aufgrund der geringsten Baulänge und damit der geringsten Flächeninanspruchnahme zu den quantitativ mit Abstand geringsten Auswirkungen. Hinsichtlich der qualitativen Bewertung der Flächeninanspruchnahme von Böden mit hoher und sehr hoher Bedeutung ist sie ebenso die günstigste Variante. Insgesamt stellt sich die Variante 1 bzgl. der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden auch aktuell klar als günstigste Variante dar. Die Varianten 2, 3a und 3b führen nach aktueller Bewertung aufgrund ihrer direkten Gesamt-Flächeninanspruchnahme sowie der Überbauung von Böden mit hoher und sehr hoher Bedeutung einschließlich eines geschützten und gefährdeten Zwischenmoores zu hoch erheblichen Beeinträchtigungen. Nach aktueller Untersuchung im Rahmen der Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung (D-1, U 1 Anlage 5) bewirkt die Variante 3b mit 14,85 bzw. 14,88 ha etwas höhere Gesamtversiegelungs- und - funktionsverlust durch Überbauung im Vergleich zu Variante 2 mit 14,28 ha. Auch der Anteil des Verlustes von Bodenflächen hoher Bedeutung - hier insbesondere der entwässerten Niedermoorböden - ist mit 1,87 ha bei Variante 3b höher als bei Variante 2 mit 0,73 ha. Dagegen führt die Variante 2 mit 1,55 ha zu einem größeren Verlust von Bodenflächen mit sehr hoher Bedeutung – hier Niedermoorböden ohne anthropogene Vorbelastung durch Entwässerung – gegenüber den Varianten 3b mit 0,96 bzw. 0,97 ha. In der aktuellen Gesamtbetrachtung werden unter Abwägung der etwas geringeren Gesamt-

Flächeninanspruchnahme der Variante gegenüber der geringeren Auswirkung der 3er-Varianten auf Böden sehr hoher Bedeutung die Varianten 2, 3a und 3b im Unterschied zur UVS 2005 als gleichrangig bewertet.

#### *Schutzgut Wasser*

Die im Untersuchungsgebiet aktuell vorhandenen Oberflächen – und Grundwasserkörper stellen sich im Vergleich zu den im Rahmen der UVS 2005 untersuchten Gewässern unverändert dar.

Zur Bewertung der Varianten im Rahmen der UVS 2005 bzw. der UVP im Raumordnungsverfahren ergeben sich keine Veränderungen. Die Variante 1 ist mit gering erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser die Vorzugslösung hinsichtlich dieses Schutzgutes. Die Varianten 2, 3a und 3b werden in Ihren Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser auch aktuell als mittel erheblich bewertet. Variante 3a wird dabei als ungünstigste Variante aufgrund der größeren Überbauung von Entwässerungsgräben und der größeren Auswirkung auf das Grundwasser bewertet. Die Varianten 2 und 3b können als gleichrangig bewertet werden, wobei Variante 2 geringe Vorteile bei den Auswirkungen auf das Grundwasser hat.

#### *Schutzgut Luft, Klima*

Die Variantenvergleiche in den Vorplanungsstufen nehmen das Schutzgut Klima lediglich als lokales Klima in Bezug, da das globale Klima als zu betrachtendes Schutzgut erst mit UVPG n.F. für Vorhabenzulassungen nach dem 16. Mai 2017 zu betrachten ist (vergl. BVerwG 9 A 13/18, bei denen gemäß Übergangsregelung § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG n.F. die UVP-relevanten Unterlagen erst nach dem Stichtag des 16. Mai 2017 bei der Zulassungsbehörde vorgelegen haben).

Die im Untersuchungsgebiet aktuell vorhandenen Klimafunktionsräume entsprechen der im Rahmen der UVS 2005 erfassten Ausgangssituation. Allerdings wird im Rahmen der Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung (D-1, U 1 Anlage 5) ergänzend dargelegt, dass aufgrund des Fehlens von wirksamen Abflussbahnen die potentiell vorhandene klimatische Ausgleichsfunktion der verschiedenen Klimatope des Untersuchungsgebietes nur minder zum Tragen kommen. Die festgestellten Änderungen in der Biotopausstattung haben keinen wesentlichen Einfluss auf das Lokalklima. Ebenso sind keine wesentlichen das Schutzgut Luft beeinflussenden Faktoren im Untersuchungsgebiet



entfallen oder hinzugetreten. Auch die 2016 entstandene Biogasanlage östlich des Egelpohls hat keine merklichen zusätzlichen Auswirkungen auf die Umgebung.

Aufgrund der aktuell ergänzenden Feststellung des Fehlens von wirksamen Abflussbahnen im Untersuchungsgebiet und der damit geringer zu bewertenden Ausgleichsfunktion der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Klimatope sowie der im Ergebnis der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (D-1 U11) festgestellten sicheren Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und unter Berücksichtigung der hinsichtlich Klima und Luft im Wesentlichen unveränderten Bestandssituation im Untersuchungsgebiet werden die Auswirkungen aller Varianten auf Klima und Luft aktuell für alle Varianten als gering erheblich bewertet. Variante 1 wird nach wie vor aufgrund ihrer siedlungsnahen Lage und Barrierewirkung als ungünstigste Variante bewertet. Aufgrund der geringeren Streckenlänge und Flächeninanspruchnahme der Variante 2 gegenüber den Varianten 3a und 3b wird die Variante 2 auch aktuell als günstigste Variante hinsichtlich der Auswirkungen auf Klima und Luft bewertet.

#### ***Schutzgut Landschaft***

Die dargelegten Änderungen der Biotopstruktur (Innuzugnahme von Brachflächen und Grünland) sowie die neu errichtete Biogasanlage haben nur geringfügige Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Darüber hinaus gibt es keine maßgeblichen Veränderungen des Landschaftsbildes und der landschaftlichen Freiräume sowie der landschaftlichen Erholungsfunktion im Untersuchungsgebiet.

Aufgrund der überwiegend unveränderten Bestandssituation werden die Auswirkungen der Varianten auf die Landschaft weitgehend in der Plausibilisierung der Variantenwahl der Vorplanungsstufe unverändert bewertet. Die Variante 1 stellt wegen des bahndammnahen Trassenverlaufs innerhalb des Landschaftsschutzgebietes und ihrer geringsten Neuzerschneidung des Landschaftsraumes die günstigste Variante mit mittel erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft dar. Insbesondere durch ihre Zerschneidungswirkung aber auch durch Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen verursachen die Varianten 2, 3a und 3b hoch erhebliche Auswirkungen, wobei in der UVS 2005 die Auswirkungen der Variante 3b bei gleicher Bestandssituation mit hoch bis sehr hoch erheblich bewertet wurden. Auch aktuell wird eingeschätzt, dass bei der Gesamtbewertung der Auswirkung auf die Landschaft die Variante 2 im Vergleich zu den

Varianten 3a und 3b die günstigere Variante ist. Vorteile haben die Varianten 3a und 3b durch ihre ortsnähere Lage zu Starsow und teilweise Trassenführung durch Waldbereiche östlich der Kreisstraße MST 5, die Variante 2 wird aber wegen der geringeren Zerschneidung des Landschaftsraumes insgesamt auch aktuell als günstiger im Vergleich zu den 3er-Varianten bewertet.

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

Auch gegenwärtig befinden sich keine Baudenkmale in Bereichen, die durch den Bau der Ortsumgehung in Anspruch genommen werden, so dass sich die Auswirkungen auf Bodendenkmalflächen beschränken. Eine aktuelle Abfrage beim zuständigen Landesamt für Bodendenkmalpflege M-V hat ergeben, dass sich die Bestandssituation der Bodendenkmalflächen wesentlich geändert hat. Danach hat sich die Anzahl und Abgrenzung der tatsächlichen Bodendenkmalflächen geändert und die Ausweisung von potentiellen Bodendenkmalen bzw. Verdachtsflächen ist entfallen.

Nach aktualisierter Bodendenkmalbestandsdatenlage hat die Variante 1 nur geringe Auswirkungen auf ein bekanntes Bodendenkmal und ist damit auch jetzt die günstigste Variante für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter. Die Auswirkungen der Varianten 2, 3a und 3b werden aufgrund der Überbauung von aktuell bekannten Bodendenkmalbereichen als mittel erheblich bewertet. Da keine genaueren Angaben zur Qualität der Bodendenkmalflächen vorliegen, wird aufgrund des quantitativen Umfangs der Überbauung dieser Flächen die Variante 2 als die ungünstigste Variante bewertet, da sie eine Bodendenkmalfläche im Bereich der L 25 in größerem Umfang als die Varianten 3a und 3b überbaut und eine weitere Bodendenkmalfläche im Randbereich berührt. Die Rangfolge der Varianten ist somit gegenüber der UVS 2005 unverändert.

#### ***Europäischer Gebietsschutz***

Hinsichtlich der Prüfung der Varianten unter dem Gesichtspunkt der FFH-Verträglichkeit hat sich seit der Planfeststellung vom 15. April 2015 nichts verändert. Die Varianten sind auch in der aktuellen Überprüfung der Plausibilität der vorhandenen Unterlagen gleichwertig FFH-verträglich, vergl. U 12 0.01 Erläuterungsbericht zum LBP Kapitel 2. 1 und Abbildung 2.2-1.

#### ***Besonderer Artenschutz***

Hinsichtlich der zu berücksichtigenden Aspekte zum besonderen Artenschutz hat sich im Verhältnis zur Variantenabwägung unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 keine Veränderung ergeben. Es kann nach wie vor keine sich eindeutig aufdrängende Variante im Vergleich zu den übrigen Varianten benannt werden.

### ***Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen***

Ein hohes Gewicht in der Abwägungsentscheidung kommt den Auswirkungen der Varianten 1 bis 3b auf das Schutzgut Mensch zu. Das zeigt sich schon durch die Heranziehung der nicht zwingend vorgeschriebenen DIN 18005 bezüglich der prognostizierten Lärmimmissionen. Der Vorhabenträger gibt diesem Schutzgut bereits selber das besondere Gewicht. Dieser Wichtung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und erkennt dieses Schutzgut im Kontext der übrigen Umweltaspekte selbst als besonders gewichtig, weil durch den Neubau der Straße in bis dahin unverlärnten Bereichen auch eröffnet. Da aber gerade auch unter der Heranziehung der Orientierungswerte der DIN 18005 festgestellt werden kann, dass diese für die Menschen günstigeren Grenzwerte bei allen Varianten eingehalten werden und am einzigen Überschreitungsort bei Hohe Brücke (Nachwerte) zusätzliche Schutzmaßnahmen möglich sind, kann konstatiert werden, dass die Varianten 2 und 3 b gleichwertig hinsichtlich der Betrachtung erheblicher Lärmauswirkungen sind. Die Varianten 1 und 3a haben am Stadtrand von Mirow und im Bereich Starsow mehr nachteilige Auswirkungen im Hinblick auf Verkehrslärm und Luftschadstoffe als Varianten 2 und 3 b. Hinzukommen die auch dadurch hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf die Wohnfunktion und die Wohnqualität insbesondere in den Bereichen am Stadtrand von Mirow Süd und im Ortsteil Starsow. Variante 3b ist mit größerem Abstand zur Ortslage Starsow geplant als Variante 3a und dadurch vorteilhafter als diese.

Die übrigen Betrachtungsmomente zum Schutzgut Mensch sind in der Wichtung als wenig erheblich betrachtet worden – es handelt sich hier um die Auswirkungen auf die Wegebeziehungen und die Erholungsmöglichkeiten im Umfeld von Mirow. Hier wäre Vorzugsvariante die Variante 2, s. o.

Mit hohem Gewicht wird auch das Schutzgut Boden in die Gesamtabwägung eingestellt, da die Böden im Vorhabengebiet von hoch bis sehr hochwertig sind. Es stellt sich die Variante 1 als vorzugswürdig heraus, da sie zum einem im geringsten Umfang Boden in Anspruch nimmt durch kürzere Streckenlänge, zum anderen auch die qualitativ niedrig wertigsten Böden überbaut. Die Varianten 3 a und b liegen in hoch bis sehr hochwertigen

Moorbodenbereichen. Innerhalb der Variantenschar 2, 3 a und 3 b ist Variante 2 die nachteiligste, da sie im größten Umfang unwiederbringlich in sehr hochwertigen Moorboden im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße eingreift und damit innerhalb der Bodenbetrachtung den größten Schaden verursachen würde. Hier stehen 3 a und 3 b nach der Variante 1. Diese Varianten sind allerdings ebenfalls nur vertretbar, wenn der Erhalt dieser hochwertigen Niedermoorböden durch Maßnahmen der Planung erhalten bzw. geschont werden können. Solche sind mit Stand der Technik möglich.

Das Landschaftsbild als weiteres Element von höherem Gewicht in der Gesamtbetrachtung führt wegen der deutlichen Zerschneidungswirkung der Varianten 2 und 3a sowie 3b zum Ergebnis, dass Variante 1 den geringsten Nachteil auf das Schutzgut hinterlässt.

Die Betrachtung der Kultur- und Sachgüter als Belang von in der Gesamtgewichtung nachrangiger Bedeutung lässt Variante 1 als günstigste, aber ebenfalls günstig die Varianten 3a und 3b erscheinen: Variante 2 ist hier die schlechteste.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen werden nach Überarbeitung der Variantenwahl der Vorplanungsstände mittels Abgleich mit der aktuellen Bestandslage in der Plausibilisierung als deutlich anders und insbesondere als von besonderem Gewicht für die Gesamtabwägung erkannt.

Hier überwiegt nach der Aktualisierung der UVS-Unterlagen in der Plausibilisierung die Variante 3b die Varianten 3a und 2 sowie die Variante 1. Die Veränderungen im Bestand hin zu hochwertigen Biotopen und Artenbestand im Planungsgebiet hat sich im Laufe der Zeit seit der Planfeststellung 2015 deutlich verbessert. Gemäß der dazu im einzelnen vorgebrachten Ausführungen oben folgt bezüglich Pflanzen und Tiere die Bevorzugung der Variante 3b.

Aus besonderem Artenschutz- und europäischen Schutzgebietsaspekten kommt keiner Variante ein Vorzug zu.

Im Gesamtbild ergibt sich mit der genannten Wichtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Umweltaspekte für die Variantenwahl, dass sich die Variante 3b als Vorzugsvariante aus der Planfeststellung bestätigt.

Die unter einzelnen Aspekten im Innenverhältnis anders ausfallende Reihenfolge der Varianten etwa beim Schutzgut Wasser, wird im Gesamtbild durch die stärkere Gewichtung v.a. hinsichtlich Pflanzen und Tiere überwogen.

Die als gewichtig angenommene menschliche Gesundheit wird mit der Feststellung der Einhaltung der Orientierungswerte der nicht zwingend heranzuziehenden DIN 18005 relativiert. Das Schutzgut ist gewichtig, ihm wird aber schon in der Planung durch Vermeidung wirksam entgegengetreten.

### **C. Baukosten und Wirtschaftlichkeit**

Zu betrachten ist schließlich die Wirtschaftlichkeit der Varianten. Hinsichtlich der Baukosten ist Variante 1 diejenige mit den höchsten Berechnungen. Bei den Varianten 2, 3a und 3b nähern sich die Baukosten an. Die kürzere Strecke der Variante 2 führt dabei zu keinen signifikanten Unterschieden, da ungünstige Baugrundbedingungen und ein zusätzliches Bauwerk im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße einer Kostensenkung entgegenstehen. Unkalkulierbare Kosten ergeben sich bei den Varianten 1 und 2, da sie Deponieflächen queren und deren Schadstoffgehalte und die Ausmaße notwendiger Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben nur abgeschätzt werden können.

Die Varianten 2, 3a und 3b haben im Vergleich zu Variante 1 eine deutliche Entlastungswirkung für den Stadtbereich Mirow. Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung und der Reisezeiten wird auf die obigen Ausführungen unter dieser Ziffer verwiesen. Ein eindeutiger Vorzug ist für keine der Varianten zu erkennen. Leichte Vorteile bietet hier Variante 1.

Zwischenergebnis:

Im Ergebnis stellen die Varianten 2 und 3b günstige Lösungen für die Wahl der Trassenführung dar. Die Varianten 1 und 3a sind insbesondere in ihren Auswirkungen auf die Menschen aber auch in Bezug auf Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ungünstig. Dem Gemeinwohlinteresse an der Reduzierung der Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich von Mirow stehen beide Varianten (2, 3b) nicht entgegen. Im Gesamtvergleich der Varianten aus der Vorplanung ergibt sich nach Plausibilisierung die Vorzugsvariante 3b.

#### **3.2.4.3.2 Trassenoptimierung**

Die Linienführung der Planfeststellungsstrasse orientiert sich an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3b. Nachdem der Vorhabenträger die Variante 3b als Vorzugslösung eingeschätzt hat, ist für die Erarbeitung der Vorzugsvariante für den Feststellungsentwurf eine Feintrassierung (Trassenoptimierung) erfolgt. Zunächst hat

er im Zusammenhang mit der Unabhängigkeit des Anschlusses an die Fernstraßenverbindung Mirow-Wittstock und zur Herstellung eines verkehrswirksamen Abschnitts die gewählte Linie verkürzt und der Bauanfang an die L 25 verlegt.

Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, zur Ortslage Starsow ausreichend Abstand zu halten, sodass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, fünf weitere Untervarianten A1 bis A5 gebildet und geprüft.

Mit Umsetzung der Achse A1 bleibt der Abstand zur Ortslage Starsow im unkritischen Bereich, Lärmschutzmaßnahmen würden nicht erforderlich werden. Auch die Kreuzungsbedingungen mit der Müritz-Havel-Wasserstraße und der Kreisstraße MSE 20 sind sehr günstig. Ebenso kann ein guter Anschluss an die vorhandene B 198 gewährleistet werden. Nachteilig bei dieser Achsvariante ist, dass die Achse in südwestliche Richtung abschwenkt und es somit zu einer Teilinanspruchnahme von Flächen des geschützten Biotopes MST 16574 –Naturnahes Feldgehölz kommt.

Die Achse A2 ist mit der Achse A1 vergleichbar. Die Bedingungen im Bereich Starsow und die Teilinanspruchnahme des geschützten Biotopes MST 16574- Naturnahes Feldgehölz sind gleich. Die Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße und der Kreisstraße MST 20 erfolgt in einer Geraden, daraus ergeben sich sehr günstige Kreuzungswinkel. Jedoch liegt die Radienfolge entsprechend RAL Bild 12 hinter dem Knoten mit der MSE 20 teilweise außerhalb eines guten Bereiches.

Die Achse A3 schwenkt relativ weit in südwestliche Richtung ab und führt an dem geschützten Biotop MST 16574- Naturnahes Feldgehölz vorbei. Im Bereich Starsow verkleinert sich jedoch der Abstand auf ein kritisches Maß, Lärmschutzmaßnahmen wären erforderlich.

Bei der Achse A4 sind durch deren Verlauf -ähnlich der Achse A3, nach dem Knotenpunkt mit der MSE 20 auch ähnlich der Achse A1- sehr günstige Kreuzungswinkel mit der Müritz-Havel-wasserstraße und der MSE 20 gegeben. Das geschützten Biotop MST 16574-

Naturnahes Feldgehölz würde nicht in Anspruch genommen, im Bereich Starsow würden jedoch mit dieser Achsen-Wahl Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Die Achse A5 verläuft ähnlich den Achsen 1 und 3. Dies führt zu sehr günstigen Kreuzungswinkeln im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MSE 20. Im Bereich Starsow würden keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Bei der Achsen-Variante käme es aber zu Teilinanspruchnahmen des geschützten Biotops MST 16574- Naturnahes Feldgehölz.

### *Abwägung*

Maßgebliches Kriterien für die die Entwurfs- und sicherheitstechnische Ausstattung sind hier die Kreuzungswinkel im Bauwerksbereich Müritz-Havel-Wasserstraße sowie im Bereich der Kreisstraße MSE 20, die bei allen Achs-Varianten als sehr günstig angenommen werden. Die Querschnittsgestaltung ist bei allen Achs- Varianten identisch. Ebenfalls identisch ist bei allen Achs- Varianten die Gestaltung der Knotenpunkte. Die L 25 sowie die MSE 20 werden mittels plangleicher Kreuzung angebunden. Die L 25 wird im jeden der betrachteten Variationen mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

Unter Beachtung des Lärmschutzes speziell mit Wirkung des Lärms auf den Menschen, sind insbesondere die Lärmimmissionen im Bereich Starsow von Relevanz. Diese sind bei den Achsvarianten 1, 2 und 5 besser zu bewerten als bei den Achsvarianten 3 und 4. Aufgrund des Abstandes der Straße zur Ortslage Starsow werden bei den Achsvarianten 1, 2, und 5 keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Bei den Varianten 3 und 4 verkleinert sich indes der Abstand zur Ortslage Starsow auf ein kritisches Maß, so dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein würden.

Im Ergebnis der Optimierungen hat der Vorhabenträger die Untervarianten A1 und A5 favorisiert. Die beiden Achsen nehmen zwischen den Zwangspunkten Gewerbegebiet mit Hundeschule und dem geschützten Biotop MST 16574- Naturnahes Feldgehölz beachtenswerte unterschiedliche Verläufe. Die Achse A1 verläuft in dem Bereich in einer ca. 1,5 km langen Geraden. Die Achse A5 verläuft in dem Gebiet in wechselseitigen Böden mit einer kurzen Zwischengeraden am Bauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße. Auch führt die optimierte Variante 3b zu deutlich geringerem Verlust von Flächen mit sehr hohem Biotopwert und geschützten Biotopflächen. Die Variante 3b wird somit unter der

besonderen Berücksichtigung des planerischen Grundsatzes des Erhalts seltener und bestandsgefährdeter Pflanzen aktuell als günstigste Variante für das Schutzgut Pflanzen bewertet, so dass die Variantenbewertung der UVS 2005 und die raumordnerische Bewertung der optimierten Variante 3b Vorzugslösung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen insoweit plausibel ist.

#### **3.2.4.3.3 Einwendungen zur Variantenwahl**

Die Einwendungen zur Variantenwahl betreffen verschiedene Aspekte und geltend gemachte Belange. Sie werden nachfolgend thematisch zugeordnet und behandelt. Der Bezug zur geltend gemachten Einwendung erfolgt mit Nennung der zugeordneten Nummer des jeweiligen Einwenders, wie im Verfahren fortlaufend vergeben.

Sämtliche hier zu behandelnden Einwendungen zur Variantenwahl wurde im Erörterungstermin angesprochen und diskutiert, konnten jedoch in keinem Punkt zu einer Abwendung führen, so dass sie alle aufrecht gehalten wurden.

Da die Einwendungen jeweils mit Eigentumsbetroffenheiten einiger Einwender einhergehen, besteht diesen gegenüber das Recht und der Anspruch, die Rechtmäßigkeit des gesamten Vorhabens überprüfen zu lassen, da der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet; ständige RSpr. seit BVerwG, Urteil vom 18. März 1983 – 4 C 80/79 (Vollüberprüfungsanspruch). Wegen gleichlautenden beziehungsweise gleich gemeinten Einwendungen weiterer Einwender zu den Themen, werden diese Einwendungen mit benannt. Sobald kein Vollüberprüfungsanspruch besteht, gelten die Einwendungen gegenüber den nicht eigentumsmäßig Betroffenen als bereits aus diesem Grund zurückgewiesen. In der Sache selbst erfolgt die Abwägungsentscheidung materiell-rechtlich dann gesamt, den jeweiligen Einwendungsaspekt betreffend. Er wird also nicht nur formaljuristisch zurückgewiesen, sondern auch hinsichtlich seines materiell-rechtlichen Gehaltes geprüft, um sicher zu gehen, dass von Amts wegen die gegenüberstehenden Interessen und Belange in der Sache berücksichtigt werden.

#### ***Trassenvarianten im Raumordnungsverfahren***

P13, P17, P18

Von den Einwendern wird vorgetragen, dass im Raumordnungsverfahren 2006 und in den Planunterlagen 2018 fehlerhafte Annahmen zugrunde gelegt worden seien.



Die Einwender führen an, dass Im ROV 2006 ein anderer Trassenverlauf für Variante 2, die die damalige Vorzugsvariante gewesen sei, zwischen Mirow und Starsow vorgesehen gewesen sei. Diese Variante 2 weise eine Verschwenkung nach Norden auf, sodass das Feuchtgebiet Nordost Starsow mit hohem Raumwiderstand nicht tangiert worden wäre. Diese Variante als Vorzugsvariante sei auch in der Bekanntmachung für die Auslegung der Unterlagen im ROV 2005 dargestellt gewesen. Ein ähnlicher Trassenverlauf sei dann auch von den Starsower Einwendern im Anhörungsverfahren 2014 vorgeschlagen worden.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass der Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) und der anderen geprüften Varianten (u.a. Variante 2) auf dem durchgeführten Raumordnungsverfahren und dem Raumordnungsbeschluss des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte aus dem Jahr 2006 basiere, welcher auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP gründe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wenn Prüfungsgegenstand die Planung des Trägers des Vorhabens wie hier im Raumordnungsverfahren ist, umfasst sie sachnotwendig auch die mit der Vorhabenvorlage eingeführten Trassenalternativen. Die Alternativenprüfung bezieht sich auf den zum Raumordnungsverfahren vorliegenden Planungsstand. Für die Variantenprüfung und Alternativenabwägung in einer nachfolgenden Planfeststellung ist die raumordnerische Beurteilung eine wichtige Grundlage. Sie ermöglicht, raumunverträgliche Varianten bereits in einer frühen Stufe der Planung mit guten Gründen auszuschließen und die fachplanerische Prüfung auf die aussichtsreichen Varianten zu konzentrieren. Aus raumordnerischer Sicht wurde die Variante 3b als die Vorzugslösung herausgearbeitet. Die Variante 2 war bei Einreichung der Planfeststellungsunterlagen und zur Eröffnung des förmlichen Anhörungsverfahrens im Jahr 2014 in die Variantenprüfung eingestellt. Sie wurde durch den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde als denkbare, nicht auszuschließende Variante in der Variantenwahl mitgeführt und den Abwägungsgesichtspunkten im Prüfungsvorgang unterworfen. Sie entspricht nach aktueller Prüfung der Planfeststellungsbehörde dem Verlauf der dem Raumordnungsverfahren zugrundeliegenden Unterlagen (INROS Lackner 2005, Erläuterungsbericht u.a. S. 7, S.10, Unterlage 4, Blatt 2). Nach Beschreibung beider Unterlagen (2005, 2014) zum Verlauf der Trasse wird die an die L 25 anschließende Niederung relativ geradlinig passiert und das Feuchtgebiet im Bereich Starsow relativ zentral

durchschnitten. Am Verlauf der Variante 2 im Raumordnungsverfahren können planerische Abweichungen, wie durch die Einwender vorgetragen, nicht diagnostiziert werden.

### ***Ausschluss Variante Nordumfahrung***

P13, P17, P18

Die Einwender sind eigentumsrechtlich betroffen. Sie tragen vor, dass nicht geprüft worden sei, ob die Entlastungswirkung für die Mirower nicht durch eine nördlich von Mirow geführte Trasse mit weniger Eingriffen möglich gewesen wäre.

In der Unterlage 1 (S. N8) der Planfeststellungsunterlagen 2018 sei eine Trasse, die nördlich von Mirow verläuft, auf Grund einer Feststellung in einem 2005 durchgeführten Scoping-Termin mit Vertretern nachgeordneter Behörden ausgeschlossen worden.

Die Thematik wird außerdem im Kontext der Einwendung zur Frage Punkt 2 „Notwendigkeit der Baumaßnahme“ im Planfeststellungsverfahren mit Rückgriff auf dem Beschluss des Raumordnungsverfahren 2006“) vorgebracht. Sie zitieren

*„Eine nördliche Umgehung der Ortslage Mirow wurde wegen des vorhandenen Mirower Sees und der fehlenden Verknüpfung mit der Verbindung Richtung Wittstock verworfen. Bei einem frühzeitigen Scoping-Termin im Jahr 2005 zur Umweltverträglichkeit wurde die Nordvariante durch das Staatliche Amt für Umwelt und Natur und die Naturschutzbehörden ausgeschlossen. Bei dieser Variante hätte eine Querung des Mirower Sees oder eine weiträumige nördliche Verschwenkung der Straßentrasse erfolgen müssen, Die hier vorhandenen Bereiche mit hohen bis sehr hohen Raumwiderständen ermöglichten keine Bestimmung eines konfliktarmen Korridors. Zudem wäre die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung geringer, da die Verkehre aus Süden kommend weiterhin durch den Ort fahren würden.“*

Es wird von den Einwendern dazu vorgetragen, dass das Gremium, welches die nördliche Umfahrung ausschloss, getagt habe, nachdem bereits die UVS 2005 für das Raumordnungsverfahren 2006 erstellt gewesen sei. Man bestätige quasi nachträglich das Unterlassen einer Einbeziehung einer nördlich von Mirow verlaufenden Trassen in die UVS 2005.

Die Einwender bringen gegen die zur Ablehnung der Nordtrasse aufgeführten Gründe Folgendes vor:

- Es erfolge ab der Kreuzung der zukünftigen OU mit der B 198 in Höhe der Jugendherberge keine Verschwenkung nach Norden, sondern im Gegenteil: Mirow und

die südlichen Trassen der OU stellen eine erhebliche Verschwenkung des Straßenverlaufs der B 198 nach Süden dar.

- Der nördliche Verlauf der Trasse führe nicht, wie behauptet, über den Mirower See, sondern über den Kanal zwischen Mirower und Granzower See. Das Feuchtgebiet sei hier weniger als 450 m breit und damit kürzer als das Feuchtgebiet in der Starsower Niederung im Süden von Mirow. Zudem müsse im Norden von Mirow nur ein Brückenbauwerk errichtet werden und nicht wie in den südlich verlaufenden Trasse 2 über die Müritz-Havel-Wasserstraße.
- Die hohen Raumwiderstände für den südlichen Trassenverlauf würden detailliert in den UVS beschrieben. Da jedoch eine nördlich von Mirow geführte Trasse kürzer sei und über weite Strecken über Sandäcker verlaufe, sei davon auszugehen, dass hier der Raumwiderstand sogar geringer sei. Näher geprüft worden sei diese Beschränkungen für den Nordteil jedoch nicht.
- Die Anbindung der B 189n könnte über den Trassenverlauf der Variante 2 ab dem jetzt in Planung stehenden Knoten der OU mit der B 189n bis zum Knoten des Straßenverlaufs der B 198 in Höhe der Jugendherberge gebaut werden.
- Der von Süden kommende Verkehr auf der L 25 würde tatsächlich bei dieser Konstellation durch die Stadt Mirow laufen, aber das sei bei dem jetzigen südlichen Trassenverlauf der OU für die Verkehre, die aus Norden kommen gleichermaßen so und hätte also die gleichen Auswirkungen. Mit der B 189n würden dann auch die Nord-Süd-verlaufenden Verkehre Mirow nicht mehr tangieren.

Die negative Beurteilung der Nordtrasse durch den Vorhabenträger zeige, dass eine Westanbindung an die B 198 nicht geplant gewesen sei, sondern die Begründung der Raumordnungsbehörde bezöge sich seinerzeit ausschließlich auf die Verkehrswirksamkeit, die erreicht werde, wenn die B 189n nach Wittstock Verkehr erzeuge, der bei über 10.000 Fahrzeugen täglich liege. Die Westanbindung mit 3.000 Fahrzeugen sei als ein nicht verkehrswirksamer Teil angesehen worden. Erst in der UVS 2009, deren Rechtswirksamkeit auf Grund von Mängeln bei der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht gegeben sei, sei in der jetzigen Variante mit Westteil und Anbindung an die B 198 im Westen weitergeplant worden, ohne dass man den Bau B 189n in Betracht gezogen habe. Der abfließende Verkehr von und nach Süden sei über die L 25 geplant. Das heißt, der Grund für die Verkehrswirksamkeit der Umgehungsstraße sei obsolet und würde durch eine vollständige OU durch die nun geplante westliche Anbindung an die B 198 ersetzt.

Der Vorhabenträger erwidert, dass der Variantenausschluss von Nordumfahrungen der Ortslage Mirow im Regelkreis der Umweltverträglichkeitsstudie zu einem frühen Verfahrensstand vorgenommen worden sei:

Im „Papier zum Scopingtermin“ vom 06.04.2004 als Bestandteil der Verfahrensunterlagen seien unter raumbedeutsame Zwangspunkte „Tabuflächen Mirow See im Norden“ ermittelt worden.

Die darauf aufbauende Ableitung von Varianten und Abgrenzung des Untersuchungsraums der UVS unter Ausschluss von Nordvarianten habe von allen Beteiligten Fachbehörden im Termin und in nachfolgend erstellten schriftlichen Stellungnahmen Bestätigung erfahren (s. UVS 2005 Süd, Anlage 5 - Papier zum Scopingtermin). Im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 sei eine nördliche Umfahrung auf Seite 4 aus raumordnerischer Sicht mit folgender Begründung als Untersuchungsgegenstand ausgeschlossen worden:

- Hohe bis sehr hohe Raumwiderstände.
- Die Trassenführung wäre mit der Querung des Mirower Sees oder einer weiträumigen nördlichen Verschwenkung verbunden.
- Eine Verknüpfung mit der Straßenverbindung Wittstock - Mirow wäre nicht bzw. nur mit einer Mehrlänge von ca. 3 km Länge und einer zusätzlichen Ortsdurchfahrt machbar. Die aus Süden kommenden überregionalen Verkehre würden weiterhin durch die Ortslage fahren, damit wäre die Verkehrswirksamkeit der Ortsumfahrung geringer.

Der Vorhabenträger verweist auf die Ausführungen in der Landesplanerischen Beurteilung, auf S. 4 zur Hauptzielsetzung der Ortsumfahrung, welche mit der Nordumfahrung nicht erreicht werde.

Die Nordvarianten wären im Scopingverfahren (gern. § 5 UVPG) und im Raumordnungsverfahren (gern. § 15 Landesplanungsgesetz - LPIG MV) unter Berücksichtigung der Äußerungen und Stellungnahmen der Fachbehörden sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit ausgeschlossen und sind verkehrsplanerisch auch heute zu verwerfen. Gern. § 49 Abs. 2 UVPG dürfe im nachfolgenden Zulassungsverfahren die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung Alternativen einzubeziehen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen. Es ist zulässig, dabei nach dem Grundsatz der abgeschichteten Planung zu verfahren. Im Rahmen der Alternativprüfung konnten daher im gestuften Verfahren, das heißt bereits auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens und gemessen an dem Umfang der Sachverhaltsermittlung und Bewertung nach dem erreichten Planungsstand und den im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen Planungsalternativen, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für weitere Detailprüfungen und somit auch für die förmliche UVP ausgeschlossen werden (BVerwG, Urt. v. 8.6.1995 – 4 C 4/94, BVerwG 9 A 14/07). Die Planfeststellungsbehörde sieht das vorherige Ausscheiden der Nordvarianten als rechtlich statthaft an und verweist auf ihre weiteren Ausführungen unter Ziffer 3.2.4.2.1- verworfene Linienführungen. Auch greifen Einwendungen nicht, die Alternativen vortragen, die zwar zu einer Entlastung der Betroffenen führen, zugleich aber andere Eigentümer ebenso umfangreich oder aber noch stärker belasten (BVerwG, Beschluss vom 2.10.2002 9 VR 11/02).

Die Festlegungen des Scopingtermins unter Einbeziehung der Fachbehörden und Naturschutzvereinigungen sind nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde auf den 10.06.2004 datiert (UVS 2005 Süd, Anlage 5 - Papier zum Scopingtermin, Ergebnisprotokoll). Da es sich um Unterlagen einer für das Verfahren zuständigen Behörde im Dienst des Landes handelt, die nach dem Gebot der Gesetzmäßigkeit ihr Verwaltungshandeln ausrichten sollte, nimmt die Planfeststellungsbehörde die in diesem Zusammenhang erzeugten Unterlagen als rechtlich korrekt gegeben an. Die von den Einwendern vorgetragene Terminkette kann in dem Zusammenhang nicht nachvollzogen werden.

Die Variantenwahl ist auch nicht einseitig wegen des Verknüpfungspunktes mit der zukünftigen B 189n, da die Netzverknüpfung zum Regelungsgehalt der Bedarfsplanung gehört. Die B 189n Wittstock-Mirow war im BVWP nach 4. FStrAbÄndG als vordringlicher Bedarf gelistet und musste im Hinblick auf geeignete Varianten berücksichtigt werden (s. o. Ziffer 3.2.2.4 zur Planrechtfertigung). Von der Bindungswirkung erfasst sind neben der Aufnahme des Vorhabens in die Liste außerdem zeichnerische Darstellungen, die – wie etwa die Anzahl der Spuren – die dem festgestellten Bedarf entsprechende Kapazität der Trasse konkretisieren. Die konkrete Linienführung ist Sache der nachfolgenden Planungsstufen,

wozu die Raumordnung gehört (BVerwG 9 A 4/14 Urteil vom 08.01.2014 Rn. 32 m. w. N.). Sie hat sich insbesondere mit den raumordnerischen Fragen, die v.a. Verknüpfungspunkte zweier Bundesstraßen (noch dazu im Neubau) mit sich bringen, zu befassen. Dem wurde hier nachgekommen und ohne erkennbare Defizite entschieden, die Nordvarianten wegen des Verknüpfungspunktes auszuschneiden. Daran durfte sich der Vorhabenträger binden und folgt dem vorausgewählten Trassenkorridor ohne erneute Aufnahme einer Nordvariante zu Recht.

### ***Wirtschaftlichkeit/ Tourismus***

P8, P13, P15, P16, P17, P18

Außer bei den Einwendern P8 und P16 liegen eigentumsrechtliche Betroffenheiten vor. Die Einwender nehmen Bezug auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP S. 94), nach welchem der Untersuchungsraum eine hohe Eignung naturgebundener Erholung besitze. Es werde im LBP aufgezeigt, dass der Bereich südlich von Mirow (also nördlich von Starsow) wegen seiner naturschutzräumlichen Qualität als Tourismusschwerpunkt ausgewiesen sei. Die Wanderwege seien hier als überregionale und regionale Rad- und Wanderwege (Radfernweg Mecklenburgische Seenplatte, Mecklenburgischer Seenradweg, Fernradweg Berlin- Kopenhagen, usw.) erwähnt. Diese würden durch eine Verschiebung der Trasse auf die Variante 2 weniger gekreuzt und beeinträchtigt werden. Insbesondere würde die Anbindung der Wegeverbindung nach Peetsch bestehen bleiben, die mit der Vorzugstrasse 3 b ersatzlos gestrichen wird, ebenso wie die Wegeverbindung von Mirow über die Hohe Brücke in das LSG Mirower Holm. Die Wegeverbindungen stellen einen wichtigen Faktor in der Betrachtung der Tourismusentwicklung als Wirtschaftsfaktor dar.

Der Vorhabenträger bestätigt in seiner Erwiderung die hohe Eignung naturgebundener Erholung. Auch in der aktuellen Ergänzenden Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung (Stand Januar 2015) sowie in der Plausibilitätsprüfung zur UVS werde der Variante 2 bei den Auswirkungen auf Erholungsnutzungen (siehe Schutzgut Mensch) und beim Schutzgut Landschaft tatsächlich der Vorrang gegenüber der Variante 3b zugewiesen. In dem Zusammenhang verweise der Vorhabenträger jedoch darauf, dass In der Gesamtbewertung nicht nur einzelne Schutzgüter zu betrachten, sondern alle Schutzgüter gegeneinander abzuwägen seien. Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass entsprechend aktueller Rad- und Wanderkarten für den Bereich Mirow der Mecklenburgische Seenradweg und der Königin-Louise- Radweg an der Kreisstraße MSE 20 verlaufen. Eine

dementsprechende Beschilderung in der Örtlichkeit sei am Radweg jedoch nicht vorhanden. Die Kreisstraße MSE 20 und der straßenbegleitende Radweg werden durch die geplante Ortsumgehung Mirow höhengleich gekreuzt. Eine Querung der Kreisstraße MSE 20 und damit der Radwege sei bei allen vier Varianten gleichermaßen erforderlich. Die Wegeverbindung von Mirow über die Hohe Brücke in das Naturschutzgebiet (NSG) „Mirower Holm“ bleibe über Weg 2 gewährleistet. Eine Querung der Ortsumgehung sei ebenfalls bei allen vier Varianten erforderlich. Der direkten Wegeverbindung von Starsow nach Peetsch habe man im Rahmen der Planung keine größere Bedeutung zugesprochen, da sie als solche weder zu touristischen noch zu sonstigen Zwecken ausgewiesen sei. Dennoch bleibe die Wegeverbindung mit geringen Umwegen erhalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Unbestritten lässt die Planfeststellungsbehörde in ihrer Abwägung die Tatsache, dass es sich bei dem gegenständlichen Raum um ein Gebiet mit hoher naturgebundener Erholungseignung handelt. Zweifellos ist auch, dass es durch das Bauvorhaben im überwiegenden Teil der in die Diskussion eingebrachten Varianten in unterschiedlicher Weise zu Beeinträchtigungen dieses Raumes und der im Zusammenhang mit der Nutzung als Erholungsraum und der touristischen Entwicklung angeführten Wegeverbindungen kommt. Beeinträchtigungen und Unterbrechungen hinsichtlich touristischer Zwecke und zur Naherholung betreffen insbesondere die im benannten Gebiet befindlichen Wege des ländlichen Wegenetzes.

Der unbefestigte Unterhaltungsweg 1, parallel zum Grabensystem der Starsowniederung, wird im Zuge des Bauvorhabens von der L 25 abgebunden. Es erfolgt jedoch über den nördlich der Ortsumgehung gelegenen Teil des Weges 2 eine Anbindung an die B 198 Ortsumgehung. Der ebenfalls unbefestigte und für Wanderer und Radfahrer ausgewiesene Weg 2 führt von Starsow zur Hohen Brücke. Im Zuge des Bauvorhabens kreuzt er zukünftig die Ortsumgehung, an welcher eine Querung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen wird. In Abzweigung von Weg 2 südlich der Ortsumgehung erfolgt ein Anschluss an Weg 3 über den Weg 2a. Weg 3, der vom Waldgebiet am Fehrlingsee kommend an Weg 2 anschließt, wird auf einen vorhandenen Weg 3a umgelegt. Die dann vorhandenen Einzelwege 3a und 3b nördlich und südlich der B 198 Ortsumgehung werden miteinander verbunden. Der Weg 4 von Weinberg Richtung Zeltplatz und Weg 5, der von der Hohen Brücke Richtung Peetsch

verläuft, werden südlich der B 198 Ortsumgehung miteinander verbunden. Eine direkte Verbindung von Mirow Richtung Peetsch ist über diese Wegeverbindung zukünftig nicht mehr gegeben. Allerdings kann der Radverkehr im Verhältnis zum Bestandswegenetz zumutbare Mehrwege von unter 1000 m die Kreisstraße K 20 benutzen, um zwischen Mirow und Peetsch zu fahren.

Für die von den Einwendern angeführten überregionalen Fernradwege sind in dem benannten Gebiet als Routenverläufe des Fernradweges Berlin-Kopenhagen und des Radfernweges Mecklenburgische Seenplatte nicht ausgewiesen. Für den Mecklenburgischen Seenradweg und den Königin-Louise- Radweg ist der Routenverlauf entlang der Kreisstraße 20 angezeigt. Der durch das Bauvorhaben neu entstehende Kreuzungsbereich mit der B 198 wird so ausgebildet, dass eine Querung für Radfahrer möglich wird. Eine solche Kreuzungslage der Kreisstraße 20 mit der B 198 würde ebenfalls bei Variante 2 eintreten. Insofern kann die Planfeststellungsbehörde die Aussagen der Einwender, die zuvor benannten Fernradwege würden durch eine Verschiebung der Trasse der Ortsumgehung auf den Verlauf der Variante 2 weniger gekreuzt und beeinträchtigt werden, nicht bestätigen.

Das ländliche Wegenetz südlich von Mirow und nördlich von Starsow bleibt im Wesentlichen erhalten beziehungsweise wird entsprechend den neuen örtlichen Gegebenheiten angepasst, Querungsmöglichkeiten im Bereich der Ortsumgehung werden geschaffen. Das gilt insbesondere für den für Fußgänger und Radfahrer ausgewiesenen Weg 2, der auch den Zugang zum Naturschutzgebiet „Mirower Holm“ von Mirow über die Hohe Brücke weiterhin gewährleistet. Es wäre für die Wegebeziehung bei einem Trassenverlauf gemäß Variante 2 ebenfalls eine Querung der B198 Ortsumgehung erforderlich. Auch eine Anbindung von Mirow nach Peetsch besteht weiterhin über den Verlauf der Kreisstraße.

Insgesamt bleibt der Erholungsraum über und durch das Straßen- und Wegenetz erschlossen. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung wird also auch zukünftig möglich sein, jedoch mit Einschränkungen im Bereich der Straßentrasse und eben nicht mehr in gewohnter Qualität. Ein Schutz gegen die Änderungen oder den Wegfall bestimmter Wegeverbindungen besteht indessen nicht, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand bestehender Verkehrsanbindungen regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang ist (OVG Magdeburg, Urt. v. 12.06.2014 – 2 K 66/12; BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12/05). Es ist Genüge getan, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange



die verbleibenden Umwege zumutbar sind (OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/08). Das ist vorliegend der Fall.

Die Interessen der Einwender am Belang Wirtschaftlichkeit und Tourismus werden nicht in einer Weise betroffen, die nach Art und Ausmaß als unzumutbar oder unverhältnismäßig einzustufen wären. Die Ausgestaltung eines Ersatzwegesystems unterliegt dabei, insbesondere hinsichtlich der Lage der Wege, einem planerischen Gestaltungsspielraum (BVerwG, Urt. v. 09.07.2003 – 9 A 54/02). Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die öffentlichen Belange, welche für den Bau der Ortsumfahrung Mirow stehen, die aus der Änderung bestehender Wegenetze resultierenden Belastungen überwiegen. Die Nachteile durch geänderte und längere Wegeführungen halten sich im Rahmen des Zumutbaren.

Die Wegeverbindungen sind auch aus Sicherheitsaspekten zumutbar und werden bei entsprechenden Verkehrszahlen gemäß Regelwerken verkehrssicher ausgerüstet. Die Planung des nachgeordneten Wegenetzes führt nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis die Variantenwahl betreffend, als durch den Vorhabenträger in der Planunterlage dargestellt.

Auch für andere Planvarianten wären Änderungen mit selben – zumutbaren - Wirkungen für die Verbindungen von und nach Mirow ins südliche Umland erforderlich geworden.

Die Einwender P 18 (ähnliche Bedenken lassen sich bei P13, P17 erlesen) führen des Weiteren aus, die touristische Entwicklung werde in der Umgebung von Mirow dadurch gefördert, dass der unzerstörte selten schöne Anblick der Starsower Flur mit dem weiten Auenbereich östlich der L 25 und den in die Landschaft eingebetteten Schulensee vorhanden sei. Eine bequeme und ungehinderte Durchfahrt durch Landschaft und Stadt durch ein durch die Umgehungsstraße zerschnittenes Landschaftsbild seien hingegen für die Tourismusedwicklung nicht förderlich. Werde die Umgehungsstraße gebaut, so werde das zerstört, was der Besucher suche. Die Ferienwohnungen an der Hohen Brücke verlören im Übrigen den direkten Zugang zum LSG des Mirower Holm und nach Peetsch.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass touristische Entwicklungen grundsätzlich im Rahmen der Variantenwahl bzw. Linienfindung mit dem gebotenen Anteil über die Schutzgüter Mensch (hier Erholungsfunktion) und Landschaftsbild in die Abwägung eingingen. Die UVS-Plausibilisierung und die ergänzende Variantenbetrachtung bezögen Aussagen und Bewertungen auf die landschaftsbezogene Erholung explizit in die textlichen

und tabellarischen Betrachtungen mit ein. Auch hier erfolgt der Verweis des Vorhabenträgers, dass in der Gesamtabwägung der untersuchten Varianten in der Bewertung der einzelnen Varianten alle Schutzgüter zu betrachten seien, d.h. auch Tiere und Pflanzen, Klima, Luft, Boden, Wasser sowie Kultur- und Sachgüter. Im Ergebnis ergebe sich eine Vorzugsvariante, die sich als die günstigste Linie darstelle, wenn auch alle Varianten mit z.T. deutlich nachteiligen Eingriffen verbunden seien. Die ermittelte Vorzugsvariante werde dann im weiteren Verfahren konkret beplant und im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung zum einen über die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und zum anderen über den Naturhaushalt detailliert betrachtet.

Nach Auffassung des Vorhabenträgers sei durch die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten. Nutzer der Ferienwohnungen Hohe Brücke haben weiterhin Zugang zu LSG Mirower Holm und Peetsch über die unverändert bleibende Wegeverbindung von Hohe Brücke nach Mirow und auf der Kreisstraße K 20 nach Peetsch.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einwender stellen der infrastrukturellen Entwicklung durch den Straßenbau in Ausprägung der zur Genehmigung vorgelegten Planung die touristische Entwicklung einer naturgebundenen Erholung speziell im Bereich südlich von Mirow und nördlich bzw. nordöstlich von Starsow sowie in Starsow selbst, entgegen. Attraktive Sichtbeziehungen und eine bequeme und ungehinderte Durchfahrt durch Landschaft und Stadt durch ein durch die Umgehungsstraße zerschnittenes Landschaftsbild werden angeführt. Die Planfeststellungsbehörde nimmt in dem Zusammenhang an, dass die Einwender hier den nicht motorisierten Individualverkehr meinen.

Im Ergebnis raumordnerischer Betrachtungen als einzubeziehende Wertung wird die gewählte Trasse als grundsätzlich mit den Belangen des Tourismus und der Erholung vereinbar eingeschätzt (Landesplanerische Beurteilung, S. 19, 20). Es ist für die Planfeststellungsbehörde aus der vorgelegten Planung und den Unterlagen der vorausgegangenen Untersuchungen auch ersichtlich, dass der Vorhabenträger den Aspekt Tourismus über die Erholungsfunktion und über die Betrachtungen zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild in seine Abwägungen eingestellt hat (vergl. Unterlage 12.0.1

Erläuterungsbericht zum LBP, Ziffer 4.6.2) Indes kann speziell in dem von den Einwendern betrachteten Landschaftsraum der Verlauf der Trasse und deren Wirkungen durchaus Auswirkungen auf die touristische Entwicklung, gemessen an ihrer jetzigen Qualität, haben, zumal gerade dieser Raum als hochwertig eingestuft wurde (UVS 2009, bestätigt durch Plausibilisierung der UVS 2017). In dem Zusammenhang sieht die Planfeststellungsbehörde es als nicht zu vernachlässigen an, bei Konzepten der touristischen Entwicklung, seien es öffentliche als auch privatwirtschaftliche, die unbestrittene Kenntnis über das gegenständliche Straßenbauvorhaben mit einzubeziehen.

Die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens steht einer touristischen Entwicklung naturgebundener Erholung im benannten Bereich nicht so weit entgegen, dass diese unmöglich oder unzumutbar wird. Hinsichtlich der Änderungen der Sichtbeziehungen sind diese über die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Landschaftsbild betrachtet worden. Es erfolgt der Verweis auf Ziffer 3.2.5.0 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlagen des LBP (Unterlage 12. 0.1). Es kommt zweifellos zu Beeinträchtigungen. In dem benannten Gebiet mit hoher Bedeutung für den Tourismus ist das natur- und landschaftsverträglich ausgestaltete Natur- und Freizeiterleben als beachtlich zu berücksichtigen. Das hat der Vorhabenträger getan, indem er landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen vornimmt, welche die optischen Störwirkungen der Trasse mindern und eine möglichst weitgehend unauffällige Einbindung der Trasse in die Landschaft schaffen soll. Hierunter die Maßnahmen G 1, G 2 und G 3. Auf eine Anpflanzung von Bäumen entlang der freien Strecke wurde verzichtet, um die Sichtbeziehungen weiter zu ermöglichen.

In der Gesamtbetrachtung kann das Straßenbauvorhaben der ideellen Zielsetzung der Bewahrung des Vorhandenen zur Entwicklung künftiger touristischer Angebote speziell in dem von den Einwendern benannten Bereich nicht entsprechen. Das ergibt sich aus dem Vorhaben selbst. Auch im seitens des Vorhabenträgers vorgenommenen Abgleich der Varianten hinsichtlich des Aspektes Landschaft und dessen Beeinträchtigung durch das Vorhaben bleibt die planfestgestellte Variante 3b PF die schlechteste.

Die Wichtung des Aspektes Landschaftsbild und Erholungswirkung der Landschaft überragt jedoch zutreffend nicht die weiteren, in die Variantenwahl eingestellten weiteren Aspekte und erschüttert die getroffene Variantenwahl nur nachrangig, da die Beeinträchtigung durch Maßnahmen abmilderbar wird. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen betreffen nur einen Teil des Gebietes und werden innerhalb des die Landschaft prägenden Gesamtrahmens weitestgehend eingebunden. Das ermöglicht auch weiterhin zwar veränderte

Sichtbeziehungen, die dennoch die Wahrnehmung attraktiver Landschaftselemente im Zusammenhang ermöglichen. Auch stehen andere gleich- oder höhergewichtige Belange in der Variantenwahl der Beeinträchtigung der Landschaft als Erholungsgut mit in der Gesamtbetrachtung. Selbst wenn es zu nahe aneinander liegenden Varianten kommt, darf sich der Vorhabenträger schließlich für die für ihn geeignetere Vorzugsvariante entscheiden, da sich weitere nicht aufdrängen.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Auswahl bei verschiedenen Trassenvarianten ist die Trassenwahl als Abwägungsentscheidung gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin zugänglich (§ 17 Satz 2 in Verbindung mit § 75 Abs. 1a Satz 1, Satz 2 VwVfG). Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn bei der Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entschieden wird. Allein relevant ist, dass die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich bestimmt wurden und ob die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten wurden. Die Anforderungen an die Abwägung beziehen sich somit auf das Abwägen bei der Planaufstellung an sich sowie auf die inhaltliche Abgewogenheit des festgestellten Plans (BVerwG 4C 21/74 vom 14.02.1975). Ihre Rechtmäßigkeit hängt nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde.

### ***Wegeverbindungen***

Der Individualverkehr ändert sich in dem benannten Bereich durch umgestaltete Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer, welche jedoch, wie bereits zuvor ausgeführt, die Erreichbarkeit und Nutzung des Erholungsgebietes weiterhin ermöglicht und objektiv betrachtet zu keinen völlig unzumutbaren Beeinträchtigungen führt. Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung objektiver Maßstäbe und geltender Rechtsprechung hier durch die veränderten Wegebeziehungen kein Hindernis für die

touristische Entwicklung und auch keinen die Variantenwahl verändernden Aspekt der Planung.

Die Veränderung der Wegeverbindung von Hohe Brücke direkt über Weg 4 nach Peetsch mit der erforderlichen Umleitung etwaigen Verkehrs über Mirow und die Kreisstraße K 20 ist zumutbar, zumal hier kein regelmäßiger Pendler- oder Schülerverkehr abgewickelt wird, sondern es sich um reine touristische Nutzung handelt, es also nicht zuvorderst auf die schnellste Wegverbindung ankommt.

Die Ausführungen zu Mehrwegen für die Nutzer des dem Vorhaben nachgeordneten und teilweise umgestalteten Wegenetzes rund um Mirow gelten für alle Varianten gleichermaßen, da es in keiner der zu betrachtenden Lösungen relevante Nachteile gibt, die die Variantenwahl verändern würden.

#### ***Verluste für Vermieter von Ferienwohnungen, touristische Abkopplung durch OU***

Es wird weiterhin eingewandt, dass durch den Trassenverlauf der Vorzugsvariante der Umgehungsstraße das Dorf Starsow von der touristischen Entwicklung abgekoppelt werde. Auf jedem dritten Grundstück im Nordost-Quadranten von Starsow sei inzwischen in den Bau von Ferienwohnungen investiert, auf den nördlich der Dorfstraße verlaufenden Grundstücke seien diese Ferienwohnungen alle auf den Freiraum des Feuchtgebietes Nordost Starsow ausgerichtet. Durch den teilweise weniger als 100 m entfernten Verlauf der Bundesstraße auf der Vorzugsvariante 3 bPF von den Außenaufenthaltsräumen werde die Qualität dieser Aufenthaltsorte mit Ruhe und Blick auf die unzerstörte Auenlandschaft, die als Rast- und Futterplatz für Vögel diene, zerstört. Das was Besucher suchen - Ruhe und ungestörte Natur - sei dann nicht mehr vorhanden und die Vermietung der Objekte, die für die Eigentümer mitunter auch eine wesentliche Einnahmequelle bilde, werde nur noch schwer möglich sein.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass der Großteil der Grundstücke im Nordosten von Starsow einen Abstand von mehr als 100 m zur Trasse bzw. zum befestigten Fahrbahnrand der Umgehungsstraße aufweise. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen sei für kein Grundstück von Starsow (Wohngebäude und Außenwohnbereiche) eine

Lärmbetroffenheit i.S. der im Rahmen der Lärmvorsorge im Planfeststellungsverfahren heranzuziehenden 16. BImSchV und selbst der DIN 18005 festgestellt worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Klein- und Hausgärten des Ortes Starsow haben ebenso wie die siedlungsnahen Freiräume hohe Bedeutung als Erholungsfunktionsräume und sind als solche demnach auch für Planungen touristischer Angebote bedeutsam. Vom Vorhaben ausgehende optische und akustische Störreize sowie durch Zerschneidung von Wegebeziehungen führen tatsächlich zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion und die Attraktivität des Gesamttraumes in seiner Funktion für die ruhige, landschaftsbezogene Erholung wird erheblich gemindert. Der Vorhabenträger hat die Beeinträchtigungen in den Planunterlagen dargestellt und in der UVP als hoch erheblich bewertet.

Unter Berücksichtigung, dass im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung im Vorhabengebiet keine Ausweisung eines „Ruhigen Gebietes“ im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG erfolgte und nach gesetzlichen Maßgaben der 16. BImSchV (und sogar der DIN 18005) und 39. BImSchV die Beeinträchtigungen der im Vorhabensbereich zu schützenden Nutzungen durch Lärm und Schadstoffe unerheblich sind, dass der Bau der Ortsumgehung innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Müritz-Seen-Park nach Maßgabe der geltenden Schutzgebietsverordnung nicht verboten ist, dass vorgesehene landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen – insbesondere Gehölzpflanzungen die optischen Störwirkung der Trasse mindern, dass auf der gesamten Strecke der Ortsumgehung ein Fahrbahnbelag mit lärmmindernder Wirkung von – 2dB(A) zum Einsatz kommt und dass Maßnahmen zur Erhaltung von Wegebeziehungen im Umfeld der Trasse vorgesehen sind, wird eingeschätzt, dass die Erholungsfunktion im Umgebungsbereich der Ortsumgehung südlich von Mirow in eingeschränktem Maß erhalten bleibt. Für die Erholungsfunktion besteht darüber hinaus kein rechtliches Veränderungsverbot. Die konstatierte Einschränkung der Erholungsfunktion wird auch im Kontext der Gesamtabwägung für das Vorhaben, das eine verbesserte Erholungsfunktion in der Ortslage des Mirow mit sich bringt, als zumutbar gewertet und als nachrangig gegenüber dem öffentlichen Interesse, das als Planrechtfertigung für das Vorhaben (s.o. Ziffer 3.2.2) diesem Belang gegenübersteht.

In Zusammenhang mit der Vermietung von Ferienwohnungen geht den Betroffenen ein von Rechts wegen nicht geschützter Lagevorteil verloren. Ein Anspruch auf Fortbestand angenehmer, ruhiger und ortsnaher Erholungsmöglichkeiten als weiche touristische Standortfaktoren besteht jedoch nicht. Sollten sich die Annahmen der Vermietungsangebote von Ferienwohnungen in Starsow zukünftig durch das umgesetzte Bauvorhaben in dem Sinne ändern, dass eine Minderung der Wirtschaftlichkeit oder eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten des betroffenen Eigentums eintritt, so wäre dies mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte und unter Berücksichtigung der zuvor bereits genannten Planungsdetails folglich durch die Betroffenen hinzunehmen (Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 402). Aus dem Anhörungsverfahren ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde ferner keine Hinweise darauf, dass die Vermietung an Feriengäste durch einzelne Betreiber im Vollerwerb erfolgt und sich durch das Vorhaben Existenzgefährdungen ergeben könnten, die nur in solchem Fall durch die Planfeststellungsbehörde als höher gewichtiger Belang aus Art. 14 GG heraus vertieft in der Abwägung zu prüfen sind.

Die Einwendung der Einwender P8 und P 6 lassen die Planfeststellungsbehörde dennoch in eine vertiefte Abwägung einsteigen, weil diese Einwender eine „wesentliche“ Einnahmequelle zu verlieren befürchten.

P8 und P 6 führen konkret an, jeweils jeder für sich auf ihren Grundstücken (Flur 3, Flurstück 7 des Einwenders P8 und Flur 3, Flurstück 16 der Einwenderin P16) in den Bau von einer Ferienwohnung auf und investiert zu haben, welche auf den Freiraum des Feuchtgebietes Nordost Starsow ausgerichtet seien. Aufgrund der zuvor genannten Auswirkungen durch den Bau der Ortsumfahrung werde eine Vermietung der Objekte nur noch schwer möglich sein. Die Vermietung stelle für beide Einwender als Rentnerin bzw. Pensionär nach eigenen Angaben jedoch eine wesentliche Einnahmequelle dar.

Der Vorhabenträger erwidert, die geplante Ortsumgehung führe bis auf etwa 125 m an die Grundstücke heran. Von einem Verlust der Qualität des Außenaufenthaltsorts werde seitens des Vorhabenträgers dennoch nicht ausgegangen. Es bestehe nachweislich der Lärmuntersuchungen (Unterlage 11) keine Lärmbetroffenheit für die angegebenen Flurstücke. In den schalltechnischen Berechnungen zur gewählten Trasse seien die am dichtesten zur Trasse gelegenen Wohngebäude und Außenwohnbereiche berücksichtigt. Damit seien auch die Ferienwohnungen des Einwenders P8 und der Einwenderin P16 betrachtet. Für die Ferienwohnungen werde eine Belästigung i.S. der 16. BImSchV

ausgeschlossen. Die visuelle Beeinträchtigung durch den Straßenkörper werde mit entsprechender Bepflanzung des Straßendamms vermindert.

Die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Umwelt seien im Rahmen der UVS untersucht und bewertet. Die vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen werden im Rahmen der geplanten Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vermietung der Ferienwohnungen erfolgt durch die verrenteten bzw. pensionierten Einwender im Nebenerwerb. Anderes ist jedenfalls von keiner der beiden Einwender vorgetragen und ist auch nach eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar (etwaiger vollerwerbsgemäß betriebener Pensionsbetrieb o.ä.). Infolge dessen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass gegebenenfalls sich zukünftig ändernde Einkünfte aus der Vermietung der Ferienwohnung zu wirtschaftlichen Existenznöten des Einwenders P8 bzw. der Einwenderin P16 führen könnten. Sie sind daher mit den übrigen Einwendern, die Ferienwohnungen in Starsow anbieten, gleich zu behandeln und die geltend gemachte nachteilige Veränderung der Vermietungsmöglichkeit ist so zu bemessen, wie gegenüber diesen übrigen Einwendern, s. vorstehend. Die Einwendungen sind daher gleichermaßen zurückzuweisen.

### ***Zerstörung der Erholungsnutzung und deren Entwicklung***

P8, P13, P15, P16, P17, P18

Die Einwender tragen vor, durch den Bau der Umgehungsstraße entlang der Vorzugstrasse 3b PF in unmittelbarer Nähe werde die Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes als Erholungsgebiet mit seiner einmalig schönen Lage in Landschaft und Natur zerstört. Die Bemerkung in den Planfeststellungsunterlagen, dass die Verkehrswerte der Grundstücke durch die OU nicht sinken würden, sondern durch die bessere Verkehrsanbindung an die B198 das Manko der nahen Trasse sogar ausgleiche, bedeutet für sie eine rücksichtslose Missachtung und Verspottung aller Starsower Bürger.

Der Vorhabenträger antwortet hierzu, dass die Konfliktlagen zur Erholungsnutzung im Bereich des gesamten Untersuchungsraumes und der gesamten Trasse des Abschnitts Süd



inkl. der Ortsrandlage Starsow in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeit in der gebotenen Weise schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend ermittelt und bewertet worden seien.

Dem Vorwurf seitens der Einwender, die Erwiderung durch den Vorhabenträger, das Vorhaben verbessere durch die nähere Verkehrsanbindung an den überörtlichen Verkehr die Entwicklung der Erholungsnutzung im Bereich der südlich von Mirow liegenden Erholungsgebiete und stelle eine Verspottung dar, wird gefolgt. Die Betrachtungsweise des Vorhabenträgers verkennt den Inhalt der vorgebrachten Einwendung und konterkariert die vorhabenträgereigene Bewertung in der Planunterlage, in welcher die Variante 3b PF selbst als im Vergleich zu übrigen Varianten hinsichtlich Landschaftsbild, Landschaft als Erholungsraum schlechteste Variante herausgearbeitet wurde.

Die Anbindung des Erholungsraums südlich Mirow durch die Kreuzung der Ortsumfahrung B 198 mit der L 25, macht zwar den Landschaftsraum südlich Mirow schneller für den überregionalen Verkehr erreichbar, aber entzieht zugleich die Attraktivität des unmittelbaren Gebietes für Erholungssuchende. Die argumentierte positive Entwicklungsmöglichkeit ist darin nicht zu erkennen.

Im Übrigen wird die Einwendung jedoch zurückgewiesen. Allem voran besteht kein Anspruch auf unveränderten Erhalt bestimmter Landschaftsgestaltungen und auf Entwicklung von Landschaftsbereichen für Erholungssuchende. Die Einwirkung des Vorhabens auf den hier bekannten unzerschnittenen und als wertvoll erachteten Landschaftsraum südlich Mirow wird als nachrangig gegenüber dem Vorhaben, das im öffentlichen Interesse steht (s.o. Ziffer 3.2.2), trotz der schlechteren Einzelbewertung in der Variantenwahl unter dem Aspekt Landschaft (und Erholung), s.o. und UVS 2009, bestätigt in UVS 2017, Erläuterungsbericht Unterlage 1) bewertet und hält dieser Einstufung stand.

Schon im Ergebnis raumordnerischer Betrachtungen als einzubeziehende Wertung wurde die gewählte Trasse als grundsätzlich mit den Belangen des Tourismus und der Erholung vereinbar eingeschätzt (Landesplanerische Beurteilung, S. 19, 20). Es ist für die Planfeststellungsbehörde aus der vorgelegten Planung und den Unterlagen der vorausgegangenen Untersuchungen ersichtlich, dass der Vorhabenträger den Aspekt Tourismus über die Erholungsfunktion und über die Betrachtungen zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild in seine Abwägungen eingestellt hat, sie zuvor und Unterlage 12.0.1 Ziffer 4.2.6) Seine Bewertung berücksichtigt dabei richtigerweise im Ergebnis den gesamten Auswirkungsbereich des Vorhabens.

Indes kann speziell in dem von den Einwendern betrachteten Landschaftsraum der Verlauf der Trasse und deren Wirkungen durchaus Auswirkungen auf die touristische Entwicklung, gemessen an ihrer jetzigen Qualität, haben. In dem Zusammenhang sieht die Planfeststellungsbehörde es jedoch auch als nicht zu vernachlässigen an, bei Konzepten der touristischen Entwicklung, seien es öffentliche als auch privatwirtschaftliche, die unbestrittene Kenntnis über das gegenständliche Straßenbauvorhaben mit einzubeziehen.

Das Vorhabengebiet südlich von Mirow mit der Ortslage Starsow ist landesplanerisch ausgewiesener Tourismusschwerpunktraum und hat damit eine überregionale besondere Erholungsfunktion. Durch das Vorhabengebiet erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet Müritz-Seen-Park, welches auch wegen seiner Bedeutung für die Erholung unter Schutz steht. Die Klein- und Hausgärten des Ortes Starsow haben ebenso wie die siedlungsnahen Freiräume hohe Bedeutung als Erholungsfunktionsräume. Vom Vorhaben ausgehende optische und akustische Störreize sowie durch Zerschneidung von Wegebeziehungen führen zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion. Insbesondere für Wanderer, Spaziergänger und Radfahrer führt die Zerschneidung durch den Straßenkörper zu einer deutlichen Wertminderung des Gebietes, da die Attraktivität des Gesamttraumes in seiner Funktion für die ruhige, landschaftsbezogene Erholung erheblich gemindert wird. Die Beeinträchtigungen werden in den Antragsunterlagen beschrieben und in der UVP entsprechend hoch erheblich bewertet. Unter Berücksichtigung, dass im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung im Vorhabengebiet keine Ausweisung eines „Ruhigen Gebietes“ im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG erfolgte und nach gesetzlichen Maßgaben der 16. BImSchV und 39. BImSchV die Beeinträchtigungen der im Vorhabensbereich zu schützenden Nutzungen durch Lärm und Schadstoffe unerheblich sind, dass der Bau der Ortsumgehung innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Müritz-Seen-Park nach Maßgabe der geltenden Schutzgebietsverordnung nicht verboten ist, dass vorgesehene landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen – insbesondere Gehölzpflanzungen die optischen Störwirkung der Trasse mindern, dass auf der gesamten Strecke der Ortsumgehung ein Fahrbahnbelag mit lärmindernder Wirkung von – 2dB(A) zum Einsatz kommt und dass Maßnahmen zur Erhaltung von Wegebeziehungen im Umfeld der Trasse vorgesehen sind, wird eingeschätzt, dass die Erholungsfunktion im Umgebungsbereich der Ortsumgehung südlich von Mirow in eingeschränktem Maß erhalten bleibt und im Hinblick, dass für die Erholungsfunktion kein rechtlicher Veränderungsverbot besteht, diese Einschränkung der Erholungsfunktion auch in Abwägung mit der verbesserten Erholungsfunktion in der Ortslage des Mirow als tolerierbar

zu werten ist. Im Variantenvergleich sind die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion bei Variante 2 zwar geringer zu bewerten, sie bestehen aber grundsätzlich auch bei dieser Variante, sodass in Abwägung der Auswirkungen auf alle anderen Schutzgüter der Unterschied der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zwischen den Varianten 2 und 3b als nicht entscheidungserheblich für die Variantenwahl angesehen wird.

Die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens steht einer touristischen Entwicklung naturgebundener Erholung im benannten Bereich also nicht so weit entgegen, dass diese unmöglich oder unzumutbar wird. Hinsichtlich der Änderungen der Sichtbeziehungen sind diese über die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Landschaftsbild betrachtet worden. Es kommt zweifellos zu Beeinträchtigungen, und in dem benannten Gebiet mit hoher Bedeutung für den Tourismus ist das natur- und landschaftsverträglich ausgestaltete Natur- und Freizeiterleben zu berücksichtigen.

Diese Erkenntnis gilt zweifelsohne für jegliche Variante, da keine ohne Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auskommt. Es gehört daher für jede Planung dazu, dass der Vorhabenträger Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Straße in die Landschaft vorsieht. Diese Möglichkeiten stehen generell zu Verfügung. Auch hier sind solche Maßnahmen für den Vorhabenträger zwingend, sie führen dazu, dass sich die Variantenwahl nicht umkehrt.

In der konkreten Planunterlage sind die einzelnen Maßnahmen (so G 3) dann aufgetreten, welche die optischen Störwirkungen der Trasse mindern und eine möglichst weitgehend unauffällige Einbindung der Trasse in die Landschaft schaffen soll.

In der Gesamtbetrachtung kann das Straßenbauvorhaben der ideellen Zielsetzung der Bewahrung des Vorhandenen zur Entwicklung künftiger touristischer Angebote speziell in dem von den Einwendern benannten Bereich nicht entsprechen. Das ergibt sich aus dem Vorhaben selbst. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen betreffen allerdings nur einen Teil des Gebietes und werden innerhalb des die Landschaft prägenden Gesamtrahmens weitestgehend eingebunden. Das ermöglicht auch weiterhin zwar veränderte Sichtbeziehungen, die dennoch die Wahrnehmung attraktiver Landschaftselemente im Zusammenhang ermöglichen. Das Landschafts- und Naturerleben ist im weiterzufassenden Gebiet südlich Starsow trotz Umsetzung des Vorhabens gegeben, da im gesamten Raum nicht nur die Starsowniederung Naherholung anbietet.

### *Wirtschaftlichkeit/ Attraktivität ländlicher Raum*

P13, P17, P18

Die Einwander P13, P17 und P18 tragen vor, dass gerade in den letzten Jahren angesichts der Wohnungsnot in den Ballungszentren und der wachsenden Unzufriedenheit der ländlichen Gemeinden seitens der Bundesregierung (als zugleich Vorhabenträger!) nach Lösungen gesucht werde, wie der ländliche Raum wieder attraktiver gestaltet werden kann. Als Ursache für die Flucht aus dem ländlichen Raum sei u.a. die Abkopplung der Dörfer von den Versorgungseinrichtungen - von den Lebensmittelgeschäften bis zu Ärzten- angesehen. Das Wohnen in landschaftlich schöner Lage wie in Starsow biete aber offensichtlich bislang genug Anreize, so dass es hier noch nicht zu einem flächendeckenden Wegzug der Einwohner gekommen sei. Dies dürfte sich mit der Umgehungsstraße entlang des Ortes ändern. Die Attraktivität dürfte dann so weit nachlassen, dass man die zurzeit bereits bestehende Abkopplung vom Versorgungszentrum Mirow nicht weiter hinnehmen wird und gleich in die Ballungszentren zieht. Die Abkopplung wird durch den Bau der OU weiter verstärkt werden, da sowohl für die Querungen des Wegs im Osten von Starsow Richtung Mirow noch im Bereich des Knotens mit der L 25 adäquate Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind. Auch wird der Verkehr auf der L25 zunehmen, so dass sich Bewohner und Urlauber, die ohne Auto unterwegs sind, insbesondere ältere Leute oder Kinder, das Versorgungszentrum nicht mehr gefahrlos erreichen können. Eine Nutzung des unbefestigten Wanderweges über die „Hohe Brücke“ nach Mirow mit einer gefährlichen Überquerung der geplanten Ortsumgehung bildet hier keine verkehrssichere Alternative.

Der Vorhabenträger betont, dass die B 198 OU Mirow im Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben enthalten ist, womit der Bedarf einer Ortsumgehung für Mirow im Zuge der B 198 grundsätzlich festgestellt wurde. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass insbesondere eine gute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die Erreichbarkeit von Grund-, Mittel- und Oberzentren verbessert und damit auch zur Steigerung der Attraktivität des ländlichen Raumes als Wohnstandort beiträgt. Eine Trennung der Verkehrsverbindung zwischen Starsow und Mirow erfolge nicht, da es eine direkte Anbindung mittels der Kreuzung der L 25, die durch Starsow führe, an die und über die B 198 und somit die vorhandene Straßenverbindung beibehaltbar bliebe.

Die Planung des Knotens mit der L 25 erfolgte nach geltendem Regelwerk. Neben der Ausstattung der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage sei daraus bedingt auch eine

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im Bereich des Knotens vorgenommen worden. Der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wird damit ausreichend Rechnung getragen. Weiterhin werden gemäß der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 die Verkehrsbelastungen im Planfall mit B 189n auf der L 25 im Bereich der Ortslage Starsow deutlich abnehmen und im Bereich nördlich des Knotens mit der OU-Trasse unerheblich zunehmen (vgl. Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 - Anlage 8). Hinsichtlich der Wegeverbindung nach Mirow erklärt der Vorhabenträger, dass diese über den Weg 2 gewährleistet bleibt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planrechtfertigung des Vorhabens entstammt allem voran dem Bundesverkehrswegeplan und stellt somit einen gesetzlich festgestellten Bedarf dar, den die Bundesregierung- vertreten durch die Bundesfernstraßenverwaltung/ das Bundesverkehrsministerium) für diese Ortsumgehung befindet. Davon abweichend besteht für die Zulassungsbehörde kaum Bewegungsspielraum. Solcher eröffnet sich erst, wenn seit Aufstellung der Bedarfsvorhaben im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) frappierend neue Sachverhalte aufgetreten sind, die die Bedarfsfeststellung des BVWP offenkundig konterkarieren. Solche finden sich hier nicht.

Hinsichtlich der vorgebrachten Trennungswirkung und dadurch erzeugter Senkung der Attraktivität des ländlichen Raums- hier für die Bewohner der Orte südlich Mirow, insbesondere Starsow - wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Verbindung der südlich von Starsow gelegenen Orte sind nach wie vor über das klassifizierte Straßennetz, insbesondere der L 25, aber auch die Kreisstraße MSE K 20 unverändert mit dem für sie naheliegenden Mittelzentrum Mirow verbunden und erreichbar. Die beiden genannten Straßen werden mittels Kreuzungen über die B 198 geführt. Es entstehen hierbei keine Mehrwege. Hinsichtlich der Mehr- oder Umwege auf dem ländlichen Wegenetz zwischen den südlichen Bereichen von Mirow und Mirow als Stadt wird die Planung als zumutbar und rechtmäßig eingestuft. Es wird nach oben unter dieser Ziffer verwiesen, siehe dort Themenbereich „Wegeverbindungen“.

Eine Einschränkung der Lebensführung für Bewohner in Starsow in Bezug auf Nutzung der städtischen Infrastruktur wie Ärztebesuchen, Einkaufsmöglichkeiten und Teilnahme am

kulturellen Leben im Versorgungszentrum Mirow liegt nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

### ***Wirtschaftlichkeit/ Verkehr***

P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Bei den Einwendern P4, P5, P7, P8, P10, P12, P16 und P19 liegen keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten vor. Die Einwender P6, P9, P11, P13, P15 und P17 sind eigentumsrechtlich betroffen.

Die Einwender bringen gegen die Variante 3b PF den Aspekt der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der einzelnen Trassen, die vor allem die späteren Nutzer der Straßen, den Bund und die Steuerzahler interessieren dürften, vor. So würden nach Auffassung der Einwender bei der Vorzugstrasse 3b PF gegenüber der Trassenführung 2 erforderlichen Mehrkosten wegen einer um 250 m längeren Streckenführung anfallen. Der dadurch erhöhte Benzinverbrauch, die höheren Schadstoffemissionen, sowie die erhöhten Straßenunterhaltungskosten schlugen sich auch nachteilig im Variantenvergleich wieder und seien in die Variantenwahl einzustellen. Bei einer nur um 250 m kürzeren Trasse (die 250 m berücksichtigen bereits die frühere Rückführung der Trasse der Variante 2 auf die B 198) würden auf Grundlage der angestellten Verkehrsprognose (mit B 189n) für 2030 mit ca. 8000 Fahrzeugen täglich immerhin täglich 2000 gefahrene Kilometer einsparbar.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die von den Einwendern angeführten Schadstoffmehrbelastungen keine Relevanz für die großräumige Luftqualität besitzen. Wie in einem Schadstoffgutachten, das gem. Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen; RLuS erstellt worden sei, nachgewiesen werde, werden die entsprechenden Grenzwerte bereits am Straßenrand eingehalten. Sie hätten über diesen Straßenrandbereich hinaus keinerlei negative Wirkungen.

Die Trassenvarianten 1 und 2 seien hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit besser zu bewerten, als die Trassenvarianten 3a und 3b da sie näher am Ort liegen und somit von einer tendenziell höheren Verkehrswirksamkeit, im Hinblick auf die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung, auszugehen sei. Allerdings werde auch bei den Varianten 3a und 3b eine nahezu vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs erwartet und mit der verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen. Aufgrund der kürzeren Streckenlänge der Variante 1 gegenüber den anderen Varianten stelle sich diese

auch bei den Reisezeiten geringfügig günstiger dar. Dem gegenüber besitze die Variante 1 die mit Abstand größten Baukosten. Weiterhin besitze die Variante 2 trotz geringerer Streckenlänge gegenüber den Varianten 3a und 3b keine wirtschaftlichen Vorteile. Das liege im Wesentlichen an der ungünstigen Lage der Querungsbauwerke, was mit ungünstigen Baugrundverhältnissen einhergehe sowie an einem für diese Variante zusätzlich erforderlich werdenden Brückenbauwerk zur Erreichbarkeit des Einzelgehöfts „Hohe Brücke“. Ein unkalkulierbares Kostenrisiko stellen ehemalige Deponieflächen dar, welche mit den Trassenvarianten 1 und 2 gequert werden. Weiterhin sei zu beachten, dass kürzere Neubaustrecken nicht gleichbedeutend kürzere Ausbaulängen darstellen. Für eine Vergleichbarkeit der Varianten hinsichtlich der Investitionskosten habe man den üblichen methodischen Ansatz mit gleichen Anfang und Endpunkte gewählt. Für die in der alten Trasse verbleibenden Streckenabschnitte seien i.d.R. Um- und Ausbauten im Bestand erforderlich, da die bestehenden Querschnitte und Aufbauten nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auch wenn die Variante 2 im Verhältnis zur Variante 3b PF eine um 250 m kürzere Streckenlänge aufweist, so bedeutet dieses nicht per se, dass sie schon aus Baukosten die günstigste ist. Wie bereits seitens des Vorhabenträgers erwidert, benötigt die Variante 2 ein zusätzliches Brückenbauwerk. Schon die reinen Baukosten sind durch Ingenieurbauwerke teurer als Streckenbau im Straßenbau. Die Wirtschaftlichkeit der reinen Baukosten spricht so schon für Variante 3 bPF. Hinzu kommen die weiteren volkswirtschaftlich zu betrachtenden Kosten, die sich im gesamten Lebenszyklus eines Vorhabens bemessen. Das zusätzliche Bauwerk für Variante 2 in – wie hier – besonders schwierigen und empfindlichen Baugrund erzeugt erheblich mehr Kosten in Hinblick auf dauernde Unterhaltung als Unterhaltung auf 250 m Straßenstrecke. Bauwerksunterhaltung ist stets aufwendiger, anspruchsvoller wegen der besonderen Anforderungen an die speziell einzusetzenden Bauwerksprüfer und dann Bauwerksunterhaltungsfirmen als für Straßenwarte für die Strecke, die routinemäßig und im Alltagsgeschäft angesiedelt durchgeführt wird und wegen der Standardanforderungen sowohl bezüglich Material als auch Leistung günstiger ist als Einzelfallprojekte wie eine Brücke in schwierigem Baugrund.

Die Einsparung von Fahrkilometern auf kürzester Strecke ist zwar richtig und dient dem Interesse der Öffentlichkeit, da sich hier ein volkswirtschaftlicher Hintergrund abbildet,

überwiegt jedoch nicht die Entscheidung für die insgesamt bautechnologisch wirtschaftlichere Variante 3 bPF. Das Einsparungspotential auf einer 250 m (und nur diese Streckenlängendifferenz darf betrachtet werden) längeren Variante schlägt selbst bei einem Dauerlebenszyklus der Straße nur nachrangig zu Buche.

### *Variantenwahl über Plausibilitätsprüfung UVS*

P13, P17, P18

Die Einwender P13, P17 und P18 sind eigentumsrechtlich betroffen.

Die Einwender setzen sich in ihrer Einwendung intensiv mit der Variantenwahl im Kontext der Plausibilisierung der UVS auseinander. Sie stellen voran, dass die Grundlage für das Planänderungsverfahren 2018 das beklagte Planfeststellungsverfahren von 2015 bilde. Der Vorhabenträger habe seitdem auf die Rügen des Gerichtes im Eilverfahren, ohne dass in der Hauptsache entschieden worden sei, sowie auf die Klageschrift der Einwender im Hauptsacheverfahren und auf die Einwendungen der Betroffenen reagiert und nachgeliefert. Das Planänderungsverfahren beruhe auf einer nun umfassenderen Auslegung von prüffähigen Unterlagen und aktualisierten Studien, die auch geänderte Rechtsbestimmung berücksichtigen. Die Einzelbeurteilungen in der Plausibilitätsprüfung führten zu einer Änderung der Punktzahlen in der Bewertung, nicht jedoch zu einer anderen Rangfolge der Varianten. Die geänderte Bewertungsgrundlage werde im wesentlichen durch zwei Dokumente zusammengefasst. Zum einen in der „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG (2010“) durch PLAN AKZENT Rostock von 2018, zum anderen durch eine „Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie“ durch INROS LACKNER von 2018.

Um in der großen Anzahl und Bewertungen einen Überblick zu halten, beziehen sich die Einwender in Reihenfolge und Bewertungen auf die Plausibilitätsprüfung von INROS LACKNER. Sie stellen jedoch fest, dass sich die Begründungen des Vorhabenträgers offensichtlich an die Einwendungen der Einwender zum Planfeststellungsverfahren 2014 anlehnen. Bei den Begründungen der Einzelaspekte des behördlichen Plausibilitätsprüfverfahren entstünde so hinsichtlich fast aller Aspekte der Eindruck, dass das Prüfergebnis von vornherein festgestanden habe.

Des Weiteren werden die geänderten Rahmenbedingungen, unter denen die Plausibilitätsprüfung durchgeführt wurde – und weshalb es keine klare eindeutige Plausibilität sein könne – moniert. Es werde nämlich eine neue Vorhabenabschnittsbildung



vorgenommen und damit andere Bedingungen, denen die UVS unterliege, geschaffen. Die neue Abschnittsgrenze schließe einen Konfliktbereich, der in der Variantenwahl der UVS eine zu beachtende Rolle spiele, aus, das sei der Konfliktbereich K 5.

Dem Text aus der Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie sei zur geänderten Abschnittsgrenze zu entnehmen, dass in den Fassungen „UVS Süd 2005“ und „UVS Süd 2009“ sich die Grenze zum Abschnitt „West“ ca. 500 m westlich der L 25 auf einer Ackerfläche befunden habe. In der aktuellen Planung (2017) bilde die Verknüpfung der Ortsumgebung der L25 nördlich von Starsow die Abschnittsgrenze. Durch die geänderte Abschnittsgrenze entfalle der Konfliktbereich 5 (s. Auswirkungsprognose im Kap. 3.4.2); dieser sei nunmehr Bestandteil des Westabschnittes.

Der Grund für die geänderte Abschnittsgrenze zu den alten UVS und der damit einhergehenden Bewertungsänderung durch den Wegfall des Konfliktbereiches K 5 erschließe sich nicht. Hier werde die Problematik einer Aufteilung der Ortsumgebung in zwei Straßenbauabschnitte deutlich. So bedinge die Abtrennung des Konfliktbereiches K 5 vom Südabschnitt, dass die Bewertung für Tiere und Pflanzen aber auch Bodendenkmale zu einer geringeren Punktzahl der 3 bPF und 3b führen. Die Zuordnung des Konfliktbereiches K5 zum Westabschnitt führe nun in der Variantenwahl zum Südabschnitt dazu, dass die Variante 3b PF geringere Flächenanteile in Konfliktzonen durchquere als die Variante und mit dieser Argumentation Variante 3b PF scheinbar konsequent zur Vorzugstrasse werde. Ein solches Vorgehen wirke willkürlich, sei nicht transparent und nachvollziehbar, zeige aber deutlich, dass beide Straßenabschnitte der OU weder in den diversen UVS noch darauf basierender Trassenwahl getrennt voneinander bewertet werden dürfen.

Der Vorhabenträger bestätigt die Aussagen zu den Planunterlagen und verweist auf die umfangreichen weiteren Dokumente, die in der Darstellung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens OU Mirow maßgeblich seien. Die Aussagen aus der Plausibilitätsprüfung zur UVS werden durch den Vorhabenträger ebenfalls bestätigt.

Der Vorhabenträger führt zur Anpassung des Abschnittswechsels zwischen den Vorhaben Mirow-Süd und Mirow-West aus, dass die getrennten Planungsunterlagen der beiden Abschnitte West und Süd der Ortsumgebung Mirow in der Landesplanerischen Beurteilung vom 04. Juni 2006 im räumlichen und inhaltlichen Kontext für die B 198 Ortsumgebung Mirow als Maßnahme des laufend und fest disponierten Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans zusammenhängend beurteilt worden seien (s. Seite 4 Landesplanerische Beurteilung). In der landesplanerischen Beurteilung sei auch die im Rahmen des

Raumordnungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung für beide Abschnitte der Ortsumfahrung in der Gesamtschau eingeschlossen. Dies sei auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudien sowohl des Süd- als auch des Westabschnittes der Ortsumfahrung B198 Mirow erfolgt und betrachte die räumlichen und inhaltlichen Aspekte für das Gesamtprojekt. Ausdrücklich werde in Kap. 1.3.3 „Zusammenfassung der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung in der Landesplanerischen Beurteilung“ formuliert:

*„Die vorliegende UVS ist im Ergebnis der schutzgutbezogenen Ermittlung und Verwertung der Umweltauswirkungen zu dem Ergebnis gekommen, dass für die geplante Ortsumgehung Mirow im Südabschnitt die Variante 3b und im Westabschnitt die Variante 3 die Trassen mit den in der Gesamtbetrachtung geringsten Beeinträchtigung sind und damit die Vorzugslösungen darstellen. Im Ergebnis der raumordnerischen Abwägung wurde dieses Ergebnis bestätigt.“ (s. Seite 36).*

Die Annahme einer voneinander getrennten Bewertung ohne Gesamtbetrachtung des Verlaufs der Ortsumgehung sei somit nichtzutreffend, sondern sei auf der Ebene des vorgelagerten Verfahrens durchgeführt worden. Gem. § 49 Abs. 2 UVPG dürfe die Prüfung der Umweltverträglichkeit im nachfolgenden Zulassungsverfahren auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden. Die Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie Südabschnitts (11/2017) sowie die Plausibilitätsprüfung zur Ergänzenden Variantenbetrachtung (03/2018) behandle den beantragten Planfeststellungsabschnitt und bestätige das Ergebnis aus der UVS zum ROV (2005) und der raumordnerischen UVP für den Abschnitt Süd.

Den Einwendungen wird hinsichtlich der zunächst nur konstatierenden Aussagen zu den Planunterlagen stattgegeben.

Die Einwendung gegen die die Variantenwahl beeinflussende Änderung der Abschnittsgrenze zwischen den Planabschnitten Süd und West wird zurückgewiesen. Sie beeinflusst die Variantenwahl nicht.

Außerdem betrachtet die Planfeststellungsbehörde gerade bei der Variantenwahl den notwendigen zweiten Planabschnitt Mirow-West mit, da hier die Planabschnitte Süd oder West nur gemeinsam mit dem jeweils anderen Abschnitt verkehrswirksam und zulässig sind.

Die Variantenwahl muss daher zwangsläufig für das Gesamtvorhaben der Ortsumfahrung gelten. Daher werden die beiden Abschnitte mittels Vorbehalt verbunden. Die Auswirkungen des Konfliktbereichs K 5 kann somit nicht für den Abschnitt Süd maßgeblich in der Variantenwahl sein. Eine Beibehaltung des den vorgängigen UVS zu Grunde gelegten Planungsabschnitt Mirow-Süd westlich über die Anbindung der L 25 hinaus dürfte grundsätzlich nicht zu einer rechtmäßigen Abschnittsbildung führen. Der westlich über die L 25 hinaus befindliche Teilstrecke würde wegen nicht garantierter Weiterführung oder Anbindung an vorhandenes Straßennetz der Verkehrswirksamkeit entbehren. Eine solche Abschnittsbildung ist nicht rechtmäßig, vergl. BVerwG zur Verkehrsfunktion bei der Abschnittsbildung Urteil vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5/95 m.w.N.. Der Vorhabenträger war in Betrachtung dessen gut beraten, die Abschnittsbildung anzupassen und das Vorhaben rechtlich sicher mit dem Anbindungspunkt an die L 25 und somit einer nach Osten verschobenen Abschnittsgrenze zum Antrag zu bringen. Die Plausibilisierung der UVS muss sich daran ausrichten. Der Konfliktbereich K 5 bleibt wegen der Gesamtplanung jedoch im Prüfungsumfang der geeigneten Varianten weiter zu beachten und kann wegen der Verbindung beider Abschnitte, insbesondere mit der hier vorgesehenen Verklammerung, die Variantenwahl nicht maßgeblich verändern, da er in der Fortsetzung der Vorzugsvariante im Abschnitt Mirow-West zu beachten bleibt und so die Variantenwahl vollwertig mit beeinflusst hat.

In der Planungshistorie wird das erkennbar. Mit der ursprünglichen Abschnittsgrenze der Vorplanung war eine Anbindung des Teilabschnittes an die ebenfalls in Planung befindliche B 189n Wittstock – Mirow beabsichtigt (UVS 2009, Pkt. 1.1). Bereits in der vorgelegten Antragsunterlage 2014 hat sich der Vorhabenträger entschieden, den Bauanfang des Abschnittes mit der Anbindung an die vorhandene Landesstraße L 25 zu verknüpfen und damit die Abschnittsgrenze um ca. 500 m östlich zu verschieben. Eine Anpassung der Abschnittsbildung mit einem Baubeginn an der L 25 in Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock – Mirow wurde bereits im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 eröffnet. Insofern liegt die Änderung der Abschnittsgrenze in der Planungsbefugnis des Vorhabenträgers und wird in der Antragsunterlage nachvollziehbar und transparent dargestellt (so auch Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie, INROS LACKNER 2017). Die Plausibilitätsprüfungen der Variantenuntersuchung der Vorplanung des Südabschnittes beziehen sich auf den geänderten bzw. verkürzten Planungsabschnitt. Indem bereits im Zuge des ROV eine Gesamtbetrachtung der

Umweltauswirkungen beider Teilabschnitte Süd und West der Ortsumgehung erfolgte und die Darstellung und Beurteilung der Umweltauswirkungen des Streckenabschnittes westlich der Abschnittsgrenze L 25 einschließlich des von den Einwendern hervorgehobenen Konfliktbereiches K5 nun Gegenstand der Entwurfsplanung und Plausibilitätsprüfung des Westabschnittes sind, wird insofern kein Mangel an Transparenz und Nachvollziehbarkeit der vorliegenden Planung gesehen.

### ***Auswirkungen auf Schutzgüter des UVPG***

Die Einwender tragen in ihrer Einwendung umfassend bezogen auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und die Betroffenheiten der Schutzgüter nach UVPG vor. Die Einwendungen werden in diesem Beschluss in der Umweltverträglichkeitsprüfung als Bestandteil der Bewertung nach § 25 UVPG, die auf der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG begründet ist und die Ergebnisse der beteiligten Öffentlichkeit einbindet, berücksichtigt. Da sich die Einwendungen zugleich hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG mit der Variantenwahl befassen, werden die einzelnen Aspekte an dieser Stelle im Abwägungsvorgang zur Variantenwahl beleuchtet.

### **Schutzgut Mensch**

P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Bei den Einwendern P3, P4, P5, P7, P8, P10, P12, P16 und P19 liegen keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten vor. Die Einwender P6, P9, P11, P13, P15, P17, P18 und P19 werden durch das Vorhaben eigentumsrechtlich betroffen.

### **Plausibilisierung der Umweltuntersuchung**

Die Einwender erklären, die Beurteilung in der Plausibilitätsprüfung zum Schutzgut Mensch in der Tabelle Seite N18 sei zwar in der Rangreihenfolge plausibel, nicht jedoch in den einzelnen Punktvergaben. Bei den Varianten 3a und 3b werden nur „mittlere erhebliche Auswirkungen“ gesehen, in der Einzelabwägung gehe diese Bewertung der durch diese Trassenvarianten 3a und 3b hervorgerufenen Belästigungen erheblich vorbei. Insbesondere sei hier auch nicht nachvollziehbar, warum nur auf die 3b eingegangen werde. In der Variantenprüfung werde immer die 3b PF bewertet.

### *Menschliche Gesundheit*

Weder in den UVS noch in der landesplanerischen Beurteilung finde eine adäquate Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit statt, die über eine reine Grenzwertüberschreitung hinausgehe. Die Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit finde lediglich Eingang in die Diskussion der Trassenführung der Variante 1 und bilde hier den Hauptablehnungsgrund. Im Bereich der Ortslage Starsow und der Hohen Brücke hingegen seien die gesundheitlichen Belange der Anwohner mit zwei Sätzen als nicht relevant abgehandelt worden.

### *Belästigung durch Schall*

Die Auswirkungen und damit die Beeinträchtigungen und Belästigungen der Trassen auf den Menschen gingen über eine reine Grenzwertüberschreitung hinaus. Die Einwender verweisen auf ihre Ausführungen im Jahr 2014 (Zitat):

*„Die Abwägung der durch den Lärm beeinträchtigen Menschen findet in der UVP und der landesplanerischen Beurteilung völlig unzureichend statt. Man setzt sich lediglich damit auseinander, dass der Lärmpegel den gesetzlichen Grenzwert 54 dB(A) der 16. BImSchV nachts bzw. 64 dB(A) unterschreitet und damit keine Maßnahmen zur „Gefahrenabwehr“ notwendig werden.*

*Anders als bei den Belangen des Naturschutzes wird jedoch nicht weiter abgewogen, inwieweit der Mensch in seiner Lebensführung durch die Trassenführung der Umgehungsstraße tatsächlich beeinträchtigt wird.“*

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sei als Entscheidungshilfe zu betrachten, bedinge jedoch nicht ohne Weiteres, dass den Anforderungen des § 50 BImSchG genügt werde.

Im Rahmen der UVS (2005) zum Raumordnungsverfahren und UVS (2009) zur Linienbestimmung sei die Schallbelastung auf der Basis der Verkehrsprognose 2015 mit einer Verkehrsstärke (DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr) unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen der B 189n Wittstock - Mirow von max. 12.000 Kfz/d berechnet worden. Für die Variante 3b sei am nördlichen Ortsrand von Starsow eine Überschreitung der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 (Misch- und Dorfgebiet) ermittelt und bei der Bewertung der Auswirkungen im Schutzgut Mensch (Wohnnutzung) berücksichtigt

worden (Var. 2 = geringe erhebliche Auswirkungen, Var. 3b = hohe erhebliche Auswirkungen).

In Rahmen der Plausibilisierungsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie (11/2017) sei unter Beibehaltung der Trassenlage von Variante 3b aus dem ROV eine Neuberechnung der Schallbelastung auf der Basis der Verkehrsprognose 2030 mit einer Verkehrsstärke (DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr) ebenfalls unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen der B 189n Wittstock - Mirow vorgenommen worden. Basis seien hier maximale Prognosewerte von 10.900 Kfz/d.

Gemäß den Ausführungen im schalltechnischen Gutachten (Anlage zur o. g. Plausibilisierungsprüfung) ergeben die Berechnungen nach aktueller Datenlage für die Variante 3b keine Überschreitungen der Trassierungszielwerte der DIN 18005 für Misch-/Dorfgebiete in Starsow.

Der Gutachter treffe die Aussage: „Im Gegensatz zur Variante 3a ist die Variante 3b die Ortslage Starsow konfliktfrei.“

Aufgrund der unterschwellig höheren Schallpegel von Var. 3b im Vergleich zu Var. 2 sei die Bewertung in der Plausibilisierung beim Schutzgut Mensch (Wohnnutzung) unter Beachtung des Vorsorgegrundsatzes bei Umweltverträglichkeitsprüfungen mit einer schlechteren Wertung von 3b beibehalten worden, wobei die Auswirkungsintensität deutlich geringer einzustufen sei (Var. 2= geringe erhebliche Auswirkungen, Var. 3b = gering bis mittel erhebliche Auswirkungen).

Es bliebe jedoch festzuhalten, dass auch unter „Worst-Case-Annahmen“ keine Überschreitungen der DIN 18005 in der Ortslage Starsow vorliegen.

Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen habe er eine weitere Lärminderungsmaßnahme durch Abstandsvergrößerung ergriffen. Dies folge einer Maßgabe aus dem Raumordnungsbeschluss wonach gem. A. Nr. 2 „Trassenoptimierungen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow“ vorzunehmen seien.

Demzufolge habe man die beantragte Trasse der Planfeststellung (bezeichnet als Var. 3b PF) um ca. 60 m von der Ortslage weg nach Norden verlagert. Obwohl keine Überschreitungen der DIN 18005 mehr vorliegen, sei der Vorhabenträger damit dem Vorsorge-Minderungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG gefolgt.

Gem. Schallgutachten (Anlage zur UVS-Plausibilisierung) komme es bei Variante 1 im Nachtzeitraum zu Grenzwertüberschreitungen der gesetzlichen Lärmvorsorgegrenzwerte der 16 BImSchV von 7 bis 11 dB(A).

Hier liege somit eine erhebliche Gesundheitsgefährdung für Anwohner vor. In diesem Zusammenhang relevant sei auch die Entlastungswirkung in der Ortslage Mirow, welche im ROV bereits untersucht worden sei. Demnach werde die vollständige Reduktion von Anwohnern über der gesundheitserheblichen Schwelle 65 dB(A) = „Gesundheitsrichtwert des DBA“ im Rahmen der Beurteilung der Beeinträchtigung menschlicher Gesundheit in der Innenstadt Mirow in der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt (vgl. Punkt 10).

Hingegen seien gern. Ergänzender Betrachtung (2018) N 17 bei Starsow bei allen Varianten nach aktuellen Erhebungen keine direkten Beeinträchtigungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion gegeben. Sämtliche Grenz- und Schwellenwerte werden mit der Ortsumgebung eingehalten, auch an den Außenwohnbereichen (TÜV NORD UMWELTSCHUTZ GMBH & CO.KG, 2017, s. Unterlage 11).

Der Einwendung wird bezüglich Lärm und Belästigung und daran ausgerichteter falscher Variante zurückgewiesen.

Die vom Vorhabenträger vorgenommenen Bewertungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch an den verschiedenen relevanten Wohnorten Mirow, Starsow und Hohe Brücke durch die verschiedenen Varianten sind in den Antragsunterlagen detailliert begründet.

Die Variante 3b weist aufgrund von Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiet von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts an einem Wohngebäude (vgl. IO 11, 13, 14, 15, 16, 17, 25, 26,) hohe bis erhebliche Auswirkungen auf. „Da jedoch die Grenzwerte der 16. BImSchV allenfalls als Entscheidungshilfe im Planungsfall herangezogen werden können und eine möglichst weitgehende Lärmvermeidung gemäß des § 50 BImSchG anzustreben ist, bedingt selbst die Einhaltung der Immissionswerte 16. BImSchV nicht ohne Weiteres, dass die Anforderungen des § 50 BImSchG genügt wurde“ (Schalltechnisches Gutachten, INROS LACKNER SE, 2018). Es werden daher, wie im Schalltechnischen Gutachten erläutert, als Zielwerte die Orientierungswerte der DIN18005

zu Grunde gelegt. Da es bei den Orientierungswerten auf die tatsächliche bauliche Nutzung der Flächen ankommt, ist die Orientierung des Gutachtens am FNP Mirow anzuzweifeln. Denn die tatsächliche Nutzung der Grundstücke im NORDOST Quadranten von Starsow muss als reines Wohngebiet, Wochenendgebiet und Ferienhausgebiet (s. dazu Einwendungen 2014 und in diesem Dokument 3.1 2 Touristik und 3.1.3 Attraktivität des ländlichen Raumes) angesehen werden. Für diese Nutzung werden Orientierungswert der DIN 18005 bei 50dB(A) tags und 40 dB(A) nachts angesetzt, diese Werte wären für fast alle Grundstücke im Nord-Ost-Quadranten für den Prognosefall 2030 mit B 189n überschritten. Von daher stellen die bei den Trassenvarianten 3a und 3b zumindest eine erhebliche Belästigung dar sowohl bei der Auswirkung auf die Wohnnutzung, der Erholungsnutzung und der sonstigen Nutzungen. Den Bewertungen der 3er Varianten ist daher mindestens eine Punktzahl von 3 zuzuordnen, bei der 3a ist sogar bei der Wohnnutzung die Vergabe von vier Punkten gerechtfertigt, damit würde diesem Trassenverlauf die „hohe bis sehr hohe Auswirkungen“ attestieren werden.

Infolge dessen wurde die beantragte Trasse der Planfeststellung optimiert und bezeichnet als Variante 3b PF um ca. 60 m von der Ortslage weg nach Norden verlagert. Obwohl keine Überschreitungen der DIN 18005 vorliegen ist der Vorhabenträger damit dem Vorsorge-Minderungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG gefolgt.

Bei den Wohnorten Mirow und Starsow sind die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1 (Schallschutz im Städtebau) mit dieser optimierten Planung eingehalten und im Bereich Hohe Brücke bezüglich aller im Variantenabgleich stehenden Varianten 2, 3b und 3b PF überschritten.

Der Vorhabenträger hat sich am freiwillig herangezogenen Maßstab für seine Planung bezüglich aller Immissionsorte gleich bemessen zu lassen. Es bedarf also einer zusätzlichen Schutzmaßnahme im Bereich Hohe Brücke, die jedoch für jede der Varianten 2, 3b und 3b PF erforderlich geworden wäre. Eine Orientierungswertüberschreitung im Bereich Hohe Brücke führt somit zu keiner Herausarbeitung einer Vorzugsvariante unter dem Aspekt der Lärmvorsorge und Gesundheitsvorsorge zum Schutz des Schutzgutes Mensch und seiner Gesundheit. Die Bewältigung der Lärmorientierungswertüberschreitung (Nebenbestimmung 1.2.10) würde für jede der Varianten erforderlich werden. Sie wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht aufgegeben, um der planerischen Vorzugsvariante einen vermeintlichen Nachteil auszugleichen.



Die von den Einwendern hervorgehobenen - durch die Trassenvarianten 3a und 3b hervorgerufenen -Belästigungen finden in der Bewertung des Vorhabenträgers auch im Teilschutzgut Erholungsnutzung Berücksichtigung. Die Bedeutung und Empfindlichkeit der siedlungsnahen Erholung wird als hoch eingestuft, dementsprechend werden die Auswirkungen der näher an Starsow verlaufenden Varianten auf die Erholungsnutzung nachvollziehbar als hoch erheblich bewertet. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung und Empfindlichkeit des Teilschutzgutes Wohnnutzung sind dessen Höhergewichtung bei der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Mensch und die Gesamtbewertungsergebnisse für die jeweiligen Varianten plausibel.

Die vom Einwender in Frage gestellte Nichtberücksichtigung der optimierten Variante 3b PF in der Plausibilitätsprüfung UVS bzw. deren separate Berücksichtigung in der Plausibilitätsprüfung zur Ergänzenden Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung wurde in der Erwiderung durch den Vorhabenträger nachvollziehbar begründet.

Bei der Abwägung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für den Menschen steht mit der Betrachtung der menschlichen Gesundheit und des Wohlbefindens die Gefahrenabwehr im Vordergrund. Dieser wird mit der Einhaltung der Grenzwerte der 16. und 39. BImSchV an allen Immissionspunkten der Siedlungsbereiche Genüge getan. Daneben muss das Vorhaben auch dem Vorsorgegedanken des UVPG Rechnung tragen. Dies erfolgt im Bereich Wohnen und Wohnumfeld, in dem die bewohnten Siedlungsbereiche mit ihrem näheren Umfeld, das für wohnungsnahen Nutzungen zur Verfügung steht, betrachtet werden.

Im übrigen Verlauf des Vorhabens in der Variante 3b PF verbleiben die Lärmimmissionen unterhalb der Orientierungswerte und spiegeln so weder eine Gesundheitsgefahr noch eine unzumutbare Belästigung wieder. Der Planfeststellungsbehörde ist dabei bewusst, dass der Lärm neu hinzukommt und auch Lärm und Belästigung sich von einem vorher Null- Zustand auf dann das seitens der Gesetzgebung zumutbare Maß nivelliert, was als besonders belastend empfunden werden kann und auch durch diese dann doch starke Veränderung zunächst psychische Belastungen nicht ausgeschlossen werden können. Es wird jedoch eingeschätzt, dass sich zum einen ein Gewöhnungseffekt einstellen wird und vor allem die übrigen Himmelsrichtungen rund um Starsow als näher betrachtetem Wohnort die altbekannte Situation bestehen bleibt. Eine Besorgnis die Gesundheit ernsthaft gefährdender psychischer Belastungen ist nicht belastbar thematisiert und wird daher als sicher ausgeschlossen. Die im Übrigen beibehaltenen Freiräume in der Umgebung von Starsow bleiben unberührt, es wird keine Rundumbedrängnis und Schallbelastung erzeugt, auch die

sonst üblichen Naturgeräusche sind weiterhin wahrnehmbar.

### *Dorfbild*

Die Einwender tragen vor, das Dorfbild in Starsow sei geprägt durch Einfamilienhäuser mit Erholungsgärten, teilweise mit Ferienwohnungen. Es sei mittlerweile nur noch ein Gewerbebetrieb ansässig. Die Beeinträchtigung der Menschen durch die Umgehungsstraße dürfe daher nicht einseitig an der Überschreitung von Lärmgrenzwerten festgemacht werden, eine Beeinträchtigung setze weit im Vorfeld der Gesundheitsgefahr ein und sei auch immer subjektiv zu sehen. Die gefühlte Beeinträchtigung hänge von den jeweiligen Lebensumständen ab. So seien viele Bewohner gerade auch mit Kindern nach Starsow gezogen bzw. auch alteingesessene Familien in der nächstfolgenden Generation geblieben, um gerade die Ruhe, das Landschaftsbild, die Einbindung in die Natur, Freiräume für die Kinder und Erholung zu finden, man sei eben nicht in die Stadt gezogen. Werde die Umgehungsstraße wie geplant umgesetzt, so werden diese Lebensumstände erheblich beeinträchtigt, trotzdem sei dieser Aspekt in der Abwägung der UVP nicht berücksichtigt.

Der Vorhabenträger erwidert, dass in der Plausibilisierung zur UVS unter Beibehaltung der Methodik und der Varianten aus den UVS 2005 und 2009 eine Plausibilisierung vorgenommen worden sei. Diese berücksichtige daher die Varianten aus dem ROV und plausibilisiere die UVS-Unterlagen der Jahre 2005 und 2009, ohne die im Rahmen der Planfeststellung vorgenommene Trassenoptimierung von 3b (dort als 3b PF bezeichnet). Durch die verringerte Verkehrsbelastung im Vergleich zu „UVS Süd 2005“ bzw. „UVS Süd 2009“ blieben für die Variante 3b die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 im Bereich Starsow gewährleistet. Damit verbessere sich die Bewertung der Variante 3b in Tab. 21 bei den Auswirkungen auf die Wohnungsnutzung und insgesamt auf die Zwischenstufe „gering bis mittel“. Die Ergänzende Variantenbetrachtung beinhalte zusätzlich die Variante 3b PF mit den ergänzenden Auflagen (Trassenoptimierung) aus dem ROV im Rahmen der Planfeststellung. Die in der Ergänzenden Variantenbetrachtung (2018) dargestellte Schallbelästigungen liegen demnach für 3b PF nur in einem mittel erheblichen Bereich (Unterschreitung DIN 18005) und rechtfertigen dort umso mehr die in der Wertungstabelle 2.1.2-1 vorgenommene mittlere Erheblichkeitseinstufung.

Die Einwendung, das Dorfbild durch die getroffene Variantenwahl zu stören, wird zurückgewiesen.

Das Dorfbild als solches bleibt durch das Vorhaben unberührt, da es das Dorf nicht durchschneidet. Die Straßen, Wohnhäuser und Gärten bleiben unverändert, mit Ausnahme am Rande gelegener Teilflächen der langgestreckten Gärten in Richtung Starsowniederung, die vom Vorhaben in Anspruch genommen werden. Diese Teilflächen liegen jedoch nicht im prägenden Dorfbild.

Die Bewegungsmöglichkeiten der Dorfbewohner auf den gewohnten Wegen und entlang der Hauptstraße durch das Dorf bleiben unberührt und auch optisch abgeschirmt vom Vorhaben. Die Bewohner können sich nach der Baumaßnahme in ihrem Ort genauso bewegen wie vor der Baumaßnahme oder während der Baumaßnahme. Auch die Bewegungsradien in das direkte Umfeld des Ortes bleibt ungestört erhalten, da auch ohne Bauvorhaben die Niederung von Starsow gerade nicht zum Bewegungs- und Aufenthaltsraum der Menschen gehört, da es unwegsames feuchtes Gelände ist.

Zur Störung der Wegeverbindungen aus dem Ort hinaus in Richtung Mirow über Hohe Brücke ist bereits obenstehend ausführlich ausgeführt worden, einschließlich Auseinandersetzung mit Umwegen und Querungssicherheit über die Ortsumgehung, s.o. unter dem Einwendungsaspekt Wegeverbindungen.

Die Entscheidung der Einwender, den Wohnort Starsow gerade wegen der Ruhe, des Landschaftsbildes, der Einbindung in die Natur, der Freiräume für die Kinder und der Erholung gewählt bzw. beibehalten zu haben und gerade nicht in die Stadt gezogen zu sein, ist verständlich. Es besteht jedoch kein Anspruch auf unverbaute Beibehaltung der angetroffenen Landschaftsräume, wenn es sich um ein Vorhaben handelt, das im übergeordneten öffentlichen Interesse steht wie ein im BVWP gelistetes vordringliches Bundesstraßenbauvorhaben, welches in jeglicher der in Betracht genommenen Variante den Freiraum zerschneidet. Eine weniger intensive Störung des Dorfbildes wird lediglich durch Variante 1 erreicht. Das gesteht gleichermaßen der Vorhabenträger zu.

Die naturräumliche Qualität der Landschaft für die Erholung des Menschen wird innerhalb des Schutzgutes Landschaft abgehandelt. Es wird nach oben vorstehend unter dieser Ziffer verwiesen.

Ebenfalls wird unter dem Aspekt der Erholungseignung der Landschaft ausführlich die gefundene Variantenwahl betrachtet. Es wird diesbezüglich nach oben in diese selbe Ziffer verwiesen.

### **Schutzgut Pflanzen**

P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Bei den Einwendern P3, P4, P5, P7, P8, P10, P12, P16 und P19 liegen keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten vor. Die Einwender P6, P9, P11, P13, P15, P17, P18 und P19 werden durch das Vorhaben eigentumsrechtlich betroffen.

Die Einwender tragen vor, die aktualisierte Bewertung des Schutzgutes der Flora müsse dahingehend beanstandet werden, dass sich die Plausibilitätsprüfung ausschließlich auf die Konfliktbereiche K1, K3 und K4 beziehe. Erkenntnisse außerhalb der Konflikträume bleiben unbewertet. Durch die Herauslösung des Konfliktbereiches 5 durchquere die Variante 3b PF nun auch geringere Flächen in Konfliktzonen als Variante 2.

Es wird des Weiteren eingewandt, dass die die Abwägungsentscheidung, die zu der Vorzugstrasse 3b PF führte, u.a. auf unvollständigen Studien beruhe. So sei z.B. laut Landschaftspflegerischem Begleitplan die „Kartierung Flora und Fauna 2016“ nur im Frühjahr durchgeführt worden.

Die Einwender tragen zum Schutzgut Pflanzen ebenfalls vor, die Auswirkungen aller geplanten Trassen auf dieses Schutzgut, das in der Plausibilitätsprüfung als „Biotopbetrachtung“ geführt werde, sei für die Bedeutung der Offenlandschaft bei Starsow als sehr hoch eingestuft. Allerdings zeige die qualitative Abwägung für alle Trassenverläufe, dass die Bewertung des Verhältnisses zwischen Größe der Flächen und Höherwertigkeit schwierig sei. So werden den 3er-Trassen in der Bewertung der Vorzug gegeben, da der Flächenanteil der höherwertigen Biotope höher sei als auf der Variante 2. Hingegen sei bei den mit nur „hoch bewerteten“ Flächen der Flächenanteil auf den Trassenvarianten 3b und 3a höher als die Anteile auf der Trasse 2. Die Gesamtfläche sei hingegen für die 2er-Variante kleiner. Die darauf aufbauende qualitativ subjektive Abwägung sehe eine willkürlich höhere Wichtung bei der Höherwertigkeit vor und damit werde zwangsläufig den 3er Varianten der Vorzug gegeben. Diese Bevorzugung der 3er Varianten sei kritisch zu sehen. Mit geringfügiger Trassenoptimierung auf der Variante 2 bestünde die Möglichkeit, die

höherwertigen Biotop gar nicht zu tangieren. Die Rangfolge der Tabelle 25 der Plausibilitätsprüfung gebe daher nicht die eng beieinanderliegende Bewertung wieder. Die Bewertungszahlen der Tabelle im letzten Kapitel dieses Dokumentes erfasse diese geringen Bewertungsunterschiede deutlicher.

Der Vorhabenträger erwidert, der Konfliktbereich K 5 sei für den Südabschnitt aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen (geänderte Abschnittsgrenze) nicht mehr von projektrelevanten Wirkungen betroffen. Gem. Kap. 3.1 der Plausibilitätsprüfung UVS - Südabschnitt seien die Wirkzonen in Übereinstimmung mit der UVS 2005 und UVS 2009 mit 150 m angegeben. Die Projektwirkungen nach aktueller Abschnittsbildung auf den Konfliktbereich K 5 würden im Abschnitt West berücksichtigt. Der kurze Abschnitt westlich der L 25 habe keine Bedeutung für die Rangfolgenbildung zwischen den Varianten der UVS, Abschnitt Süd.

Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass die Umweltplanung eines Straßenbauprojektes sich als Folgeplanung auf den technischen Entwurf der Antragsunterlage beziehe. Die maßgeblichen Regelwerke stellen die „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (kurz RE 2012) und die „Planfeststellungsrichtlinien“ (PlaFeRL 2019) des Bundes dar. Gern. RE 2012 werde in der Antragsunterlage (Erläuterungsbericht „Kap. 1 Darstellung des Vorhabens“) die räumliche Verfahrensgrenze der Planfeststellung definiert. In den Fassungen „UVS Süd 2005“ und „UVS Süd 2009“ habe sich die Grenze zum Abschnitt „West“ ca. 500 m westlich der L 25 auf einer Ackerfläche befunden. Mit Einleitung der Planfeststellung im Jahr 2015 habe man die Abschnittsgrenze aus technischen Gründen nach Osten in den Bereich der Verknüpfung der Ortsumgehung mit der L 25 nördlich von Starsow verschoben. Dies entspreche dem Grundsatz der Planfeststellungsrichtlinie Pkt. 8 (5) dass die Planfeststellung in Teilabschnitten durchzuführen statthaft sei und dabei sicherzustellen sei, dass der jeweilige Teilabschnitt eine eigenständige Verkehrsbedeutung erlange. Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet: „In Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock - Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“ Die ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung (2015, Anlage C zum Planfeststellungsbeschluss) sei bereits auf die neugebildeten Abschnitte ausgerichtet. Die vorliegende Antragsunterlage folge dieser Systematik.

Der Vorhabenträger antwortet auf den Vorhalt, dass sich die von den Einwendern erwähnte „Kartierung Flora und Fauna 2016“ auf die im Frühjahr 2016 durchgeführte Aktualisierung der Erfassung geschützter und gefährdeter Biotope und Pflanzenarten (Ringel, DR. H., „Kartierung gefährdeter und geschützter Pflanzenarten, geschützter Biotope und Erfassung ausgewählter Lebensräume der FFH-Richtlinie, 2016“) beziehe, in dessen Rahmen ausgewählte Biotope auf das Vorkommen besonderer Pflanzen untersucht wurden. Die Aktualisierung der flächendeckenden Erfassung der Biotope im Plangebiet sei zwischen April und September 2016 durch mehrmalige Ortsbegehungen erfolgt (vgl. LBP).

Der Vorhabenträger verweist in seiner Erwiderung hinsichtlich der Bewertung der betroffenen Flächengrößen mit jeweils vorhandener Fauna, auf Kap. 4.3.2 in Verbindung mit Kap. 3.10 der UVS Süd (2005) sowie in Kap. 5.3.2 und 4.3 der UVS Süd (2009), worin die höhere Wichtung bei der Höherwertigkeit von Biotoptypen in erläutert sei. Sie folge dem Grundsatz der Umweltvorsorge. Demnach gelte es, besonders schwerwiegende Umweltkonflikte zu vermeiden, weshalb der qualitativen Bewertung von Auswirkungen im Kontext der Umweltverträglichkeit eine höhere Bedeutung beizumessen sei als der rein quantitativen Betrachtung. In der Regel beinhalten die hochwertigsten Biotoptypen aus der UVS auch den höchsten Anteil an geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG, woraus sich die höhere Gewichtung generell begründen lasse. Dies sei im vorliegenden Fall befolgt und in den Antragsunterlagen belegt. In der Ergänzenden Variantenbetrachtung 2015 und 2018 seien auf LBP-Ebene verfeinerte Kartierungen zu Betroffenheiten von geschützten Pflanzen und pauschal gesetzlich geschützten Biotopen in die Erheblichkeitsanalyse einbezogen. Wie Tabelle 2.2.2-2, Seite N 23 belege, sei der Anteil der Flächeninanspruchnahme von § 30 Biotopen bei Variante 2 höher. Die vorgenommene UVS-Bewertung sei somit fachlich nachvollziehbar und zutreffend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Da der Vorhabenträger nach dem planerischen Grundsatz und der Landesplanerischen Beurteilung, dass der jeweilige Teilabschnitt eine eigenständige Verkehrsbedeutung erlangen soll, den Abschnittsanfang bzw. die Abschnittsgrenze an die L 25 verschoben hat, ist die Plausibilitätsprüfung nicht als mangelhaft zu bewerten, wenn sie sich ausschließlich auf die Konfliktbereiche K 1, K 3 und K 4 bezieht und den Konfliktbereich K 5 außerhalb des Wirkbereiches des Südabschnittes unberücksichtigt lässt, zumal im Ergebnis der

Umweltuntersuchung der Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen festgestellt wird, dass es durch keine der im Süd- und Westabschnitt der geplanten Ortsumgehungen infrage kommenden Trassenvarianten zu direkten Auswirkungen auf den Konfliktbereich K 5 kommt. Das weist auch die Landesplanerische Beurteilung, S. 23 so aus.

Die Änderung der Abschnittsbildung mit dem Ende des „neuen“ Abschnittes Mirow-Süd ist aus Gründen der Herstellung der Rechtmäßigkeit des Planungsabschnittes erforderlich geworden. Sie führt nicht zu einem Vorrang der Variante 3 bPF im Verhältnis zu Variante 2 wegen der Einbeziehung /Nichteinbeziehung des Konfliktes K 5, siehe vorstehend zum Aspekt „Variantenwahl über Plausibilitätsprüfung UVS“.

Im Hinblick auf alle durchgeführten Kartierungen und Bestandsaufnahmen der Flora und Fauna im Untersuchungsraum im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie 2004, der landschaftspflegerischen Begleitplanung für den Planfeststellungsentwurf 2011 und den Planänderungsentwurf 2018 (Unterlage 12.5) liegt eine umfangreiche Bestandserfassung der Flora und Fauna im Untersuchungsgebiet vor. Die seitens der Einwender bemängelte Unvollständigkeit wird insofern nicht festgestellt. Auch die Kartierungszeiten beschränkten sich ausweislich der Unterlagen nicht auf das Frühjahr. Sie entsprechen den einschlägigen Kartierzeiträumen der Methodenblätter des Handbuchs für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau des BMVI und werden insofern entsprechend dem jeweiligen Kartierungsgegenstand als sachgerecht eingeschätzt.

Der vom Vorhabenträger angewandte Bewertungsmaßstab mit höherer Wichtung der qualitativen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen ist plausibel. Den Rahmen der Bewertung der Umweltauswirkungen bilden rechtliche Maßstäbe. Der angewendete Bewertungsmaßstab wird in der UVS klar definiert und leitet sich aus den Zielen und Restriktionen des Naturschutzrechtes bezüglich gefährdeter Biotope und Pflanzenarten sowie dem fachlichen Standard der Roten Listen ab. Auch das Schutzgut „biologische Vielfalt“ wird über die Thematisierung des besonderen Artenschutzes abgedeckt, da der Schutz der Arten und ihrer Lebensräume wesentlich zur Sicherung der Artenvielfalt beitragen. Bei der Betrachtung für das Teilschutzgut „biologische Vielfalt“ sind insbesondere die Lebensräume und Funktionen derjenigen Arten zu beachten und darzustellen, die eine besondere Schutzbedürftigkeit besitzen (hohe Gefährdung "Rote Liste", besondere Verantwortung der BR Deutschland) und damit bei Zerstörung oder Funktionsbeeinträchtigung zu einer Verarmung der biologischen Vielfalt führen. Auch das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte begründet mit dem

Programmsatz 5.1.1(1), dass insbesondere die seltenen und bestandsgefährdeten Arten durch Sicherung erhalten werden sollen, den angewandten Bewertungsmaßstab mit höherer Wichtung der qualitativen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen. Die deutlich geringere Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung sehr hochwertiger Biotopflächen durch die 3er-Varianten ist somit ein begründetes Kriterium für die Besserbewertung der 3er-Varianten gegenüber Variante 2 beim Schutzgut Pflanzen.

#### **Schutzgut Tiere**

P4, P5, P6, P7, P8, P9, 10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Bei den Einwendern P3, P4, P5, P7, P8, P10, P12, P16 und P19 sind keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten gegeben. Die Einwender P6, P9, P11, P13, P15, P17, P18 und P19 werden durch das Vorhaben eigentumsrechtlich betroffen.

Die aktualisierte Bewertung des Schutzgutes Fauna wird von den Einwendern dahingehend beanstandet, dass sich die Plausibilitätsprüfung ausschließlich auf die Konfliktbereiche K 1, K 3 und K 4 beziehe. Erkenntnisse außerhalb der Konflikträume blieben gleichermaßen wie beim Schutzgut Pflanzen/ Biotoptypen hinsichtlich dieses Schutzgutes unbewertet. So blieb der kritische Bereich an Kreuzung L 25 mit der Ortsumgehung auf den 3er-Trassen, die örtlich genau im Bereich der Otterquerung vom Schulensee in den Pechgraben liegen, ohne Benennung und seine so kein Bestandteil der Plausibilitätsprüfung.

Weiterhin müsse festgestellt werden, dass in die Bewertung nicht eingeflossen sei, dass die Otter den nördlichen Niederungsbereich von Starsow nicht Richtung Norden/Mirow queren, sondern eine bedeutsame Querungsstelle der Fischotter aus der gesamten Niederung Richtung Süden zum Mirower Holm nachgewiesen sei. Für die Variante 3b PF müssen daher diverse Otterquerungsbauwerke errichtet werden. Eine solche Maßnahme sei jedoch völlig unzureichend, weil damit der Biotopverbund der Niederung zum Holm trotzdem nicht wiederherstellbar sei. Diese wesentliche Beeinträchtigung fehle in die Plausibilitätsprüfung.

Die Einwender tragen weiter vor, dass auch die Tiere, insbesondere Vögel (Bilder von Pirol, Grünspecht seien vorhanden) und Fledermäuse, entlang der Gehölzstrukturen der Gärten in Starsow in die Plausibilitätsprüfung nicht einbezogen worden seien.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Betroffenheit von Migrationsräumen des Fischotters in der UVS Süd (2005), Kap. 3.3 und Kap. 4.3.3 sowie der UVS Süd 2009, Kap. 3.3 und Kap.



5.3.3 ausreichend berücksichtigt und in den dazugehörigen Bestands- und Auswirkungskarten zum Schutzgut Tiere dargestellt sei. Die Auswirkungen durch die Zerschneidung dieses Gebietes durch die Variante 2 seien für die gesamte Zoozönose (inkl. Fischotter) im Konfliktbereich K 4 höher zu werten, als die Verstärkung einer vorhandenen Zerschneidung durch die 3'er-Trassen. Die etwas stärkere Auswirkung auf die Zielart Fischotter durch die Varianten 3a und 3b im Vergleich zu Variante 2 im Bereich der Starsowniederung seien in der ergänzenden Variantenbetrachtung (2018) berücksichtigt. Diese Bewertung beruhe auf der höheren Anzahl von Querungen von fischotterrelevanten Gräben (vgl. ausführlich Punkt 3).

Die Variante 2 sowie die 3'er-Trassenvarianten queren die Müritz-Havel-Wasserstraße, die einen regional und lokal bedeutsamen Hauptmigrationsweg des Fischotters darstelle (Kap. 3.3.1 der UVS Süd (2005 und 2009)). Die Varianten 3a und 3b intensivieren eine bereits bestehende Zerschneidung durch die L 25 im Bereich des Knotens der OU mit dem Pechgraben und der L 25. Variante 2 führe hingegen zu einer Neuzerschneidung des Pechgrabens im Feuchtwiesenbereich östlich von Starsow, siehe Konfliktbereich K4 (Darstellung für alle relevanten Tiergruppen, inkl. Fischotter in Tab 4.3.3-1 UVS 2005, 5.3.3-1 UVS 2009).

Dieser Bereich sei als wichtiger Teillebensraum des Fischotters von sehr hoher Bedeutung (Kap. 4.3.3 der UVS Süd (2005) und Kap. 5.3.3 der UVS Süd (2009)), weshalb die Auswirkungen durch die Zerschneidung dieses Gebietes durch die Variante 2 für die gesamte Zoozönose (inkl. Fischotter) im Konfliktbereich K 4 höher zu werten seien, als die Verstärkung einer vorhandenen Zerschneidung durch die 3'er-Trassen.

Die etwas stärkere Auswirkung auf die Zielart Fischotter der Var. 3a und 3b/ 3b PF im Vergleich zu Variante 2 im Bereich der Starsowniederung blieben in der ergänzenden Variantenbetrachtung (2018) berücksichtigt. Diese Bewertung beruhe auf der höheren Anzahl von Querungen von fischotterrelevanten Gräben. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept des LBP sehe den Einbau von ottergerechten Durchlässen gern. Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) vor. Wie in der ergänzenden Variantenbetrachtung auf Seite N38 ausgeführt, können Beeinträchtigungen des Fischotters durch Bauwerke gern. MAQ effektiv vermieden werden, womit die Varianten als gleichwertig einzuschätzen wären. Es sei davon auszugehen, dass mit dem Projekt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Otterpopulationen entstehen. Diese etwas höhere Betroffenheit des Fischotters in der

Starsowniederung sei somit in der „Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere“, Tab. 2.3.9.2-1 der ergänzenden Variantenbetrachtung (2018) mithin etwas höher gewichtet als in den UVS (2005, 2009), was jedoch in der Gesamtbewertung des Schutzgutes Tiere nicht zu einer Besserbewertung von Var. 2 gegenüber Var. 3b / 3b PF geführt habe. Querungsbauwerke (BW 1S, BW 2S und B W3S) gern. Merkblatt Querungshilfen an Straßen (MAO) seien in den Gräben in der Starsowniederung für den Fischotter vorgesehen und stellen eine sichere und effektive Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme dar, siehe Unterlage 12.0.1 Maßnahme VA1 - Bau von ottergerechten Brückenbauwerken zum Schutz des Fischotters.

Zu den übrigen Fortschreibungen in der Plausibilisierung im faunistischen Feld sei die Bestandsbeschreibung und Auswirkungsprognose zum Schutzgut Tiere in den Umweltverträglichkeitsstudien anhand von im Scopingverfahren festgelegten (s. Scopingprotokoll vom 6.04.2004), bekannten Schwerpunkt- bzw. Konfliktbereichen durchgeführt worden. Das beziehe das faunistische Potenzial des Gesamttraums ein. Die Fauna der Ortslage Starsow, insbesondere die Brutvögel (s. aktuelle Brutvogelkartierung in Unterlage / Plan U12-5-3-Brutvögel), und des Fischotters wurden darüber hinaus in anderen Unterlagen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ergänzende Variantenbetrachtung 2018) hinreichend berücksichtigt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Einheitliche detaillierte Fachkonventionen für die Durchführung einer Plausibilitätsprüfung hinsichtlich Aktualität von Fauna-Untersuchungen sind in den einschlägigen Regelwerken nicht vorhanden. Insofern liegt es im Ermessen des Vorhabenträgers, ein geeignetes Verfahren für die Plausibilitätsprüfung zu wählen. Dass der Vorhabenträger bei der Plausibilitätsprüfung die ermittelten besonderen Konfliktbereiche für Fauna betrachtet, ist insoweit nicht zu beanstanden, als eine flächendeckende Plausibilitätsanalyse der Biotop- und Nutzungstypen erfolgte und sich daraus keine anderen Konfliktbereiche im Untersuchungsgebiet ergeben haben.

Die Planunterlagen weisen aus, dass Fischotterwanderbewegungen in den Süden beobachtet und in der Plausibilisierung bestätigt wurden. Die Ausführungen des Vorhabenträgers sind nicht einseitig in Richtung Norden aus der Starsow-Niederung. Das Auslassen des Kreuzungsbereiches der L 25 in der Plausibilisierungsunterlage ist rechtfertigbar.

Es wird auf die Ausführungen oben verwiesen, die sich mit der Abschnittsbildung und den Konsequenzen auf die Plausibilisierung befassen (s. vorstehend „Variantenwahl über Plausibilisierung der UVS“).

Die Plausibilitätsprüfung des Vorhabenträgers zur Ergänzenden Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung (Unterlage1, Anlage 5) kommt zu dem Ergebnis, dass im Vergleich zur LBP-Untersuchung 2011 aktuell keine Änderungen der Fischotterlebensräume zu verzeichnen sind, Das Gewässersystem zwischen dem Schulzensee bei Starsow und dem Mirower Kanal wurde als Wandergebiet nachgewiesen. Der Verlauf der Wanderrouten wird zwischen Schulzensee und Starsower Niederung sowie in nordöstliche Richtung zum Mirower Kanal und auch Richtung Süden zum Sürlingsee festgestellt. Entsprechend werden hier erhebliche Auswirkungen in Form von Zerschneidung sowie bau- und betriebsbedingten Störungen für die Varianten 2, 3a, 3b und 3 bPF befürchtet. Bei der Rangfolgenwertung werden Unterschiede zwischen den Varianten bzgl. der Anzahl der in der Starsower Niederung als Wanderkorridore dienenden Gräben berücksichtigt, wobei die Variante 2 als deutlich günstiger bzgl. der Beeinträchtigung der Fischotterwanderung bewertet wird. Unter Berücksichtigung, dass eine Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der Fischotterwanderkorridore durch Errichtung von Querungsbauwerken gem. Merkblatt Querungshilfen an Straßen (MAQ) bei allen Varianten erreicht wird, wird die Variantenbewertung hinsichtlich der Auswirkung auf den Fischotter als sachgerecht beurteilt.

Die Maßnahmenplanung des Vorhabenträger VA 1 erfüllt die artenschutzrechtlichen Anforderungen und widerspricht nicht der Argumentationslinie für die Vorzugsvariante in Hinblick auf die Zielart und besonders geschützte Art Fischotter.

Die migrationsökologische Situation im Bereich der L 25-Kreuzung wird darüber hinaus in den Planunterlagen berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat in seinen Planunterlagen ausgeführt, dass er einen Wanderkorridor in westliche Richtung über die Gräben der Starsowniederung festgestellt und bestätigt hat (U 12.0.1. Von hier aus verläuft der Korridor zum Schulzensee im Westen sowie zu den angrenzenden Seen im Süden mit Querungserforderlichkeit über die L 25 im Bestand. Die L 25 ist beim LUNG als zuständiger Behörde für den besonderen Artenschutz als Gefahrenschwerpunkt registriert („Landesweite Untersuchung Fischotterdurchgängigkeit von Gewässerquerungen im Straßennetz“; Auszug LUNG Kartenportal „Otterdurchgängigkeit von Bauwerken – Handlungsbedarf“ aus dem Kartenportal Mecklenburg-Vorpommern, Quelle: <http://www.umweltkarten.mv-regierung.de/atlas/>).

Zur besseren Vernetzung für den Fischotter zwischen Schulzensee und Pechgraben und zur Reduktion des Kollisionsrisikos für den Fischotter ist daher im Rahmen dieses Vorhabens eine Grabenöffnung vorgesehen. Es sind laut Planung Leitstrukturen angelegt. Unter die L 25 wird eine Trockenröhre als Querungshilfe eingebaut (s. LBP Maßnahme E8). Diese Maßnahme verbessert über den Eingriff hinaus die Habitatstrukturen für die Fischotterpopulation. Die auch ohne Neubauvorhaben festzustellende vorhandene Trennwirkung wird beendet; die Bedingungen für Wanderbewegungen der Fischotter werden optimiert.

Die Gehölzstrukturen der Gärten in Starsow, deren Auslassung bei der Plausibilitätsbetrachtung vom Einwender bemängelt wird, liegen nicht in den vom VHT ermittelten und in der Plausibilitätsprüfung zu betrachtenden Fauna-Schwerpunkt- bzw. – Konfliktbereichen. Insoweit und unter Würdigung der diesbezüglichen o.a. erwiderten Darlegungen des Vorhabenträgers wird die Auslassung der Betrachtung der Gehölzstrukturen der Gärten in Starsow von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet.

#### **Schutzgut Klima/ Luft**

P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Die Einwender tragen vor, bei der Bestandserfassung „Schutzgut Klima“ sei bei der Erörterung der Ausgangssituation vergessen worden, aufzulisten, dass sich entlang des Pechgrabens in Spätsommer bis Winter häufig Nebel bilde. Der Nebel löse sich im Herbst oft erst in den Mittagsstunden auf. Zudem gelten Moorböden, die jetzt im Kreuzungsbereich mit der L 25 ausgehoben werden, als CO<sub>2</sub>-Speicher, der mit der Planung des Vorhabens in Variante 3 bPF unwiederbringlich zerstört werde.

Der Vorhabenträger erwidert, den Hinweis zur Nebelbildung entlang des Pechgrabens zur Kenntnis zu nehmen. Er habe jedoch für die Variantenreihung keine relevante Bedeutung im Umgang mit dem Schutzgut Klima (als Kleinklima).

Bezüglich der Betroffenheit von Niedermoorböden und der klimatischen Funktion der Moorböden als CO<sub>2</sub>-Speicher habe es eine Umplanung der Bautechnologie für die Umsetzung der Variante 3b PF gegeben. Der Moorboden verbleibe nun in der Niederung und werden über die geplante Baugründung mittels Vorlastschüttung lediglich verdichtet –

aber erhalten, so dass es nicht zur klimaschädlichen CO<sub>2</sub> - Freisetzung komme. Eine negative Klimabilanz werde somit vermieden.

Der Einwendung wird stattgegeben und dann mittels Umplanung abgeholfen.

Auch wenn nur marginale Unterschiede in der Auswirkung der Varianten und ihrer Lagen in der Örtlichkeit in oder entlang der Starsowniederung mit Querung über die Müritz-Havel-Wasserstraße auf das Lokalklima entstehen, so können diese untereinander durchaus zu verschiedenen Wertungen führen und eine Rangfolge der Varianten erzeugen.

In der UVS 2005/ 2009 wird die Niederung der Müritz-Havel-Wasserstraße mit dem Mirower See und dem Zotzensee in ihrer Gesamtheit als ein Kaltluftentstehungs- und -sammelgebiet beschrieben, das sich durch eine ausgeprägte Neigung zur Nebelbildung auszeichnet. Die Grünlandbereiche zwischen Müritz-Havel-Wasserstraße und Starsow werden als hochbedeutend für die Kaltluftproduktion als Voraussetzung für Nebelbildung sowie als Kalt- und Frischluftbahn beschrieben und bei der Variantenbewertung entsprechend berücksichtigt. Aus der Bestandserfassung ergibt sich, dass das lokale Klima durchaus berücksichtigt und in die Variantenwahl eingestellt wurde.

Der Einwand, dass mit der geänderten Gründungsvariante Bodenaustausch die Funktion des Moorbodens als CO<sub>2</sub>-Speicher bzw. Treibhausgassenke erheblich beeinträchtigt bzw. verloren geht, wird bei der Zulassungsentscheidung berücksichtigt. Bezüglich der Auswirkung des Vorhabens auf das globale Klima, die mit dem geplanten Bodenaustausch in der Starsowniederung in erheblichem Umfang zu erwarten gewesen wäre, wurde der Einwendung bereits vorzeitig stattgegeben und dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass mit Beibehaltung dieser Baugrundtechnologie die Variante 3b PF nicht planfestgestellt werden könne, da die Relevanz als erheblich und gewichtig bewertet werde. Daraufhin hat der Vorhabenträger eine Planänderung für die Baugründung der Straße in der Starsowniederung vorgenommen. Die Gründungsvariante stellt nunmehr die ursprünglich geplante Gründungsvariante der Vorlastschüttung dar, die einen weitgehendem Erhalt der Treibhausgas-Senkefunktion des Niedermoorbodens im Trassenbereich mit sich bringt. Der Moorboden wird im Untergrund belassen und behält damit die bestehende CO<sub>2</sub>-Speicherfunktion bei. Mittels Vorlastschüttung verbleibt das im Moorboden gebundene CO<sub>2</sub> im Boden und wird nicht klimaschädigend freigesetzt.

Dem Vorbringen der Einwender wurde mit der Planänderung und der Vorlage von Deckblättern insbesondere zur Gründungsvariante sowie zur Klimaschutzbetrachtung in der Planunterlage abgeholfen. So verbleibt die Variante 3b PF gleichermaßen klimaverträglich wie die übrigen Varianten.

P 13, P 17, P 18

Im Zuge der weiteren Beteiligung zur nachträglich vom Vorhabenträger vorgelegten Klimaschutzbetrachtung nehmen die Einwender P 13, P 17 und P 18 eine Nachbewertung ihrer Variantenbetrachtung vor, die sie im Verfahren 2018 vorgestellt haben, und die ihre Auffassung zur Variantenwahl weiter unterstützt.

Die Betrachtung der Baumaßnahme müsse unter dem Aspekt des Klimaschutzes zu einer deutlichen Veränderung in der Bewertung führen. Da die Rangfolgediskussion, Schwierigkeiten durch die Klassifizierung nahe beieinanderliegender Bewertungen beinhalte, müsse diskutiert werden, ob sich diese oben beschriebene Rangfolgeänderung auch bei einer reinen Punktebewertung abzeichnet. Die Punktevergabe liege dabei zwischen 0 und 9, wobei 9 bereits eine „hoch bis sehr hoch erhebliche“ Auswirkung darstelle. Aus den oben angeführten Gründen ergebe sich folgende Aufteilung.

Tab. 3-1: Gesamtvergleich der Auswirkungen auf die Schutzgüter (2018) aus „Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung“ (S. N60). Die Zahlen in der Klammer (...) stellen die aus Sicht der Einwender 2022 veränderten Bewertungen dar.

| Schutzgut                      | Variante 2    |        |                 | Variante 3b   |        |                | Variante 3b PF |        |                |
|--------------------------------|---------------|--------|-----------------|---------------|--------|----------------|----------------|--------|----------------|
|                                | Erheblichkeit | Rang   | Punkte          | Erheblichkeit | Rang   | Punkt          | Erheblichkeit  | Rang   | Punkte         |
| Mensch                         |               | 1      | 1               |               | 3      | 6<br>8         |                | 2      | 4<br>6         |
| Pflanzen                       |               | 3<br>2 | 9<br>6          |               | 1      | 3              |                | 2      | 6              |
| Tiere                          |               | 3<br>2 | 9<br>6          |               | 1<br>2 | 3<br>6         |                | 2<br>1 | 6<br>3<br>4    |
| Boden                          |               | 1      | 3               |               | 1<br>2 | 3<br>4         |                | 1<br>2 | 3<br>4         |
| Wasser                         |               | 1      | 2               |               | 1      | 2              |                | 1      | 2              |
| Klima/Luft                     |               | 1      | 1               |               | 2<br>3 | 2<br>4         |                | 2<br>3 | 2<br>4         |
| Landschaft                     |               | 1      | 3<br>2          |               | 2      | 6<br>8         |                | 2      | 6<br>8         |
| Kultur- und sonstige Sachgüter |               | 3      | 9-6<br>4        |               | 2<br>1 | 4-<br>2        |                | 1      | 2              |
| gesamt:                        |               |        | 37-<br>34<br>25 |               |        | 29<br>30<br>37 |                |        | 31<br>28<br>36 |
| Reihenfolge rechnerisch:       |               |        | 3<br>1          |               |        | 1<br>2         |                |        | 2-1<br>3       |

Deutlich werde durch die differenzierte Punktebetrachtung, wie dicht die einzelnen Trassen in der Bewertung beieinanderliegen. Aus der Einschätzung der betroffenen Starsower in Berücksichtigung aller Varianten ergebe sich jedoch eine andere Reihenfolge. Eine geringfügige Trassenoptimierung der Variante 2 nach Norden im Bereich der Starsowniederung würde noch zu einer weiteren Reduzierung der Auswirkungen für diese Variante führen. Zudem werde die Sinnhaftigkeit der gesamten Ortsumgebung bezogen auf den Klimaschutz in Frage gestellt. Der Unterschied zwischen den Trassen 2 und 3 bPF sei nun noch deutlicher als vorher. Der Variante 2 sei also unbedingt der Vorzug zu geben, wenn man überhaupt eine Ortsumgebung bauen dürfe unter dem Aspekt des Klimaschutzes.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Rangfordediskussion verweist die Planfeststellungsbehörde auf obige Ausführung unter dieser Ziffer des Beschlusses. Die grundsätzliche Rechtmäßigkeit des Vorhabens unter dem Aspekt des Klimaschutzes ist nach Maßgabe des UVPG und des Klimaschutzgesetzes zu beurteilen. Mit der ergänzenden Vorlage des Klimaschutzfachbeitrages (Anhang A 5) trägt der Vorhabenträger einerseits den Anforderungen des UVPG n.F. nach aktuellem Stand des Wissens Rechnung, Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen THG-Emissionen und damit mögliche vorhabenbedingte Klimabeeinträchtigungen zu beschreiben als Voraussetzung für die Bewertung dieser Auswirkung im Rahmen des PF-Verfahrens (Ziffer 3.2.5.0) und deren Berücksichtigung bei der Zulassungsentscheidung (Ziffer 3.2.7). So wurde die geänderte Wahl des Gründungsverfahrens in der Starsower Niederung unter Berücksichtigung der Klimaziele der Bundesregierung getroffen. Die Wahl der Vorzugstrasse unter dem Aspekt des Klimaschutzes erfolgt gemäß § 13 Abs. 2 Satz 2 KSG in Abwägung mit anderen relevanten Umweltkriterien, siehe dort Ziffer 3.2.5.2.C.

#### **Schutzgut Landschaft**

P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P1, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Die Einwender widersprechen der Plausibilitätsprüfung zum Schutzgut Landschaft am vehementesten. Es wird auf die Einwendungen, die dazu bereits 2014 von diversen Starsower Bürgern zum damaligen Planfeststellungsverfahren vorgebracht worden seien, verwiesen. Die Trassenführungen 3a und 3b, die partiell über 4 m hohe Dämme durch die Niederung in teilweise weniger als 100 m Entfernung von Außenaufenthaltsorten der Anwohner verlaufen, seien für die Bürger Starsows, deren Gästen und Spaziergänger zwischen Mirower Holm und Mirow über die Hohe Brücke eine enorme Beschränkung des Landschaftsraumes der Sichtbeziehungen, sowie der landschaftsprägenden Strukturen. Die Variante 2 passe sich als Linienstruktur in größerer Entfernung der Topographie gut an, lediglich im von Starsow und den Wanderwegen entfernten Bereich des Feuchtgebietes im Konfliktbereich K3 komme es zur Zerschneidung von Teilräumen. Hier könnte jedoch durch geringfügige Trassenoptimierungen auch nur die Randbereiche durch die Trassenführung tangiert werden. Gerade die Anwohner und Urlauber in Starsow könnten die



mehrdimensionalen Auswirkungen von Trassenführungen in der Landschaft am besten beurteilen. Hier erfolge eine Beurteilung, die über Jahre durch Sicht- und Wegebeziehung, Topographie und Bepflanzungen geprägt sei und in Bezug zu der jeweiligen Trasse gesetzt werde. Sprechen sich also die Anwohner für eine Trassenführung aus, die das Landschaftsbild weniger schädige als eine andere Variante, so habe diese Aussage einen besonderen Wert und müsse in der Landschaftsplanerische Beurteilung berücksichtigt und abgewogen werden. Auch im Westabschnitt sei, durch die nahe Führung der 3er- Trassen am Schulzensee entlang, eine absolute Bevorzugung der Starsower für den Verlauf der 2 -er Trasse gegeben.

Der Aspekt der Beurteilung durch die Anwohner habe an keiner Stelle Eingang in die Beurteilung des Schutzgutes Landschaft gefunden, auch nicht in der Plausibilitätsprüfung.

Die hohe Eignung naturgebundener Erholung wird durch den Vorhabenträger in seiner Erwiderung bestätigt. In der aktuellen Ergänzenden Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung (Stand Januar 2015) sowie in der Plausibilitätsprüfung zur UVS werde der Variante 2 bei den Auswirkungen auf Erholungsnutzungen (siehe Schutzgut Mensch) und beim Schutzgut Landschaft der Vorrang gegenüber der Variante 3b zugewiesen. In der Gesamtbewertung seien jedoch nicht nur einzelne Schutzgüter zu betrachten, sondern es sind alle Schutzgüter gegeneinander abzuwägen. Grundsätzlich gehe die Funktion der Landschaft für Erholung und touristische Entwicklungen im Rahmen der Variantenwahl bzw. Linienfindung mit dem gebotenen Anteil über die Schutzgüter Mensch (hier Erholungsfunktion) und Landschaftsbild in die Abwägung mit ein. Die UVS- Plausibilisierung und die ergänzende Variantenbetrachtung bezögen Aussagen und Bewertungen auf die landschaftsbezogene Erholung explizit in die textlichen und tabellarischen Betrachtungen mit ein. In der Gesamtabwägung der untersuchten Varianten seien in der Bewertung der einzelnen Varianten alle Schutzgüter zu betrachten, d.h. auch Tiere und Pflanzen, Klima, Luft, Boden, Wasser sowie Kultur- und Sachgüter. Im Ergebnis ergebe sich eine Vorzugsvariante, die sich als die günstigste Linie darstelle, wenn auch alle Varianten mit z.T. deutlich nachteiligen Eingriffen verbunden seien. Die ermittelte Vorzugsvariante sei dann im weiteren Verfahren konkret beplant und im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung zum einen über die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und zum anderen über den Naturhaushalt detailliert betrachtet worden. Nach Auffassung des Vorhabenträgers sei durch

die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt (s. Punkt 3) ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten.

Den Einwendungen wird teilweise stattgegeben, teilweise werden sie zurückgewiesen.

Die Variantenwahl wirft zum Schutzgut Landschaft wie von den Einwendern vorgebracht, eine schlechtere Bewertung für die Variante 3b PF als für die Variante 2 aus.

Allerdings musste der Vorhabenträger hierbei nicht die Beurteilung der Anwohner aus Starsow in die Bewertung des Landschaftsbildes mit aufnehmen, auch wenn der Teilaspekt bei der Bewertung der Vorhabenwirkung auf das Schutzgutes Landschaft der ästhetische Zusammenhang der Landschaft, der durch die Wahrnehmung des Menschen und da insbesondere der im relevanten Bereich lebenden/wohnenden Menschen erlebbar wird. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich objektiv gutachterlich, wobei eine subjektive Bewertungskomponente des jeweiligen Gutachters sachgerecht und nicht ausschließbar ist. Nach einschlägigem Regelwerk der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (Entwurf der Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, RUVS Ausgabe 2008 und Entwurf der Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Straßenbau Ausgabe 2021) ist eine Erhebung des Landschaftsempfindens der Bevölkerung als Datengrundlage für die Bewertung der Vorhabenwirkung auf das Schutzgutes Landschaft nicht vorgesehen. Insofern wird der Einwand, dass der Aspekt der Beurteilung durch die Anwohner an keiner Stelle Eingang in die Beurteilung des Schutzgutes Landschaft findet, nicht beanstandet. Eine stärkere Beeinträchtigung der 3er-Varianten gegenüber der Variante 2 auf das Landschaftsbild wird gutachterlich genauso festgestellt, wie seitens der Einwender beurteilt. Die Plausibilität der schutzgutbezogenen Variantenreihung wird somit durch die Planfeststellungsbehörde angenommen.

Die Wichtung des Aspektes Schutzgut Landschaft und Erholungswirkung für das Schutzgut Mensch in der Gesamtvariantenwahl steht im Range gleich wie die übrigen Aspekte, die in der Variantenwahl eingepreist werden. Es ist nicht erkennbar, dass die Landschaft und deren Erholungseignung für die Menschen ein übermäßiges Gewicht erhalten darf, selbst wenn das Vorhaben in einen unzerschnittenen Raum hineingelegt wird. Mittels Ausgleichsmaßnahmen wird eine Einbindung in das Landschaftsbild vorgenommen, die die Wirkung abzumildern geeignet ist.

### **Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter**

P4; P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Die Einwender tragen vor, hinsichtlich der Kultur- und sonstigen Sachgüter müsse die Frage geprüft werden, welche Auswirkungen der Bodendenkmalflächen für eine geplante Überbauung mit einer Straße haben. Entsprechend der Landesplanerischen Beurteilung des Landesamtes für Bodendenkmalpflege 2006 sei nach Bergung und Sichtung der Flächen eine Bebauung möglich. Auch bei den nun plötzlich gestrichenen Verdachtsflächen auf Funde einer frühgeschichtlichen Nutzung des Areals könne es im Lauf des Baufortschrittes durch zusätzliche Erkenntnisse bei der Baufeldfreimachung zu Baustopps kommen, weil eben die oben genannte Bergung bzw. Sichtung und Erfassung zu erfolgen hätten. Das sei nicht im Vorfeld in der Bauablaufplanung berücksichtigt und eingeplant worden, was zu unkalkulierbaren Risiken im Baufortschritt führen dürfte. Vergleichbares gelte für Munitionserkundungen, die nur auf Flächen bei den 3er-Varianten östlich von Starsow erforderlich seien. Auch hier müssen Verdachtsflächen besonders sorgfältig bearbeitet werden und es existiere ein ähnlich unplanbares Risiko. Diese bauverzögernden Aspekte habe keinen Eingang in die Bewertung der 3er Varianten äquivalent zu den Bauverzögerungen gefunden.

Der Vorhabenträger erwidert, dass der Bestand von Bodendenkmalflächen (s. Kap. 2.9) sowie die Auswirkungen auf Bodendenkmalflächen durch den Straßenbau ausführlich in Kap. 3.4.6 der UVS-Plausibilisierung behandelt würden. Grundlage für die Bewertung bilde die Datenabfrage bei der zuständigen Fachbehörde. Dort seien in Abbildung 3 „Aktualisierte Karte der Bodendenkmale, Stand 2017 die vom Landesamt für Bodendenkmalpflege ermittelten Bodendenkmalflächen dargestellt. Gem. Vorgabe dieser Fachbehörde sei für im Verlauf der Vorzugsvariante 3b PF nur noch in geringem Umfang betroffenen Bodendenkmale eine Überbauung nach Dokumentation möglich. Bei Straßenbauvorhaben würden standardmäßig alle angetroffenen Funde nach den Vorgaben von § 11 des Denkmalschutzgesetzes MV behandelt und der Bauablauf entsprechend angepasst. Hinsichtlich der munitionsbelasteten Verdachtsflächen erfolge regelmäßig im Vorfeld der Baumaßnahme eine Räumung durch den Munitionsbergungsdienst. Etwaige Bauverzögerungen infolge von unerwarteten Munitionsfunden seien daher im späteren Bauablauf grundsätzlich nicht zu erwarten. Ganz im Gegensatz dazu quere Variante 2 eine

Klärschlamm- und Kunststoffdeponie, die erhöhte zeitliche und kostenseitige Aufwendungen erwarten lasse (s. Variantenvergleich Kap. 3.1.1 des Erläuterungsberichtes).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Darlegung der Erwidernng des Vorhabenträgers wird durch die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Ergänzend wird durch die Planfeststellungsbehörde eingeschätzt, dass eine Verzögerung des Baufortschrittes infolge unvorhersehbarer Bodendenkmal- oder Munitionsfunde im Zuge der Baudurchführung keine unmittelbaren Beeinträchtigungen von Schutzgütern nach UVPG verursachen können, die maßgeblichen Einfluss auf die umweltbezogene Variantenabwägung die Bewertung der Umweltauswirkungen hätten. Der sich aus der ehemaligen Deponie, die im Verlauf der Variante 2 einen zusätzlichen Raumwiderstand im Vergleich zu den Varianten 3 darstellt, ergebene Nachteil wegen zusätzlicher Aufwendungen zur Herrichtung von tragfähigem Baugrund und Entsorgungsfragen mit unkalkulierbaren Zusatzproblemen ist in der Variantenwahl eines der ähnlich zu wichtenden Teilaspekten zu den übrigen Teilaspekten. Hier bleibt Variante 2 richtigerweise hinter den übrigen Varianten zurück.

#### **Schutzgut Boden**

P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P19

Die Einwander tragen vor, die Auswirkung für das Schutzgut Boden bzw. Wasser veränderten sich im Planfeststellungsverfahren 2018 vor allem im Bereich der Kreuzung der OU mit der L 25. So werde im Bereich des Pechgrabens nun, anders als in den Planfeststellungsunterlagen 2014, zur Baugrundsicherung der Trasse der 3er Vorzugsvarianten die vollständige Beseitigung des Niedermoorbodens geplant, ohne dass dieser erhebliche Eingriff in die Plausibilitätsprüfung bzw. in die negative Bewertung der 3er Trasse Eingang finde. Es werde wertvollster Niedermoorboden unwiederbringlich beseitigt. Das bringe zugleich die Beseitigung eines wirkungsvollen CO<sub>2</sub>-Speicher mit sich und habe damit negative Auswirkung auf das Klima, die so in der UVS nicht abgewogen sei.

Statt in den Zierker See könnte gemäß Landesplanung im Bereich der Starsower Niederung als Ausgleichsmaßnahme eine Wiederherstellung des degradierten Niedermoores in der Starsower Niederung erfolgen und nicht dessen weitere Zerstörung. Die Führung der

Ortsumgebung auf der Variante 2 liege außerhalb des Niedermoorbodens nördlich von Starsow und hätte nicht solche negativen Effekte.

Der Vorhabenträger erklärt hierzu, dass für die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudien sowie der Plausibilitätsprüfung einheitliche Datengrundlagen heranzuziehen seien, die für alle Varianten gleichermaßen gelten (Bodenformengesellschaften). Veränderungen der räumlichen Verteilung der Bodenformengesellschaften zwischen dem aktuellen Zustand und der zum Zeitpunkt der Erstellung der UVS vorhandenen Ausgangssituation seien mit Ausnahme einer zusätzlichen Betroffenheit von Niedermoorböden eines Basen-Zwischenmoores bei Var. 2 nicht festgestellt worden (vgl. Kap. 2.5.2 der Plausibilitätsprüfung zur UVS). Hinsichtlich der klimatischen Funktion der Niedermoorböden im Untersuchungsgebiet werde auf Kap. 3.2.1 der UVS Süd (2005) sowie die Kapitel 3.4.1 und 3.4.2 der UVS Süd (2009) verwiesen, in dem der Zustand der Niedermoorstandorte beschrieben sei. Die Überbauung von Niedermoorböden sei in der UVS Süd (2005), Kap. 3.4 und Kap. 4.3.4, der UVS Süd (2009), Kap. 3.4 und Kap. 5.3.4 sowie in der Plausibilitätsprüfung zur UVS, Kap. 2.5 und Kap. 3.4.4 berücksichtigt, wobei die schlechtere Bewertung der Variante 2 im Verhältnis zu den 3er-Varianten darin begründet liege, dass sie auf größter Länge Moorboden von sehr hoher Wertigkeit quert (an der Müritz-Havel-Wasserstraße). Die Niedermoorböden in der Starsowniederung seien dagegen „lediglich“ wertvolle Böden.

Variante 2 führe zu Überbauung von 9.900 m<sup>2</sup> Moorboden im Vergleich zu 5.600 m<sup>2</sup> bei Var. 3b. Letztere enthalten auch den Eingriff in Niedermoorböden im Bereich der Kreuzung OU / L 25. Die Eingriffssituation in wertvolle Niedermoorböden sei somit über den gesamten Trassenverlauf analysiert und in der Wertung der Auswirkungen in Tabelle 33 der Plausibilitätsprüfung der UVS eingestellt. Klimatische Funktionen von Niedermoorböden seien somit ablesbar über den deutlich höheren flächenhaften Eingriff bei Var. 2 in höherem Maße betroffen als bei Var. 3b. Obwohl Var. 2 im Vergleich zur UVS 2005/2009 einen zusätzlichen besonders gravierenden Eingriff in wertvolle Moorböden auf 160 m Länge in ein Basen-Zwischenmoor erkennen lässt, wurde die gleichwertige Betroffenheit beim Schutzgut Boden beibehalten.

Die gewählten Ersatzmaßnahmen dienen der multifunktionalen Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt unter Einschluss von Bodenfunktionen mit ihren gesamten Funktionen im Naturhaushalt (inkl. klimatischer Funktionen). Gern. LBP seien mit den gewählten Maßnahmen Eingriffe in Böden vollständig kompensiert. Die Unterlage „Kurzfassung der

Inhalte nach § 16 UVPG - UVP-Bericht“ beinhalte den Klimawandel als neues Schutzgut  
gern. UVPG n.F. . Mit der Klimaschutzbetrachtung vom 09.06.2022 habe er der Unterlage  
gemäß den Anforderungen aus dem Klimaschutzgesetz (KSG) eine ergänzende Unterlage  
beigefügt, mit welcher die Auswirkungen des Vorhabens auf Treibhausgasemissionen  
untersucht worden seien.

Die Klimaschutzbetrachtung bezieht sich auf das Schutzgut Globales Klima, betreffe wegen  
der Wechselwirkungen über den Aspekt der landnutzungsbedingten THG-Emissionen  
zugleich das Schutzgut Boden, wenn wie hier wertige Böden mit hoher CO<sub>2</sub>- Bindung in  
Frage stehen. Im Ergebnis zeige sich, dass die Variante 2 mit Inanspruchnahme von dem  
höchsten Anteil von Niedermoorboden der höchsten Wertigkeit die im Vergleich zu Varianten  
3 a und b schlechteste bleibe.

Der Einwendung wird abgeholfen.

Es wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Klima unter Ziffer 3.2.5.2 C verwiesen, das in  
diesem Kontext unmittelbar mit dem Schutzgut Boden zusammenhängt, da die CO<sub>2</sub>-Bindung  
und deren drohender Freisetzung bei Aufnahme des Niedermoorbodens im Bereich Starsow  
den global zu berücksichtigenden Treibhausgaseneffekt betrifft. Der Vorhabenträger legt  
Deckblätter für eine Umplanung zurück zur bereits mit Planfeststellung vom 15. April 2015  
festgestellten Vorlastschüttung unter Vermeidung eines Bodenaustausches vor. Ohne diese  
Planänderung wäre aus den Gründen Klima und Boden die Vorzugsvariante 3b PF nicht  
planfeststellbar gewesen, weil zu erhebliche, nicht bewältigte nachteilige Auswirkungen auf  
die Umwelt zu konstatieren wären.

#### **Schutzgut Wasser**

Die Einwender P13, P17, P18 bringen vor, die nachteiligen Auswirkungen der Querung des  
Pechgrabens durch die jetzt geplante Vorzugstrasse im Schnittpunkt mit dem Westteil der  
geplanten Umgehungsstraße würden auch westlich der L 25 deutlich, und seien in die  
Variantenwahl einzustellen. Der in diesem Bereich verlaufende Graben und das  
Feuchtgebiet um den Schulensee werde unmittelbar tangiert. Bei der 100 m nördlich  
verlaufenden Variante 2 wären diese Beeinflussungen nicht gegeben. Gleiches gelte für den  
Westabschnitt für das Schutzgut Wasser (allgemeinverständliche Zusammenfassung nach

§6 UVPG S. 33): Die nahe Trassenführung am Schulzensee bedeute bei möglichen „Ölunfällen“ auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers.

Nach Überprüfung dieses Hinweises der Einwender erklärt der Vorhabenträger, dass gern. Auswirkungskarten auf Boden / Wasser / Klima der UVS (2009) keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulzensee“ ausgewiesen seien. Das Gewässer befinde sich mit einem Abstand von etwa 95 m von der OU-Trasse außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen von 50 m gern. LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Schulzensee sind Gegenstand des Planungs- und Zulassungsverfahrens für den Abschnitt West. Bei der Abschnittsbildung muss auf mögliche nachteilige Effekte eines Abschnittes auf Folgeabschnitte Rücksicht genommen werden; insbesondere spielen hier erkennbare unüberwindbare Hindernisse eine Rolle, die eine Vorzugsvariante eines Abschnittes rechtswidrig werden lassen geeignet sind. Eine Abschnittsbildung kann Dritte in ihren Rechten verletzen, wenn sie einen effektiven Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann (vgl. BVerwG Beschlüsse vom 22. Juli 2010 – BVerwG 7 VR 4/10 - und vom 23. November 2007 – BVerwG 9 B 38/07). Nach diesen Maßstäben ist die Abschnittsbildung in diesem Fall jedoch nicht zu beanstanden.

Im Vorausblick kann von der Planfeststellungsbehörde bereits eingeschätzt werden, dass durch die Lage des Anknüpfungspunktes der Planungsabschnitte Süd und West bei Variante 3b PF eine Trassenführung in einem Abstand von etwa 95 m zur Uferlinie des Schulzensees die Einhaltung des für den Gewässerschutz nach § 29 NatSchAG M-V vorgeschriebenen Mindestabstandes von 50 m für die Errichtung von baulichen Anlagen sicher eingehalten und eine vom Einwender befürchtete unmittelbare Beeinflussung des Schulzensees nach gesetzlichem Maßstab durch das Vorhaben nicht zu besorgen ist. Auch ein erhöhtes Risiko für Unfälle und Katastrophen, z.B. „Ölunfälle“ ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Im Zusammenhang mit der Änderung der Bautechnologie zur Vorlastschüttung im Bereich der Starsowniederung tragen die Einwender ergänzend vor, es sei nicht betrachtet worden, dass durch die Drainagen und die Entwässerung des Niedermoorbodens und Verdichtung des Moorbodens, neben belastetem Wasser auch CO<sub>2</sub> sowie Methan über die Drainagen nach außen gelangen könne.

Durch den Auftrag der Massen in das saure Milieu eines Niedermoors könne nicht ausgeschlossen werden, dass beim Einsinken durch Porenwasser und Gase, Schwermetalle eluiert werden und über die Drainagen bis in die Gräben gelangen.

Bei Wiedereinbau der übriggebliebenen Erdmassen in Dämmen müsse ohnehin höchste Anforderung an die Qualität des Bodens in diesen sensiblen Naturbereich gestellt werden, um das Grundwasser wegen des Fehlens von Deckschichten nicht vor Schadstoffeinträgen aus Bodenmassen mit geringer Qualität zu schützen.

Die Umstellung der Bautechnologie mit dem Ziel der Verkürzung der Bauzeit auf ein Jahr wegen des Anlegens der Drainagen sei nicht plausibel.

Insgesamt sei diese Überbauung des Pechgrabens mit einer Kreuzung bezogen auf Wasser,-Boden- und Klimaschutz egal mit welcher Maßnahme als äußerst kontraproduktiv anzusehen, auch bezogen auf den Westabschnitt der Ortsumgehung und deren Anbindung in diesem Bereich an den Südabschnitt.

Würde die Vorzugstrasse auf der Variante 2 verlaufen, sei eine Überquerung des Pechgrabens an dieser Stelle obsolet.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger ist bei der Wahl des Lieferbodens zum Einbau der Vorlast nicht frei. Der Lieferboden muss entsprechend Regeln der Technik bzgl. seiner umweltrelevanten Merkmale den Anforderungen der TL BuB E-StB entsprechen, so dass negative Auswirkungen z.B. durch Eluation von umweltkritischen Inhaltstoffen des Lieferbodens auf Grund- und Oberflächenwasser sowie Boden auszuschließen sind. Die Möglichkeit, dass Qualität und Güte der verwendeten Erdmassen für Vorlast-/Überschüttung gering sein kann, darf sich lediglich auf die bautechnischen Eigenschaften des Bodens, hier insb. die Korngrößenverteilung, beziehen.



Die Ermittlung der Konsolidierungszeit durch Anpassung der Vertikaldrainage erfolgte fachgutachterlich anhand der erkundeten und im Baugrundgutachten (U 1 Anlage 6) dargestellten geotechnischen Kennwerte.

Die Auswirkungen der Überbauung des Pechgrabens auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden und Wasser wurden in der Planungsunterlage beschrieben (UVS, U 12 LBP, U 13.4 WRRL-FB) und bewertet. Wechselwirkungen dieser Auswirkungen auf das Schutzgut globales Klima sind nicht ausgeschlossen. Da es sich um ein ehemals künstlich angelegtes Grabensystem zur Melioration des Niedermoorstandortes handelt und die Entwässerung von Niedermoor mit einhergehender Moordegradierung und damit mit vermehrter CO<sub>2</sub>-Emission grundsätzlich negative Auswirkungen auf das globale Klima hat, wird im vorliegenden Fall die Auswirkung der teilweisen Überbauung des Pechgrabens in der Gesamtschau zumindest nicht als erheblich negative Beeinträchtigung des globalen Klimas bewertet.

Damit verliert die Variante 3 b PF keine derartigen „Punkte“, dass sich Variante 2 nunmehr aufdrängen würde. Die Variantenwahl zwischen Variante 3 bPF und 2 bleibt in der Gesamtschau unverändert.

## Gesamtbewertung der Einzelvarianten

P13, P17, P18

Die Einwender tragen vor, die Feststellung der Gesamtbewertung der Plausibilitätsprüfung (S. 46), dass man durch Trassenoptimierung der 3b den Einfluss auf die Landschaft korrigiert hätte, sei durch nichts gerechtfertigt. Vielmehr stellen die 3er-Varianten durch die Ortsnähe zu Starsow und der Bau von ca. 4 m hohen Dämmen in Orts- und Wegnähe die eindeutig größten Auswirkungen auf das Landschaftsbild dar. Gleiches müsse für die Auswirkungen der Trassenführung für den Menschen gesagt werden. Hier seien die Auswirkungen der 3er Tasse als „mittel bis hoch erheblich“ anzusehen im Gegensatz zur 2er Variante mit nur „geringen erheblichen“ Auswirkungen.

Bei den Schutzgütern Klima, Luft und Boden stelle die Variante 2 nach der Variante 1 ebenfalls die bessere Lösung mit nur mittleren bis erheblichen Auswirkungen dar, im Gegensatz zu den 3er-Varianten, deren „hohe Auswirkungen erheblich“ seien. Bei den Kultur- und Sachgütern sei hingegen keine Stufung der „mittleren erheblichen“ Auswirkungen zu erkennen. In der Gesamtschau führe dies eindeutig dazu, dass für die Variante 2 „mittel bis hochehebliche“ Auswirkungen anzunehmen seien, im Gegensatz zu „hohen erheblichen“ Auswirkungen der 3er- Varianten. Damit sei die 2er Trasse die eindeutig bessere Variante bei der Addition der Platzziffern. Diese Bevorzugung der 2er-Trasse bilde sich auch durch Kostenersparungen sowohl im Bau wie Unterhaltung und Nutzung durch die kürzere Trassenführung deutlich ab. Dabei sei die reine Betrachtung der Rangfolgen als kritisch zu sehen. Trotzdem zeige sich auch hier in Tabelle 3-1, Seite N60 der Plausibilitätsprüfung, wie dicht die einzelnen Varianten beieinanderliegen. So habe Variante 1 immerhin 19 Punkte, Variante 2 18 Punkte, Variante 3a 20 Punkte und Variante 3b als Vorzugstrasse 16 Punkte in der Gesamtbewertung der Rangreihenfolgen erreicht. Zwischen der Variante 2 und der Variante 3b PF bestehe also nur ein Punktunterschied von 2 (Rängen). Setze man jedoch, wie vorher erläutert, bei den „Kultur und Sachgütern“ die Variante 2 auf Platz 3 und nicht auf 4, bei den Schutzgütern „Tiere“ und Pflanze auf Grund der Gleichbewertung in den Trassen jeweils auf den 2. Platz und den Boden jeweils auf den 1. Platz, finde in der Gesamtbewertung eine Umkehr der Platzierung statt. Die Variante 2 weise damit eine Punktzahl von 14 auf und liegt damit mit 2 Punkten vor der Variante 3b. Bei dieser Betrachtung sei nicht einmal die zuvor geführte Diskussion über die Veränderung der Platzierungen bei der Variante 2 betrachtet, die das Ergebnis noch weiter in Richtung der Variante 2 schieben würde, da sich die Rangfolgepunktzahlen erhöhen würden. Der

Versuch, eine Gewichtung der Schutzgüter in der Plausibilitätsprüfung durchzuführen, zeige den völlig unplausiblen Versuch die Variante 3b weiter auf Platz 1 zuschieben, da man offenbar erkannt habe, dass die Auswirkungen bei allen 3 Trassen erheblich seien und nur graduell unterschiedlich seien. Allerdings gehe die vorgenommene Wichtung zwischen den Auswirkungen völlig an der tatsächlichen Wirkung der einzelnen Varianten für den Menschen, und damit an dem Gewicht, den sie einzelnen Trassenführungen haben, vorbei. Für die Bewohner von Starsow ginge eine sehr deutliche Verbesserung mit der Variante 2 einher, da nicht nur die Lärmbelästigung erheblich gesenkt werde (s. Ausführung zu den Orientierungswerten), sondern auch das Landschaftsbild nicht so gravierend beeinträchtigt werde. In der Gesamtschau der Gewichtung bedeute das, wenn die Abwägung für die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung korrekt sein sollte und die Ortsumgehung deswegen überhaupt gebaut werden könne, dass die Trassenführung entlang der Variante 2 für die Menschen eine erhebliche Verbesserung des Wohn- und Erholungswertes und damit des Lebensgefühls bewirke. Die Wichtung entbehre jeglicher Logik und offenbare den Versuch, die bisherige Planung zu stützen.

Nahezu alle Verbände und Behörden hätten im Raumordnungsverfahren 2005 verlangt, dass die Streckenführung der Variante 3a bzw. 3b im Bereich Starsow weiter nach Norden verschoben werde. Das sei mit der Trasse, die im Südteil der Umgehungsstraße ebenso wie jetzt im Westteil im Plan festgestellt werden soll, nur unzureichend erfolgt. Die Straßenbaubehörde habe die Einwendungen der am Raumordnungsverfahren Beteiligten zur Optimierung der Streckenführung der Umgehungsstraße nicht zielführend umgesetzt.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, die Begründung für die vorgenommenen schutzgutbezogenen Variantenbewertungen seien in den Antragsunterlagen belegt und in den vorstehenden Punkten der Erwidern jeweils ausführlich begründet. Hinweise für Änderungen an der Variantenbewertung und Reihenfolge aus den vorgelegten Einwendungen ergeben sich daher nicht.

Der Vorhabenträger erklärt weiter, dass im Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Verbände und Fachbehörden die Variante 3b mit Auflagen zur Optimierung als Vorzugsvariante bestätigt worden sei. Der Vorhabenträger habe die Auflage aus dem Raumordnungsbeschluss mit der schalltechnischen Optimierung der Var. 3b (Verschiebung um ca. 30 m von der Ortslage Starsow nach Norden / Nordosten als Var. 3b PF) erfüllt. Es erfolge die Berücksichtigung der DIN 18005 und § 50 BImSchG.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Maßgebend für die weitere Planung war für den Vorhabenträger zunächst zu Recht das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens. Vor der Verwirklichung bedeutsamer Infrastrukturprojekte oder der Realisierung sonstiger raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen stellt sich regelmäßig die Frage nach der raumordnungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens.

Eine Einordnung des Vorhabens in das Landesraumentwicklungsprogramm M-V (LEP) und das regionale Raumordnungsprogramm (RREP) des Planungsraums Mecklenburgische Seenplatte begründet die Planung der Ortsumfahrung landesplanerisch als solche. Das Vorhaben wurde hinsichtlich der Einordnung in übrige raumordnerische Belange durch die zuständige Behörde, AfRL MS im Jahr 2006 dem Verfahren nach § 15 ROG unterworfen. Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist in der Landesplanerischen Beurteilung die Variante 3b mit den Auflagen der Trassenoptimierung im Bereich der Ortslage Starsow, als Vorzugslösung ausgegeben worden.

Für die Variantenprüfung und Alternativenabwägung in einer nachfolgenden Planfeststellung ist die raumordnerische Beurteilung insoweit eine wichtige Grundlage, ermöglicht sie doch, raumunverträgliche Varianten bereits in einer frühen Stufe der Planung mit guten Gründen auszuschließen und die fachplanerische Prüfung auf die aussichtsreichen Varianten zu konzentrieren, vergleiche BVerwG vom 16.8.1995 – 4 B 92/95, was die Effektivität eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens erheblich steigert. Dies gilt gerade auch bei einer raumordnerischen UVP.

Im vorliegenden Fall wurden Nordvarianten aus raumordnerischen Gründen frühzeitig ausgeschieden. Die Varianten für eine Südumfahrung von Mirow wurden betrachtet und die gefundene Variante 3 nochmals wegen Belangen für die Ortslage Starsow differenziert. Darüber hinaus wurde keine Variante als absolute Zielvariante festgelegt, sondern der Entwurfsplanung für die Planfeststellung aufgegeben, die Trasse zu optimieren. Die Trassenoptimierung im Bereich nördlich der Ortslage Starsow sollte zum einen zur Minimierung der Beeinträchtigung des Feuchtwiesenbereiches, zum anderen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow vorgenommen werden. Mit der Berücksichtigung der DIN 18005 bei der Trassenoptimierung und der Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 für die Wohnbereiche der Ortslage Starsow durch die

vorgenommene nördliche Trassenverschiebung wird diesen Maßgaben des ROV ausreichend entsprochen.

Das Raumordnungsverfahren mit der abschließenden landesplanerischen Stellungnahme entfaltet zunächst keine unmittelbare Rechtswirkung, vergl. BVerwG 4 A 1075/04. Die Planfeststellungsbehörde darf jedoch die vorangegangene raumordnerische Abwägung nicht durch eine eigene ergebnisoffene Abwägung der nach ihrer Auffassung maßgeblichen Standortanforderungen ersetzen, bestätigen oder korrigieren, (s. BVerwG 4 A 1075/04; seither bestätigte Rechtsprechung).

Gelangt die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass dem Vorhaben am landesplanerisch festgelegten Standort unüberwindbare Hindernisse oder überwiegende öffentliche und/oder private Belange entgegenstehen, muss sie das Vorhaben an diesem Standort ablehnen.

Im vorliegenden Fall, gelangt die Planfeststellungsbehörde gerade wegen der vorgenommenen Trassenoptimierung zur Einhaltung sogar strengerer Lärmorientierungswerte nach DIN 18005 als der gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV sowie nach der Anpassung schlussendlich auch der Bautechnologie zu Gunsten der Schonung der Böden und des Klimas in der Starsowniederung zum Ergebnis, dass keine unüberwindbare Hindernisse aus Gründen von öffentlichen oder privaten Belangen der Vorzugsvariante des Vorhabenträgers entgegen stehen.

Die seitens der Einwender favorisierte Variante 2 drängt sich nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde unter Betrachtung aller die Variantenwahl bestimmenden Faktoren nicht auf, selbst wenn sie in einigen Aspekten für die Interessen der Anwohner in Starsow sicher vorzugswürdig erscheint. Die Planfeststellungsbehörde sieht für eine rechtlich belastbare Abweichung von der Vorzugsvariante des Vorhabenträgers, die wiederum auf der landesplanerischen Beurteilung fußt- und dem Optimierungsgebot nachgekommen ist – keine Handhabe. Sie verhält sich so, wie die höchstrichterliche Rechtsprechung es herausgearbeitet hat. Zur Variantenwahl führt u.a. BVerwG 9 A 40/07 beispielhaft zusammenfassend die Herleitung der ständigen Rechtsprechung zur Variantenwahl aus. Alle ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (BVerwG Beschluss vom 20.

Dezember 1988, 7 NB 2/88; Urteil vom 9. Juni 2004 BVerwG 9 A 11/03). Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann fehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls aus guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteile vom 25. Januar 1996 BVerwG 4 C 5/95 und vom 20. Mai 1999 BVerwG 4 A 12/98 und vom 9. Juni 2004 BVerwG 9 A 11/03). Gemessen an diesen Grundsätzen kommt die Planfeststellungsbehörde nicht zu dem Schluss, dass die Variante 2 hätte Vorzugsvariante werden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde hat aus dem Beteiligungsverfahren des hier bedeutenden Träger öffentlicher Belange AfRL MS eine Stellungnahme erhalten, die die optimierte Vorzugsvariante 3b PF bestätigt. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte ist zu den jeweils aktuellen Planungen sowohl im Anhörungsverfahren 2014 als auch 2018 beteiligt worden.

#### **Eigene Bewertung der Variantenwahl durch die Einwender**

Die Einwender P 18 haben bereits mit ihrer ersten vorgelegten Einwendung eine eigene Nachbewertung der „Ergänzenden Variantenbetrachtung“ vorgenommen. Diese wurde mit der Nachbeteiligung zum Schutzgut Klima angepaßt, siehe dazu bereits oben. Sie führen dazu aus:

Da die Rangfolgendiskussion, wie bereits oben ausgeführt, Schwierigkeiten durch die Klassifizierung nahe beieinanderliegender Bewertungen beinhaltet, müsse diskutiert werden, ob sich die voran beschriebene Rangfolgenänderung auch bei einer reinen Punktebewertung

abzeichne. Die Punktevergabe liege zwischen 0 und 9, wobei 9 bereits eine „hoch bis sehr hoch erhebliche“ Auswirkung darstelle. Aus den zuvor bereits angeführten Gründen ergebe sich folgende Aufteilung:

Tab. 3-1: Gesamtvergleich der Auswirkungen auf die Schutzgüter (2i ) aus „Plausibilitätsprüfung Ergänzende Variantenbetrachtung im Rahmen der Planfeststellung“ S.N60). In grünen Zahlen sind die aus unserer Sicht veränderten Bewertungen dargestellt!!

| Schutzgut                      | Variante 2    |        |                 | Variante 3b   |        |                | Variante 3b PF |        |                |
|--------------------------------|---------------|--------|-----------------|---------------|--------|----------------|----------------|--------|----------------|
|                                | Erheblichkeit | Rang   | Punkte          | Erheblichkeit | Rang   | Punkte         | Erheblichkeit  | Rang   | Punkte         |
| Mensch                         |               | 1      | 1               |               | 3      | 6<br>8         |                | 2      | 4<br>6         |
| Pflanzen                       |               | 3<br>2 | 9<br>6          |               | 1      | 3              |                | 2      | 6              |
| Tiere                          |               | 3<br>2 | 9<br>6          |               | 1<br>2 | 3<br>6         |                | 2<br>1 | 6<br>3<br>4    |
| Boden                          |               | 1      | 3               |               | 4<br>2 | 3<br>4         |                | 4<br>2 | 3<br>4         |
| Wasser                         |               | 1      | 2               |               | 1      | 2              |                | 1      | 2              |
| Klima/Luft                     |               | 1      | 1               |               | 2<br>3 | 2<br>4         |                | 2<br>3 | 2<br>4         |
| Landschaft                     |               | 1      | 3<br>2          |               | 2      | 6<br>8         |                | 2      | 6<br>8         |
| Kultur- und sonstige Sachgüter |               | 3      | 9-6<br>4        |               | 2<br>1 | 4-<br>2        |                | 1      | 2              |
| gesamt:                        |               |        | 37-<br>34<br>25 |               |        | 29<br>30<br>37 |                |        | 34<br>28<br>36 |
| Reihenfolge rechnerisch:       |               |        | 3<br>1          |               |        | 1<br>2         |                |        | 2-1<br>3       |

Deutlich werde durch die differenzierte Punktebetrachtung, wie dicht die einzelnen Trassen in der Bewertung beieinanderliegen. Aus der Einschätzung der betroffenen Starsower in Berücksichtigung aller Varianten ergibt sich jedoch eine andere Reihenfolge. Eine geringfügige Trassenoptimierung der Variante 2 nach Norden im Bereich der Starsow Niederung würde noch zu einer weiteren Reduzierung der Auswirkungen für diese Variante führen.

Der Vorhabenträger hat die Einwendungen einer fachlichen Prüfung unterzogen und erwidert dazu, zusammenfassend für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sei festzuhalten, dass in Bezug auf Schutzgut Mensch die Schallbelastung in der Ortslage Starsow auch unter Worst-Case-Bedingungen unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 liege und er durch Abstandsvergrößerung (Verlagerung der Var. 3b PF nach Norden um ca. 30 m) seiner Minderungsverpflichtung gem. Landesplanerischer Beurteilung und § 50 BImSchG nachgekommen sei. In Beachtung des Schutzgutes Tiere seien die Otterwechsel in der Starsowniederung berücksichtigt worden (mehr Gewässerquerungen bei Var. 2 im Vergleich zu 3b/ 3b PF, aber effektive Minderung durch Maßnahmen gem. Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ). Eine Verbesserung für den Fischotter werde im Bereich der vorhandenen L 25 durch Grabenöffnung, Leitstrukturen und Einbau eines Trockendurchlasses erzielt. In Beachtung des Schutzgutes Tiere seien die Brutvogel- und Fledermauspopulationen im Bereich Starsow detailliert erfasst und bewertet wurden. Für Variante 2 träten auf dem Trassenverlauf deutlich mehr direkte artenschutzrechtliche Konflikte (Überbauung von 5 Brutrevieren artenschutzrechtlich relevanter Vogelarten) auf. In Berücksichtigung der Schutzgüter Pflanzen/ Tiere/ Kultur- und Sachgüter habe die geänderte Abschnittsbildung keine Auswirkungen auf die Auswirkungsbewertung bzgl. des Schutzgutes Pflanzen, Tiere (Konfliktbereich 5) und von Bodendenkmalen. Der Wegfall eines Dünenstandortes in der UVS-Bewertung sei gern. Unterlagen der Fachbehörden und eigener Geländeuntersuchungen berechtigt (Schutzgut Boden). Für Variante 2, über den gesamten Trassenverlauf betrachtet, trete eine wesentlich größere Betroffenheit wertvoller Niedermoorböden unter Einbeziehung ihrer klimatischen Funktion auf (Schutzgut Boden/Klima). Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft werde auch seitens des Vorhabenträgers die Variante 2 bei Landschaftsbild, landschaftsbezogener Erholung in den vorhandenen UVS-Unterlagen besser bewertet. Das Schutzgut Kultur- und Sachgüter betreffend habe durch Neuermittlung durch die zuständige Fachbehörde für Variante 2 eine wesentlich stärkere Betroffenheit von Bodendenkmalen erfahren und sich die Konfliktlage für die Vorzugsvariante 3b PF deutlich verringert. Das Erfordernis der Munitionsbergung sei in der Vorplanung der Varianten 3a und 3b gemäß gesetzlicher Vorgabe berücksichtigt worden. Danach quert Variante 2 eine Klärschlamm- und Kunststoffdeponie, was erhöhte zeitliche und kostenseitige Aufwendungen erwarten lasse.



Die Thematik Variantenwahl, ist im Erörterungstermin sehr ausführlich diskutiert worden, ohne dass es zu einer Erledigung seitens der Einwender gekommen ist.

Die eigene Bewertung der Varianten durch die Einwender wird zurückgewiesen.

Die vorgenommene und von der Bewertung des Vorhabenträgers abweichende Variantenwahl mag aus Sicht der Einwender zutreffend sein. Sie erzeugen auf diesem Weg ein anderes Ergebnis in der Reihung der Varianten, was wegen der nahe beieinanderliegenden Ergebnisse, die der Vorhabenträger erarbeitet hat, schon mit einer anders vorgenommenen Wichtung bezüglich eines Schutzgutes schnell möglich wird.

Die Wichtungen sind je nach Perspektive nachvollziehbar. Die aus Sicht der Einwender geänderten Rangfolgen begründen sich nach deren Dafürhalten aus den vergebenen Punkten je Schutzgut. Sie haben die Schutzgüter Pflanzen und Tiere betreffend die Variante 2 als besser eingeschätzt.

Die um drei Punkte bessere Bewertung des Schutzgutes Tiere beziehen die Einwender im Wesentlichen auf die Brutvögel, die ihrer Ansicht nach im Verlauf der Variante 3b PF stärker gefährdet würden, als bei Variante 2. Diese Begründung wird zurückgewiesen.

Es wurde seitens des Vorhabenträgers im Erörterungstermin ausführlich dargelegt und anhand der Unterlage 12.3.5 Blatt 1 und Unterlage 1, Anlage 5, Abbildung 5, erläutert, wo in den Brutvogelkartierungen Standorte oder Brutquartiere von streng geschützten Vogelarten angetroffen wurden. Die grundlegende Brutvogelkartierung, auf welche die Einwender Bezug nehmen, stammt aus dem Jahre 2016, die Besiedelung der Trassenräume der Varianten hat sich über den Verlauf der Jahre verändert und plausibilisiert. Die Betroffenheit der Brutvögel ist zwar gegeben, das gilt aber für beide Trassenverläufe der Varianten 2 und 3b PF gleichermaßen. Da Variante 2 über trockene Standorte verläuft, ist es richtig, anzunehmen, dass sich dort nach wie vor vermehrt Brutvögel, v.a. Bodenbrüter, aufhalten, so dass eine derartige bessere Bewertung wie von den Einwendern in der Tabelle vorgenommen, nicht plausibel ist. Bezüglich dieses Schutzgutes bleiben die Varianten realistisch betrachtet näher beieinander als von den Einwendern vorgetragen.

Zum Schutzgut Boden und Klima nahm der Vorhabenträger im Nachgang eine Änderung der Bautechnologie vor, um das Schutzgut Niedermoorboden und globales Klima mittels Vermeidungsmaßnahme – Verzicht auf Bodenaustausch zur Gründung in der

Starsowniederung zu schonen und so die Variante 3 b PF hinsichtlich der Umweltauswirkungen zu optimieren. Da Variante 2 nahe der Müritz-Havel- Wasserstraße über hochwertvollen Moorboden verläuft und diesen dort stark beeinträchtigen würde, ist die Bewertung dieser Variante als beste, bezogen auf das Schutzgut Boden, wie von den Einwendern vorgenommen, nicht haltbar.

Auch beim Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter gab es eine andere bessere Bewertung seitens der Einwender. Insbesondere haben sie dem Schutzgut Landschaft für die Variante 3b PF eine schlechtere Punktzahl gegeben. Diese Wertung wird seitens der Planfeststellungsbehörde mitgetragen. Dazu ist oben ausgeführt worden. Sie führt jedoch nicht dazu, dass die Variantenwahl sich insgesamt als ungeeignet oder fehlerhaft darstellt.

Insgesamt bewirkt die anders gewichtete Punktvergabe, wie von den Einwendern vorgenommen, in der Gesamtberechnung keine Verschiebung der Rangfolgen zu Gunsten der Variante 2 gegenüber Variante 3b PF die einzelnen Schutzgüter betreffend. Durch die verschiedenen Punktvergaben wird erst in der Gesamtberechnung der vergebenen Punkte, die die Rangfolge anhand der Summe bestimmt, Veränderung erzeugt, so dass auf dieser Ebene die Variante 2 nach Bewertung der Einwender die Vorzugsvariante wird.

Die mit diesem Gegenentwurf vorgenommene Variantenbewertung der Einwender weist keinen marginalen Fehler aus, der bei der Wichtung seitens des Vorhabenträgers geschehen sein müsste. Die Bewertung jeweils der einzelnen Schutzgüter und gerade das dichte Beieinander liegen der Varianten 3b PF und 2 zeigen auf, dass sich keine der Varianten aufdrängt. Die Veränderung der Rangfolge lediglich durch ein Rechenmodell zeigt, dass es keine gravierenden Fehleinschätzungen gegeben hat, die dann seitens der Planfeststellungsbehörde hätten zu einer anderen Bewertung führen müssen. Auf die Wahlfreiheit des planenden Vorhabenträgers bei der Variantenaufstellung wurde oben bereits hingewiesen. Erst, wenn sich eine andere als die getroffene Variante aufdrängt oder die getroffene Vorzugsvariante doch unüberwindbare Hindernisse erzeugt oder Belange über Gebühr strapaziert, ist sie zu verwerfen.

Die Vorzugsvariante 3b PF erzeugt im vorliegenden Fall keine unüberwindbaren Hindernisse. Sie lässt zudem keine Belange der Einwender unbewältigt. Die Schutzvorkehrungen, v.a. das Schutzgut Mensch betreffend, erfüllen die rechtlichen Vorgaben. Auch die eigene Bewertung der Einwender führt zur Erkenntnis, dass die Variante 2 sich aber gerade gegenüber der Variante 3b PF nicht aufdrängt, sondern naheliegt.

Somit sind alle Einwendungen geprüft widerlegt und alle Wertungen in den Unterlagen zur Darstellung der Umweltverträglichkeit des Projektes mit den Erwiderungen des Vorhabenträgers bestätigt. Es bleibt abschließend festzuhalten, dass

- die Schallentlastungswirkungen auf die OD Mirow belegt wurden (Entlastung zwischen 3,5 bis 5,6 dB(A), Reduktion der belasteten Anwohner über dem Gesundheitswert gem. UBA um 772 Personen) und
- auch bereits ohne Berücksichtigung der B 189n, die Verkehrsbelastung in der Ortslage um 55 Prozent reduziert und damit nahezu der gesamte Durchgangsverkehr auf die Ortumgehung verlagert wird

und somit das Ziel gemäß Raumordnungsbeschluss „Entlastung der Ortslage Mirow“ durch den Bau der Ortsumgehung auf der Vorzugstrasse 3b PF erreicht wird.

#### 3.2.4.3.4. Gesamtergebnis der Variantenabwägung

Die fachplanerische Abwägung der Trassenalternativen ergibt nach Diskussion (siehe oben) und Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, dass der vom Vorhabenträger in die Planfeststellung eingestellten Variante 3b PF auch nach Vorlage der zur Planänderung eingereichten Unterlagen gefolgt werden kann. Es stehen keine rechtlichen Bedenken aus den Grundsätzen (s.o. 3.2.4.1) zur Erarbeitung der Vorzugsvariante entgegen.

Tab. 3-1: Gesamtvergleich der Auswirkungen auf die Schutzgüter (2018)

| Schutzgut                      | Variante 2    |      |                  | Variante 3b   |      |                  | Variante 3bPF |      |                  |
|--------------------------------|---------------|------|------------------|---------------|------|------------------|---------------|------|------------------|
|                                | Erheblichkeit | Rang | Punkte           | Erheblichkeit | Rang | Punkte           | Erheblichkeit | Rang | Punkte           |
| Mensch                         | •             | 1    | 1                | ••            | 3    | 6                | ••            | 2    | 4                |
| Pflanzen                       | •••           | 3    | 9                | •••           | 1    | 3                | •••           | 2    | 6                |
| Tiere                          | •••           | 3    | 9                | •••           | 4 2  | 3 6              | •••           | 2 1  | 6 3              |
| Boden                          | •••           | 1    | 3                | •••           | 1    | 3                | •••           | 1    | 3                |
| Wasser                         | ••            | 1    | 2                | ••            | 1    | 2                | ••            | 1    | 2                |
| Klima/Luft                     | •             | 1    | 1                | •             | 2    | 2                | •             | 2    | 2                |
| Landschaft                     | •••           | 1    | 3                | •••           | 2    | 6                | •••           | 2    | 6                |
| Kultur- und sonstige Sachgüter | •••<br>••     | 3    | 9 6              | ••            | 2-1  | 4-2              | ••            | 1    | 2                |
| <b>gesamt:</b>                 |               |      | <b>37<br/>34</b> |               |      | <b>29<br/>30</b> |               |      | <b>31<br/>28</b> |

| Schutzgut                | Variante 2 |  |   | Variante 3b |  |     | Variante 3bPF |  |     |
|--------------------------|------------|--|---|-------------|--|-----|---------------|--|-----|
| Reihenfolge rechnerisch: |            |  | 3 |             |  | 4 2 |               |  | 2 1 |

### 3.2.5 Abwägung der öffentlichen Belange

#### 3.2.5.0 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

##### 3.2.5.0.1 Allgemeines

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPVwV- vom 18.09.1995-GMBI. 1995, S.671), der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen und den vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und dient der Entscheidungsvorbereitung zur Zulässigkeit des Vorhabens.

Wird das UVPG ohne weiteren Zusatz genannt, ist das UVPG in der Fassung seiner letzten Änderung durch Art. 14 G v. 10.9.2021, also einer Fassung nach der grundsätzlichen Neufassung zum 17.05.2017, gemeint. Wird Bezug auf das UVP in seiner vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung gemeint und trägt den Zusatz <sup>a.F.</sup>

Diese Differenzierung wird erforderlich, weil die Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG <sup>n.F.</sup> durchgeführt wird, s.o. Ziffer 2.4, jedoch auch Unterlagen und Sachverhalte aus der Zeit vor der UVPG-Neufassung vorliegen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Nachfolgend wird für jedes vom Vorhaben betroffene Umweltschutzgut die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG vorgenommen. Hierbei werden die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Minderungs-, Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz-, Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen berücksichtigt.

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

### **3.2.5.0.2 Stellungnahme zum UVP-Bericht allgemein**

#### **NV 01, BUND MV e.V.**

Der BUND MV e.V. gibt in seiner Stellungnahme vom 06.07.2022 zu bedenken, dass die Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie im März 2018 aufgestellt worden sei und auf Daten zurückgreife, die 2017 vorhanden waren. Die Datenlage ist aus seiner Sicht unzureichend, weil nicht aktuell genug. Insbesondere die Daten zur Fauna seien veraltet, weil sie aus noch länger zurückliegenden Kartenunterlagen zu stammen scheinen.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Zum einen ist sie formalrechtlich verspätet vorgebracht; sie war in den vorgängigen Stellungnahmen, die sich bereits auf selben Stand der Unterlagen bezogen haben, nicht enthalten. Die Beteiligung zur 3. Planänderung bezog sich auf die Umstellung der Bautechnologie und die Klimaschutzbeurteilung des Vorhabenträgers und brachte keine geänderte Umweltstudie mit sich.

Der BUND MV e.V. hat sich zudem trotz ordnungsgemäß zugestellten Einladungen zum Erörterungstermin nicht dort beteiligt, um etwa die Datenlage zu erörtern.

Da nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde – konformgehend mit der Rechtslage – die Aktualität der plausibilisierten Umweltverträglichkeitsstudie mit Daten aus 2017 zum Zeitpunkt der Planfeststellung in 2022 gegeben ist, weil sie nicht älter als fünf Jahre sind, wird das Vorbringen des Umweltverbandes auch inhaltlich zurückgewiesen.

Da Planungs- und Zulassungsverfahren oft mehrere Jahre dauern, ist klar, dass die dabei aufwendig zu erhebenden faunistischen Daten nicht ständig in kurzen Zeitabständen nachgeführt werden können. In der Praxis hat sich eine „5-Jahres-Regel“ entwickelt. Sie findet sich in zahlreichen Leitfäden, methodischen Vorgaben u. a. bei Gassner et al. 3 Hier kommt die Regel als Teil eines formulierten Standards zur Aktualität von Datenbeständen für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biologische Vielfalt zum Tragen, sie hat hier

orientierenden Charakter. Der aktuelle Leitfaden des BMVI zum Artenschutz an Bundeswasserstraßen führt zu dem Thema aus: „Bei der Auswertung vorhandener Daten ist auf eine ausreichende Aktualität [...] zu achten. Als Anhaltspunkt kann hier gelten, dass die Daten – je nach Dynamik des Betrachtungsraums – zum Zeitpunkt der Planfeststellung i. d. R. nicht älter als fünf Jahre sein sollten [...]. Wenn sich seit der Erhebung der Daten die landschaftliche Situation und die Zusammensetzung der Biozönosen im Betrachtungsraum nicht oder nur wenig verändert hat (kein Nutzungs- oder Strukturwandel, keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen), kann auch bei einem höheren Alter der Daten von deren Gültigkeit ausgegangen werden. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Hinweise vor, dass sich die landschaftliche Situation und die Zusammensetzung der Biozönosen sowie entsprechende Randbedingungen im Untersuchungsgebiet sich seit 2016 derart verändert haben, um eine maßgebliche Veränderung der Habitatsbedingungen für die untersuchten Arten und deren potentiell und tatsächliches Vorkommen zu verursachen. Auch für das tatsächliche Vorkommen neuer, bislang nicht untersuchter Arten liegen der Planfeststellungsbehörde keine Hinweise vor.“

#### **3.2.5.0.3 Schutzgut Mensch**

Die Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf die Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen bilden in Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß §§ 1, 2, 25 UVPG die geltenden Vorschriften und Konventionen, v.a. BImSchG i.V.m 16. BImSchV, DIN 18005, AVV Baulärm bezüglich des Lärmschutzes sowie BImSchG , TA Luft bezüglich der Luftqualität und BNatSchG, NatSchAG MV bezüglich des Landschaftsschutzes als wesentliches Erholungselementes für die Gesundheit der Menschen unter besonderer Berücksichtigung des Vorsorgegedankens. Insoweit ist eine Bewertung anhand unterschiedlicher Wirkfaktoren angezeigt.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind als Schutzziele für den Menschen, insbesondere der Erhalt gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz des Wohnumfeldes sowie der dem Wohnumfeld zugeordneten Funktionsbeziehungen zu benennen. Ebenso ist der Erhalt von Flächen für Erholung und Freizeitaktivitäten zu beachten.

Es liegt hier nahe und wird auch durch Einwendungen im Anhörungsverfahren bestätigt, dass insbesondere durch die Anwohner Starsows die Auswirkungen des Bauvorhabens (auch unterhalb gesetzlich bestimmter Schwellenwerte z.B. für Lärm, Luftschadstoffe)

einschließlich den Änderungen des bisherigen Wohn- und Erholungsumfeldes als Störung des körperlichen, geistigen oder sozialen Wohlbefindens empfunden werden.

Dieses wird auch in der Bundestagsdrucksache BT Drs. 14/2300, S.38ff und UVPG Kommentar; Hoppe, Beckmann, Kment, 5. Auflage, § 2 RdNr. 34 angeführt. Demnach sind markante Änderungen des bisherigen Wohn- und Erholungsumfeldes durch etwa Straßenneubau anerkannte nachteilige Umweltauswirkungen in Hinsicht auf die menschliche Gesundheit und somit das Wohlbefinden.

Unter der Berücksichtigung, dass das Wohlbefinden – im Sinne eines bestmöglichen Gesundheitszustandes – von zahlreichen unterschiedlichen inneren und äußeren Einflussfaktoren abhängig und von komplexem Charakter ist, erfolgt hier im Hinblick auf mögliche schädigende Umwelteinflüsse durch den Bau und Betrieb der Straße auf die Menschen eine Bewertung dahingehend, ob die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren selbst ursächlich für Krankheiten oder krankheitsfördernd sein können.

Im Zusammenhang stehen damit zunächst nachteilige Wirkungen infolge von Lärm und Luftverunreinigungen aber auch, siehe vorstehend, psychische Belastungen durch Umfeld-Veränderungen im Wohn- und Erholungsbereich, die jedoch individuell verschieden intensiv wahrgenommen werden und auf die Gesundheit einwirken.

Anhand der Einwendungen von durch das Vorhaben betroffenen Anwohnern ist auf eine hohe Empfindlichkeit hinsichtlich des sozialen Wohlempfindens der Betroffenen gegenüber dem Vorhaben mit seiner visuellen, akustischen und räumlich zerschneidenden Wirkung zu schließen.

Für die Dauer der Bauzeit wird die nachteilige Umwelteinwirkung als nicht unzumutbar eingestuft, denn mit der Schalltechnischen Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge wurde nachgewiesen, dass in den trassennahen Wohnbereichen Starsow und Hohe Brücke der zulässige Immissionswert während der Bauzeit nach AVV Baulärm nicht überschritten wird. Berücksichtigt wurde darin ein Mindestabstand ca. 130 m zwischen Immissionsorten und der Baustelle, insbesondere bei Erd-, Straßenoberbau- und Brückenbauarbeiten im Bereich Starsow und Hohe Brücke. Vorausgesetzt wurde dabei die Einhaltung der tageszeitlichen Bauzeitenbeschränkungen.

Weitere zu erwartende baubedingten Störungen durch z.B. durch Erschütterungen oder Schadstoffemissionen entstehen für die Dauer der Bauzeit bei Herstellung der Vorlastschüttung sowie des Setzens von Spundwänden und den Gründungsarbeiten für die

Widerlager am Bauwerk 5S. Sie sind vorübergehender Natur. Dennoch beeinträchtigen Erschütterungen grundsätzlich das als hoch eingestufte Schutzgut der menschlichen Gesundheit der Anwohner in Starsow und Hohe Brücke.

Die Vorlastschüttung im Bereich der Ortslage Starsow wird im normalen Erdbau hergestellt. Dabei treten natürlich auch Erschütterungen auf (z.B. beim Verdichten), diese sind aber gering und haben keine merklichen Auswirkungen. Die teilweise nötigen Vertikaldrains werden gestopft bzw. eingedrückt, dabei treten jedoch keine merklichen / relevanten Erschütterungen auf. Schäden an nahestehenden Bestandsbauten können entstehen, sofern diese in den Sanden gegründet sind. Nahestehend meint bei hier angetroffenen Baugründen einen Abstand von weniger als ca. 25 m. Da jedoch die Abstände der Baustelle im Bereich Strecke in der Starsower Niederung über 25 m zur Wohnbebauung sind sowie die Baugrundeigenschaften die Übertragung an vorhandene Wohnbebauung auf diesem Abstand reduzieren, werden die verbleibenden etwaigen Einträge an Erschütterungen auf die Wohnbebauung als kaum spürbar bis maximal im Einzelereignis als unkritisch bewertet. Unter Berücksichtigung der nach Schalltechnischer Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorausgesetzten Bauzeitbeschränkung (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) werden die erschütterungsträchtigen Ereignisse als parallel zum Lärm auftretende Immissionen und als entsprechend zumutbar erachtet.

Auch bei der Gründung des Bauwerkes 5S treten grundsätzlich keine merklichen / relevanten Erschütterungen auf. Bei Setzen der Gründungen auf der Ostseite und somit in Nähe der Wohnbebauung Hohe Brücke sind erheblich nachteilige Schwingungseinträge nicht ausschließbar, deren Intensität jedoch von der Wahl der Gründungstechnologie (Rammen oder Vibrieren) abhängig ist. Sie werden prognostisch als unkritisch bewertet. Zusätzliche Schutzvorkehrungen in der Zulassungsentscheidung sind möglich und geeignet, etwaige Restrisiken bzgl. Schädigungen an der Wohnbebauung abzuwenden und so die Beeinträchtigung auf ein nicht erhebliches Umweltmaß abzusenken.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben zum Immissionsschutz während des Baugeschehens einzuhalten.

Für die Störwirkungen des Vorhabens nach Inbetriebnahme gelten andere rechtliche Grundlagen und Grenzwerte, an denen sich das Vorhaben und seine Umweltauswirkung zu messen hat.

Nach § 41 BImSchG muss beim Bau einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden



können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Entsprechende Beurteilungsgrundlagen hierfür enthält die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Mit Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens (U 11) ist der Vorhabenträger der zuvor genannten Verpflichtung nachgekommen.

Der Vorhabenträger hat sich zur eigenen Maxime hinsichtlich der Einhaltung der Lärmwerte die DIN 18005 gemacht, die für das Fachplanungsrecht nicht bindend ist. Die zulässigen Orientierungswerte für Schallimmissionen nach der DIN 18005 liegen jedoch niedriger als nach der für den Straßenbau maßgeblichen und verbindlichen 16. BImSchV. Die Heranziehung der DIN 18005 wird durch die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und im gleichen Maße zum Maßstab gemacht. Mit dieser Argumentationslinie wird der Rechtsprechung des BVerwG 9 A 16/16 auf jeden Fall gerecht, die eine weitere Absenkung der Zumutbarkeitswerte der 16. BImSchV um weitere 2 d B(A) wegen der in der im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2) zu sehenden Gesundheitsvorsorge als geboten erklärt. Die Orientierung an den Werten der DIN 18005 für die Schallauswirkungen des Vorhabens gilt daher für die Bewertung der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit in diesem Fall.

Es sind verschiedene Gebiete mit unterschiedlichen Vorbelastungen betrachtet worden. Bereiche, die durch das Vorhaben eine Verbesserung der Situation (Ortslage Mirow) erfahren, werden hier nicht weiter betrachtet.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen Straße ändert sich die Lärmsituation insbesondere für die Anwohner von Starsow und Hohe Brücke. Hier wird eine Verschlechterung der Situation eintreten, da bisher gar keine Belastung durch Bundesstraßenverkehr vorhanden ist. Der Neubau der Straße erfolgt im Raum ohne jegliche Vorbelastung – ausgenommen die in Süd-Nord-Richtung und somit in 90° anderer Richtung verlaufenden L 25, die durch den westlichen Ortsrand von Starsow führt.

Im Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens werden für alle betrachteten Prognosefälle (mit B 189n, ohne B 189n) die derzeit maßgeblichen- Grenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit und des Verfahrens zur Berechnung des Beurteilungspegels mit Ausnahme der Immissionsorte an der Hohen Brücke eingehalten.

An den Immissionsorten mit Verlauf der Straße nordöstlich von Starsow und Hohe Brücke werden für den Planfall mit B 189n Beurteilungspegel tags von maximal 56 dB(A) an Gebäuden bzw. 58 dB(A) an Außenwohnbereichen und für nachts von maximal 49 dB(A)

prognostiziert (U 11.9). Die zum Schutz der menschlichen Gesundheit rechtlich vorgegebenen Grenzwerte der 16. BImSchV für in diesem Bereich per gültigen Flächennutzungsplan ausgewiesenes Wohngebiete (Mischgebiet) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden somit eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Auch die als selbst gesetzten Maßstab herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 (tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) für Dorf-Mischgebiete nach BauNVO) werden eingehalten. Für die Immissionsorte - Wohnbereiche und Außenwohnbereiche - mit Ausnahme Hohe Brücke sind damit keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten. In Höhe Brücke verbleibt jedoch nach der Planung unbewältigter, über die herangezogenen Orientierungswerte liegender und damit in diesem Kontext unzumutbarer Lärm, so dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch aufweist. Diese offene Problematik ist der Bewältigung in der Zulassungsentscheidung zugänglich, indem zusätzliche Schutzvorkehrungen aufgegeben werden. Die Planfeststellung des Vorhabens enthält daher eine Immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmung, s. Ziffer 1.2.10. Mit dieser Lärmschutzmaßnahme sind gesundheitliche Bedenken für den gesamten Verlauf des Vorhabens beseitigbar und das Vorhaben verbleibt unter dem Aspekt Lärm nur noch mit mittlerer bzw. sogar geringer nachteiliger Umweltauswirkung auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit.

Ebenso wurde hinsichtlich der Luftqualität durch den Vorhabenträger eine Beurteilung der zu erwartenden Belastungen vorgelegt (U 11.LuS – Luftschadstofftechnische Untersuchung). Danach werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV bereits im Nahbereich, d.h. in einem Abstand von 10 m zur Fahrbahn sicher unterschritten. Der Immissionsgrenzwert ist gemäß § 1 Nr. 15 der 39. BImSchV ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Insofern sind nach rechtlicher Beurteilung auch hier keine relevanten nachteiligen Belastungen für die Menschen gegeben.

Betriebsbedingte relevante Erschütterungen im Sinne der DIN 4150 sind aufgrund der Entfernung der Trasse zur Wohnbebauung und der Baugrundgeologie nicht zu erwarten.

#### Wohnumfeld

Zur Beurteilung der Gesundheitsrelevanz des Wohnumfeldes liegen noch keine allgemein anerkannten und für die Umweltprüfung rechtlich verbindlichen Indikatoren vor.

Das Bauvorhaben bringt Veränderungen des direkten Wohnumfeldes sowohl für die in der Stadt Mirow und Umgebung als auch im nördlichen Bereich des Dorfes Starsow lebenden Menschen mit sich. In den an die Ortsdurchfahrt angrenzenden Wohngebieten der Stadt Mirow verringern sich mit Verlegung der Verkehre der Bundesstraße B 198 die Lärm- und Schadstoffbelastungen. Auch nimmt der Durchgangsverkehr als Störung der innerstädtischen Wegeverbindungen mit quasi abgrenzender Wirkung ab; Wegeverbindungen und Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele werden verbessert. Infolge ist von einer Verbesserung des Wohnumfeldes und damit des gesundheitlichen und sozialen Wohlbefindens für die dort lebenden Menschen auszugehen. Die siedlungsnaher Erholungsfunktion erfährt mit dem Vorhaben in der Ortslage Mirow also eine wesentliche Aufwertung.

Im nördlichen Bereich des Dorfes Starsow dagegen entstehen mit dem Bau der Ortsumgehung für die dort lebenden Anwohner neue Lärm- und Schadstoffquellen (s.o.) sowie Änderungen von Wegebeziehungen, Änderungen der Natur und Landschaft und damit verbunden veränderte Sichtbeziehungen. Insbesondere die durch den Straßenverkehr verursachte Verlärmung siedlungsnaher Freiräume auf einer Fläche von ca. 1,7 ha, die optische Wahrnehmung des Straßenkörpers mit Dammhöhen > 2 Meter und des sich ständig bewegenden Fahrzeugverkehr - nachts mit Licht- und die Einschränkung der Begehbarkeit des siedlungsnahen Freiraumes werden für die Anwohner des Dorfes Starsow und Hohe Brücke störend wirken und das bisherige Leben verändern, was grundsätzliche Auswirkungen nicht nur auf die physische, sondern auch die psychische Gesundheit nach sich zieht, wie den Einwendungen der Einwohner von Starsow (P 4, P 5, P 6, P 7, P 8, P 9, P 10, P 11, P 12, P 13, P 15, P 16, P 17, P 18) zu entnehmen ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens wird bezüglich des Schutzgutes Mensch als mit erheblichen Nachteilen verbleibend bewertet, die jedoch in der Zulassungsentscheidung nicht unbewältigbar sind.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Vorbringen der Einwender bezüglich landschaftlichen Erlebens, Sichtbeziehungen, gekappter Wegeverbindungen erfolgt im Kontext mit der Variantenwahl, s.o. Ziffer 3.2.4.3. und unter der Ziffer 3.2.6. Dort wird dem Vorbringen im Abwägungsvorgang ausführlich begegnet und soweit als berechtigt, u.a., weil das Schutzgut Mensch erheblich beeinträchtigend bewertet, mittels Schutzanordnungen stattgegeben. Um Doppelungen zu vermeiden und weil es an diese Stelle lediglich Rückschlüsse auf die Haltung der Einwender hinsichtlich des Schutzgutes, das hier als Sachverhalt des konkreten Vorhabens behandelt wird, sind, wird auf die Ziffer 3.2.4.3

verwiesen. An dieser Stelle erfolgt die Nennung der Einwände aus der Beteiligung der Öffentlichkeit bezüglich des Schutzgutes und deren planerischer Umgang durch den Vorhabenträger, um daran die Bewertung nach § 25 UVPG vorzunehmen.

Durch die trassennahen Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Straße in die Landschaft im Bereich der Dammschüttung für Bauwerk 5S werden visuelle Störungen zwar zum Teil reduziert, eine aus den verbleibenden Störungen voraussichtlich folgende Minderung des sozialen Wohlempfindens der Anwohner kann damit aber nicht vollständig vermieden werden. Auch die veränderten Wegeverbindungen zwischen Starsow und Mirow und in die Forste werden nicht vollumfänglich wiederhergestellt. Es wird eine Querung im Weg nach Hohe Brücke über die B 198 hergestellt (Planweg 2), auf welche auch andere Wege (Planwege 3a und 3b südlich und nördlich) hingeführt werden. So wird die hauptsächlich genutzte Verbindung zwischen Starsow und Mirow für Fußgänger und Radfahrer aufrechterhalten. Allerdings erfolgt die Querung im Zuge dieses zusammengefassten Weges über die Ortsumgehung auf freier Strecke plangleich und ohne Querungshilfe, was für den langsamen Verkehrsteilnehmer Fußgänger/Radfahrer ein erschwertes Queren bereitet und für alle Verkehrsteilnehmer eine nicht kalkulierbare Unfallgefahr bedeutet. Die prognostizierte Verkehrsbelastung der B 198 OU Mirow geht gesamt von 4.740 KFZ/Tag für den Prognosefall 2030 ohne B 198 n aus (in Höhe der Querung des Weges 2; vergl. Bild 1.5 Anlage 1 zur U 1). Eine sichere Querung im Zuge des Weges 2 ist mit dieser Verkehrsbelastung noch nicht ausgeschlossen. Mit Hinzukommen des Verkehrs aus der im BVWP 2030 aufgenommenen B 189n Wittstock-Mirow erhöht sich die Verkehrsbelastung auf 8.140 KFZ/Tag (vergl. Bild 1.7 Anlage 1 zur U 1). Eine sichere und leichte Querungsmöglichkeit im Zuge des Weges 2 wird bei einer solchen Verkehrsbelastung nicht mehr gesehen und als erheblich nachteilig für das Schutzgut Mensch in seinem Bewegungsraum und etwaiger Bedrohung der Gesundheit /Unfallgefahren betrachtet. Zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an dieser Kreuzung ist in der Zulassungsentscheidung die Vorgabe zusätzlicher Schutzmaßnahmen möglich. So reduziert sich die nachteilige Auswirkung des Vorhabens auf ein mittleres Maß im Kontext Bewegungsradien und Unfallvorsorge.

Durch Umverlegung der übrigen Wege an den Planweg 2 erzeugten Mehrwege sind Fußgängern und Radfahrern zumutbar, da es sich grundsätzlich um Wegeverbindungen zur Überwindung größerer Distanzen und weiter auseinanderliegender Ziele und Quellen der Verkehre handelt. Die Zumutbarkeitsgrenze für Fußgänger bei entfernt liegenden Ziel- und Quellorten liegt nach entwickelter Rechtsprechung bei bis zu 3 km (so herleitbar anhand des

Sachverhaltes zu BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 – 9 A 12/05). Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsverbindung ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (in Anlehnung an Rechtsprechung zur Anbindung Anlieger: ständige Rechtsprechung seit BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2003 - BVerwG 9 A 54.02 und herrschende Meinung s. Kommentarlage zu § 8 a FStrG Nr. 14 S. 18 m.w.N.).

Außerdem werden diese Wege 3 a und 3 b eher wenig genutzt. Dass nicht alle Wegeverbindungen mit Kreuzungen über die B 198 aufrechterhalten werden, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit richtig.

Die Störung der visuellen Sichtbeziehungen durch das Verbauen der bis dahin unverbauten Landschaft ist nicht vermeidbar, da das Vorhaben als solches die Ursache dieser Beeinträchtigung des Landschaftserlebens setzt. Denkbare Minderungsmaßnahmen wurde im Laufe des langjährigen Planungsprozesses erwogen, aber seitens der Betroffenen schon auf Öffentlichkeitsterminen abgelehnt und so nicht weiter in der Planung verfolgt (Brechung der Sichtbeziehung auf das technische Bauwerk Straße mitsamt darauf geschehenen Bewegungen durch Verkehr durch einen Landschaftswall).

Diese gesamte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes als Teil der menschlichen Erholung betrifft zudem auch die in den Ferienunterkünften dieser Orte verweilende Urlaubsgäste. Dass die Immissionsbelastungen in dem Gebiet nördlich von Starsow gesteigert werden, führt jedoch zu keiner, dem Bauvorhaben widersprechenden Bewertung, zumal nach Schalltechnischer Untersuchung auch für die Außenwohnbereiche keine Überschreitung der rechtlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der Orientierungswerte der DIN 18005 zu erwarten sind (U 11.1 Abschn. 11.1.6.3) und s.o.

Das Verhältnis der Lage der neuen Straße zu den Urlaubsquartieren in Starsow bedeutet zwar eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Ortes für Fernreisende per Auto, beeinträchtigt aber zugleich die Aussicht und das Erholungsverhalten in eine Himmelsrichtung. Allerdings ist die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen und Wegebeziehungen für Urlauber anders zu bewerten als für die Bewohner von Starsow, weil sich die Situation für die Urlauber auf ein kleines Zeitfenster beschränkt und keine eklatante Veränderung der Dauerwohnsituation bedeutet, so dass bezüglich der sich dort nur kurzzeitig aufhaltenden Menschen nicht von einer Gesundheitsgefährdung in psychischer Hinsicht ausgegangen werden muss.

Unter dem Gesichtspunkt der Erholungseignung des Raumes des Vorhabens sowohl für Einwohner als auch für Urlauber ist zu konstatieren, dass die Beeinträchtigung auch der siedlungsfernen Erholungsbereiche in der direkten Umgebung der Straße unstrittig gegeben

ist, selbst wenn daran angrenzende Gebiete weiterhin für Erholungsnutzung zur Verfügung stehen. Die Beeinträchtigung durch die Zerschneidungswirkung des Straßenkörpers betrifft teilweise landesplanerisch ausgewiesenen Schwerpunktraum für Tourismus und steht somit im Konflikt mit den Zielen der Raumordnung. Hohe Beeinträchtigung der Erholungsfunktion für den Menschen entsteht bei dem Kreuzungspunkt der Ortsumgehung mit der für wassertouristische Erholungsnutzung hoch bedeutsamen Müritz-Havel-Wasserstraße, wobei eine Minderung der vom Straßenverkehr verursachten Beeinträchtigung durch die Errichtung von Irritations- und Kollisionsschutzwänden auf dem Brückenbauwerk erreicht wird. Auch die Lärm- und Zerschneidungswirkung der Trasse in den für ruhige Erholung besonders bedeutsamen Waldbereichen sind als hoch erhebliche negative Beeinträchtigung zu werten. Die einhergehende Unterbrechung und Änderung dortiger Wegebeziehungen stellt eine Beeinträchtigung des Erholungsraumes dar. Die Erholungsräume bleiben aber an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen und über eine vorgesehene Querungsstelle für Weg 2 an der OU-Trasse sowie weitere zu schaffende Wegeanbindungen für die Wege 3, 4, 5, 6 und 7) und trassenparallele Führung des Weg 8 erreichbar, s.o.

Der ganzheitlich als Erholungsraum insbesondere für Spaziergänger, Wasserwanderer und Radfahrer eingestufte Bereich südlich von Mirow erfährt insgesamt eine deutliche Wertminderung und - unter Berücksichtigung, dass die beeinträchtigten Bereiche im Landschaftsschutzgebiet und Tourismusschwerpunktraum liegen und damit besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung haben - erhebliche Beeinträchtigung. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung wird auch zukünftig möglich sein, jedoch mit Einschränkungen im Bereich der Straßentrasse und eben nicht mehr in gewohnter Qualität.

Die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungsfunktion durch das Vorhaben durch Flächeninanspruchnahme und Änderung der Wegebeziehungen wird als gering erheblich bewertet, auch unter Berücksichtigung, dass das Vorhabengebiet aufgrund seiner Eignung bzw. Bedeutung für die landwirtschaftliche Nutzung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte RREP MS nicht als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft ausgewiesen ist.

In der Gesamtbetrachtung wird unter Berücksichtigung der Entlastungswirkung des Vorhabens in der Ortslage Mirow und der Einhaltung von immissionsrechtlichen Grenzwerten aber wegen der nicht vermeidbaren und minderbaren Beeinträchtigung durch Überformung und Zerschneidung der Niederung bei Starsow - mit verbleibender Störung des

gewohnten Lebensumfeldes, was zu psychischen Belastungen (Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit) zu führen vermag und mit Verringerung der Erholungseignungsqualität des Raumes die Beeinträchtigung durch das Vorhaben auf das Schutzgut Mensch und sein Wohnumfeld und Gesundheit im Plangebiet - als erheblich bewertet. Regelungen zur Minderung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Zulassungsbescheid möglich und werden vorgenommen.

#### **3.2.5.0.4 Schutzgut Pflanzen mit Wald**

Die unvermeidbar vorhabenbedingten Eingriffe in Biotopflächen bzw. Pflanzen sowie in Wald erfolgen in erheblicher Flächengröße (16,25 ha) und sind überwiegend dauerhaft (11,4 ha). Der Anteil betroffener mittel- und hoch- bzw. sehr hochwertiger Biotopflächen ist dabei mit 75 % sehr hoch. Auch die Inanspruchnahme bzw. Beseitigung von 2,36 ha nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopen, 53 nach §§ 18 und 19 NatSchAG M-V geschützten Bäumen sowie Bereichen mit geschützten bzw. gefährdeten Pflanzen und Waldflächen mit hoher Erholungsfunktion beeinträchtigt das Schutzgut Pflanzen in hoch erheblichem Maße. Bei den zur Kompensation der in Anspruch genommenen bzw. beeinträchtigten Biotop- und Waldflächen vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um trassenferne Ersatzmaßnahmen auf einer Gesamtfläche von ca. 64,88 ha.

Nur auf einem geringen Kompensationsflächenanteil von ca. 5,44 ha können trassen- bzw. vorhabennahe Maßnahmen zum Ausgleich der beeinträchtigten Biotopfunktionen erfolgen. Insofern wird bezogen auf den Vorhaben- bzw. Eingriffsort und im Hinblick auf die hohe dauerhafte Inanspruchnahme von mittel- bis sehr hochwertigen Biotop- und Waldflächen die verbleibende Beeinträchtigung der Biotop- und Waldfunktionen am Vorhabenort als hoch erheblich bewertet. Auch die dauerhafte Beeinträchtigung angrenzender Biotopflächen, hier weitere 2 ha nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopflächen sowie Bereiche mit besonderer Dichte geschützter bzw. gefährdeter Pflanzen (Basenzwischenmoor) durch betriebsbedingte Immissionen ist als erheblich zu bewerten.

Gleiches gilt hinsichtlich der Inanspruchnahme von Waldflächen, die als erheblich, weil zudem auch klimaschädlich relevant (Wechselwirkung), einzustufen ist.

Allerdings kann der Verlust der Biotopfunktionen vollständig durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Ersatzgeldzahlungen ausgeglichen werden, so dass für den Naturhaushalt gesamt in diesem Kontext die Bilanz ohne erhebliche Defizite verbleibt. Es wird auf den LBP, Unterlage 12, verwiesen.

Im Kontext Schutzgut Flora tritt der Wald als besondere Erscheinungsform einer

Pflanzenlebensgemeinschaft und der Gesamtfunktion der Waldpflanzen zusätzlich in den Fokus auch diesen Schutzgutes – neben seiner Funktion in der Biologischen Vielfalt gemeinsam mit Fauna als Lebensraum, als auch in seiner Wechselwirkung mit dem Schutzgut Klima.

Es wird für die zu betrachtenden Variante in größerem Umfang ein Waldeinschlag in zwar einförmigen Kiefernbestand, aber auch in kleinere Bereiche wertvollerer Waldbestände eingegriffen. Damit geht ein als gering wertig zu wertender Waldanteil verloren mit Auswirkungen auf die übrigen durch den Wald geprägten Schutzgüter. Als am stärksten relevant wird die Auswirkung auf das Schutzgut Klima betrachtet. Zur Bewältigung der Auswirkungen wird auf Ziffer 3.2.5.0.9 verwiesen.

Bezüglich des Schutzgutes Flora wird die Umweltauswirkung mit all ihren Effekten auf Biologische Vielfalt, Wechselwirkungen mit Tieren und Klima als erheblich bewertet.

### **3.2.5.0.5 Schutzgut Tiere**

#### Insekten

Die unvermeidbare Inanspruchnahme von Bereichen mit höchster Habitatbedeutung für Heuschrecken und Schmetterlinge - darunter seltene/geschützte Arten - im Querungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße wird als hoch erhebliche Beeinträchtigung für diese Artengruppen bewertet. Gleichwohl wird aufgrund der angrenzend verbleibenden Habitatbereiche und der nachgewiesenen hohen Individuenzahlen eine vorhabenbedingte Gefährdung der lokalen Populationen nicht befürchtet. Nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße siedelt weiträumig der streng geschützte Bockkäfer. Die dortige Inanspruchnahme seiner Lebensräume ist als hoch erhebliche Auswirkung zu bewerten. Für Libellen wird aufgrund der weiträumig an hochbedeutenden Libellenhabitaten (Egelpohl) vorbeiführenden und lediglich Lebensräume mittlerer Bedeutung querenden Trasse eine geringe erhebliche Betroffenheit abgeleitet.

#### Amphibien

Da im Untersuchungsraum trotz vorhandener potentieller Habitats (neun potentielle Laichgewässer) aktuell nur vier Amphibienarten und geringe Anzahl von Individuen festgestellt wurden, somit keine hoch bedeutsamen Lebensräume in Anspruch genommen werden und eine baubedingte Gefährdung des Moorfrosches wegen Einwanderung in das Baufeld durch temporäre Sperrzäune sowie Abfangen und Umsetzen vermieden werden kann (S<sub>A</sub> 6 Aufstellen temporärer Sperrzäune, Abfangen und Umsetzen von



Amphibien während der Wanderzeiten), werden die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf Amphibien als gering bewertet.

Die Querungsbauwerke über vorhandene Gräben in der Starsowniederung sind MAQ-gerecht für Fischotter ausgebildet. Diese Dimension reicht für Amphibien zur sicheren Bewegung zwischen den Niederungsbereichen beiderseits der neuen Straße aus.

### Reptilien

Die Inanspruchnahme von Lebensräumen mittlerer bis hoher Bedeutung für Wald- und Zauneidechse, Blindschleiche und Ringelnatter sowie die Zerschneidungswirkung der Trasse und die zu Veränderungen des Vegetationsbestandes führenden betriebsbedingten Stickstoffimmissionen werden aufgrund der angenommenen flächigen Besiedlung der Lebensräume als erhebliche Beeinträchtigung für diese Reptilienarten bewertet.

Die bauzeitliche Gefährdung von Zauneidechsen vor Ansiedelungen im Baufeld wird durch eine Sperreinrichtung verhindert. Es wird auf Ziffer 1.2.3.2 B verwiesen.

Die Querungsbauwerke über die vorhandenen Gräben in der Starsow-Niederung sind MAQ-gerecht für Fischotter ausgestaltet ( $V_A 1$ ); diese Dimension reicht für Amphibien zur sicheren Bewegung zwischen den Niederungsbereichen beidseitig jenseits der neuen Straße.

### Brutvögel

Viele Vogelarten sind aufgrund der großräumigen anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme, Habitatzerschneidung und betriebsbedingten Verlärmung und Kollisionsgefährdung durch das Vorhaben betroffen. Bau- und betriebsbedingte Störungen der Wald- und Gehölzarten werden aufgrund der derzeitigen Größe ihres Brutbestandes sowie der Möglichkeit des Ausweichens in angrenzende ungestörtere Habitate als nicht erheblich eingestuft.

Die für Offenland-Arten im Bereich zwischen Trasse und maximal 100 m anzunehmende Verringerung der Habitateignung von 20 % als Brutlebensraum, wird aufgrund der derzeit ungefährdeten Situation der Arten sowie der Größe ihres Brutbestands in Verbindung mit dem Vorhandensein ausreichend großer geeigneter Habitate ebenfalls als nicht erheblich eingeschätzt (U 12.0, S. N 194).

Weder zeitlich noch räumlich vorhersehbare sowie nicht quantifizierbare mögliche verkehrsbedingten Kollisionen von Vögeln im von der Tasse im normalen

Landschaftsbereich ohne besondere Funktionen wird nicht als Steigerung des allgemeinen Lebensrisikos betrachtet (U 12.3 S. N44).

Als Vermeidungsmaßnahmen gegen Zerstörung von Brutstätten erfolgt zum einen eine Vornahme der Kontrolle von geeigneten Bruthöhlen in Bäumen vor Fällung bzw. eine Bauzeitenregelung, die das Fällen nur außerhalb der Brutzeiten zulässt (V<sub>A</sub> 3). Als Ausgleich werden Nisthilfen angebracht (E<sub>A</sub> 7).

Auch die Bodenbrüter werden zum einen durch Baufeldfreimachungszeiträume außerhalb der Brutsaison und zum anderen durch Vergrämungsmaßnahmen auf freigeräumten Bodenflächen zur Verhinderung ihrer Ansiedelung auf trockenen Standorten innerhalb des Baufeldes (S<sub>A</sub>5) vor erheblichen schädigenden Eingriffen verschont.

Nach Maßgabe des besonderen Artenschutzes ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutz- und CEF-Maßnahmen sowie der Populationsgrößen nicht mit einem Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu rechnen. Diese Wertung wird durch die beteiligten zuständigen Fachbehörden und anerkannten Naturschutzvereinigungen geteilt. Gleichwohl wird insbesondere die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme von potentiell geeigneten Brutvogel-Habitatstrukturen als hoch erhebliche Auswirkung bewertet.

#### Rastvögel

Beeinträchtigungen für die Rastvögel erfolgen lediglich durch betriebsbedingte Störwirkungen geringer Intensität auf Bereiche geringer bis mittlerer Bedeutung für Rastvögel und werden deshalb als gering bzw. nicht erheblich bewertet.

#### Fledermäuse

Die Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen durch das Vorhaben wird aufgrund der geringen Eignung der vorhandenen Strukturen (kaum ältere Laubbaumbestände mit Höhlenpotential) der beanspruchten Flächen als nicht erheblich eingeschätzt. Auch die Zerschneidungswirkung der Trasse und Störwirkung des Verkehrs auf das Jagdgebiet der Müritz-Havel-Wasserstraße kann durch die ausreichende lichte Weite von 72,5 m des querenden Brückenbauwerkes und die Errichtung von Blend- und Kollisionsschutzwänden sowie die anschließende Herstellung von Leitstruktur durch Gehölzpflanzung auf ein nicht erhebliches Maß begrenzt werden.

#### Fischotter

Mit der Querung der Starsower Niederung sowie der Müritz-Havel-Wasserstraße durch die Trasse werden bedeutende Migrationskorridore des Fischotters zerschnitten. Die anlagebedingte Zerschneidungswirkung kann zwar durch ausreichende Dimensionierung der Querungsbauwerke der Gräben in der Starsower Niederung und der Müritz-Havel-Wasserstraße gemindert und die Migrationswege aufrechterhalten werden.

Das Querungsbauwerk BW 5 über die Müritz-Havel-Wasserstraße erhält eine weiträumige, die Uferbereiche überspannende lichte Weite von 72,50 m und die Querungsbauwerke über die Gräben L 03, 53 und 55 (BW 1 S, BW 2 S und BW

3 S) werden gemäß MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN, 2008) ausgeführt. Nur so kann die Akzeptanz der Bauwerke durch den Fischotter erzielt und damit die Funktionalität der Wanderbeziehungen gewährleistet werden.

Die Errichtung von Kollisionsschutzwänden erfolgt ebenfalls in Anlehnung an das MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN, 2008) im Bereich des Bauwerkes BW 5 S über die gesamte Bauwerkslänge einschließlich Flügeln mit einer Wandhöhe von 4,00 m. Die unteren 2,00 m werden sichtdicht ausgebildet. Die Wände vermindern das Störungsrisiko im Aktionsraum des Fischotters deutlich, sodass erhebliche Auswirkungen auf die Population auszuschließen sind.

Die voraussichtlich mehrjährigen bauzeitlichen Zerschneidungswirkungen sowie dauerhafte betriebsbedingte Störungen sowie die anlagenbedingte verringerte Qualität der bedeutenden Wanderkorridore stellen aber eine verbleibende erhebliche Auswirkung auf den Fischotter dar.

### Wild und Wolf

Die Zerschneidungs- und Störwirkung des Vorhabens auf Wild und Wolf wird ebenfalls als erheblich eingeschätzt. Insgesamt wird die Vorhabenauswirkung auf Wild und Wolf aber aufgrund der allgemeinen Nichtgefährdung der Wildtierarten und der nur gelegentlichen Raumnutzung durch den Wolf als nicht erheblich bewertet.

In der Gesamtbetrachtung werden die Beeinträchtigungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen - insbesondere aufgrund der Auswirkungen im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße mit angrenzenden Bruchwäldern und unter Berücksichtigung, dass dieser

Bereich im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte RREP MS als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen ist - als hoch erheblich bewertet.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Pflanzen- und Tierwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sind im Weiteren in Bezug zu den gesetzlichen Vorgaben zur Eingriffsregelung des BNatSchG und des NatSchAG M-V zu setzen.

Entsprechend der vorliegenden Planung werden die beschriebenen Eingriffe durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen im von dem Eingriff betroffenen Naturraum Mecklenburgische Seenplatte und teilweise im benachbarten Naturraum Vorland der Mecklenburgischen Seenplatte vollständig kompensiert.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen die Regelungen des Artenschutzrechts. Bezogen auf den Untersuchungsraum ist für alle dort lebenden Arten überprüft worden, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten könnten. Im Ergebnis der Überprüfung (U 12.3) werden bei Umsetzung der geplanten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen unter Einbeziehung der Beiträge aus dem Anhörungsverfahren keine artenschutzrechtlichen Hindernisse gesehen.

#### **3.2.5.0.6 Schutzgut Biologische Vielfalt**

Die hohe Biotop- und Habitatflächeninanspruchnahme und die Zerschneidungswirkung für zahlreiche vorkommende Tierarten durch den Straßenkörper sowie die betriebsbedingten Auswirkungen bzw. Emissionswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen und Tiere, darunter zahlreiche gefährdete und geschützte Arten innerhalb eines Gebietes, das nach Gutachterlicher Landschaftsrahmenplanung als Biotopverbundfläche im weiteren Sinn sowie als Bereich mit besonderer Bedeutung und z.T. herausragender Bedeutung (Bereich Müritz-Havel-Wasserstraße) für die Sicherung ökologischer Funktionen (Vorbehalts- bzw. Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege) ausgewiesen ist, die Betroffenheiten zahlreicher besonders geschützter Arten und insbesondere die Inanspruchnahme und Zerschneidung von Feuchtbiotopen im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße, für die nach GLRP eine ungestörte Naturraumentwicklung gewährleistet werden soll, führen zu einer erheblichen Auswirkung auf biologische Vielfalt im Vorhabengebiet. Bei dieser Bewertung wird berücksichtigt, dass keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete (Naturschutzgebiet, Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet, Biosphärenreservat, Naturpark oder Nationalpark) vom Vorhaben betroffen bzw. erheblich beeinträchtigt sind, keine Verbotstatbestände nach dem besonderen Artenschutzrecht

entstehen und eine vollständige Kompensation der beeinträchtigten biotischen Funktionen überwiegend durch trassenferne Ersatzmaßnahmen im betroffenen Naturraum erfolgt.

### **3.2.5.0.7 Schutzgut Boden, Fläche**

Das Vorhaben wird in einem Raum gebaut, der hinsichtlich der Böden zwar eine anthropologische Beeinflussung durch landwirtschaftliche Nutzung erfahren hat, jedoch nach wie vor über die natürlichen Bodenfunktionen verfügt, wenn auch bereits verändert zu seinem Urzustand vor maschineller Landwirtschaftsnutzung. Der Verlust bezieht sich zu einem großen Teil auf Böden, die größtenteils allgemeine Wert- und Funktionselemente von geringer bis mittlerer bzw. allgemeiner Bedeutung aufweisen. Im Bereich der Starsowniederung bis hin zur Müritz-Havel-Wasserstraße befinden sich jedoch Böden von hoher und sehr hoher Bedeutung und Wertigkeit (Niedermoor).

Das Vorhaben hat erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die Bodenfunktionen werden durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Die streifenförmigen und durch ihre Länge großflächigen (Teil- und Voll-) Versiegelungen verhindern bis zu ihrer Beseitigung dauerhaft die Entstehung einer belebten biologisch aktiven Oberbodenschicht. Diese Eingriffe in den Boden einschließlich ihrer Folgen für die Natur und Landschaft sind schwerwiegend und nur zu einem kleinen Teil ausgleichbar. Der dauerhafte Verlust von natürlichen Bodenfunktionen aufgrund der Versiegelung des gewachsenen belebten Bodens durch die befestigten Verkehrsflächen auf einer Fläche von 7,3 ha führt auch unter Berücksichtigung, dass Beeinträchtigungen der Bodenfunktionselemente mit allgemeiner Bedeutung über die Biotoptypen erfasst und durch deren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen multifunktional kompensiert werden, zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Bodens, da ein Großteil der Versiegelung (ca. 3 ha) Bodenfunktionen mit hoher bis sehr hoher Bewertung, hier insbesondere die Niedermoorböden, betrifft und Entsiegelungsmaßnahmen zur Kompensation nur in geringem Umfang möglich und vorgesehen sind. Die Überformung von Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung des Bodens durch Böschungen wird nicht als erhebliche Beeinträchtigung angesehen, da wesentliche Bodenfunktionen in diesen Bereichen nicht verloren gehen.

Als hocheherbliche Auswirkung wird die Beeinträchtigung der Niedermoorböden im Bereich der Starsowniederung und der sehr hochwertigen Moorbodenverlust in der Niederung der Müritz-Havel-Wasserstraße - dort von Flächenverlust betroffen ist auch ein geschütztes und

gefährdetes Basen-Zwischenmoor - durch den Bodenaustausch bzw. die Überbauung bewertet, da mit ihnen Böden mit hoher Bedeutung der Speicher- und Reglerfunktion sowie der biotischen Lebensraumfunktion verloren gehen bzw. stark beeinträchtigt werden. Zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen erfolgt mit der Ersatzmaßnahme (E2.a3) einer Optimierung des Wasserhaushaltes und damit einer Aufwertung von beeinträchtigten Niedermoorflächen bei Grabowhöfe.

Der in der Planänderungsvariante zum Planungszeitpunkt des Beginns des ergänzenden Verfahrens für die Gründung des Straßenkörpers vorgesehene Aushub des Moorbodens in der Starsower Niederung wird qualitativ als erhebliche Auswirkung des Vorhabens auf das Klimaschutzziel Moorbodenschutz bewertet, da er dem Erhaltungsgrundsatz der Nationalen Moorschutzstrategie und des Moorschutzkonzeptes M-V entgegensteht. Das wurde dem Vorhabenträger als kritisch für die Genehmigungsfähigkeit im Zulassungsverfahren spätestens im Abwägungsvorgang unter § 13 KSG als nach In- Krafttreten der Novellierung des KSG im August 2021 in Folge der BVerfG- Entscheidung vom 24.03.2021 (BVerfG 1 BVR 2656/18) mitgeteilt.

Wäre es bei der Planung des Vorhabenträgers hinsichtlich der Gründungstechnologie für den Streckenbereich in der Starsowniederung durch Bodenaustausch des hochwertvollen Niedermoorbodens mit einer Mächtigkeit bis zu 7 m auf der Länge von > 1 km und einer Kronenbreite von > 11 m geblieben, wäre die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss gekommen, dass diese Beeinträchtigung des Schutzgutes Bodens im Zusammenspiel mit dem Schutzgut Klima so erheblich sind, dass diese Lösung zur Versagung der Zulassungsentscheidung geführt hätte oder eine andere Variante, die den Boden nicht in diesem Umfang beeinträchtigt hätte, sich aufgedrängt hätte.

Die Einwender P13, P17 und P18 u.a. haben gleichermaßen zutreffende Bedenken hinsichtlich des Schutzgutes Bodens für die Variante 3b PF vorgebracht. Es wird auf die Variantenwahl, Ziffer 3.2.4 und auf die Ziffer 3.2.6, dort jeweils zu den einzelnen Einwendungen der P 13, 17 und 18 verwiesen. In der Gesamtschau bezüglich des Schutzgutes Bodens musste es zu Umplanung der Gründungstechnologie kommen, um das Vorhaben zulassungsfähig zu erhalten. Durch Umplanung der Bautechnologie und nun dem Vorsehen einer Vorlastschüttung bleibt der wertvolle Boden im Untergrund und behält seine wichtige CO<sub>2</sub>-Speicherfunktion. Die Veränderung durch Verdichtung und geringere Wasserretentionsfähigkeit wird als weniger erheblich beurteilt, da die Gesamtfläche in der Starsowniederung die Wasserspeicherungsfunktion und Versickerungsfähigkeit weiter behält und die Mengen bewältigt. Die durch frühere Bewirtschaftung vorgenommenen Drainagen

und Gräben zeigen, dass die Niederung insgesamt als solche erhalten blieb. Diese Gräben bleiben weiterhin in Funktion.

Unter der Annahme des dauernden Bestandes der bei der UVS 2005 berücksichtigten, aber aktuell im Datenbestand der Fachbehörde nicht mehr vorhandenen und vor Ort nicht mehr identifizierten Binnendüne wird eine zumindest randliche Überbauung des fossilen Dünenstandortes als Zeugen der geologischen Entwicklung als nicht erhebliche Auswirkung bewertet, da die landeskundliche Informationsfunktion mit dem überwiegend nicht überbauten verbleibenden Bereich des Dünenstandortes erhalten bleibt.

Der Verlust bzw. die Zerschneidung von Bodenschutzwald wird aufgrund der fehlenden Rechtsbindung dieser Bodenschutzwälder ebenfalls als nicht erheblich eingestuft. Die baubedingte Bodenbeeinträchtigung im Bereich des beidseitig der Trasse verlaufenden bis zu 6 m breiten technologischen Streifens durch Baustellenverkehr können durch bauzeitliche Schutzmaßnahmen und nachfolgende Rekultivierungsmaßnahmen (Tiefenlockerung) auf ein nicht erhebliches Maß begrenzt werden.

Boden ist als abiotischer Landschaftsfaktor ein Parameter des Naturhaushaltes und trägt somit entsprechend § 1 BNatSchG dazu bei, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes auf Dauer zu sichern. Die Anforderung, dass die Böden ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können, wird mit den geplanten LBP-Maßnahmen und unter Beachtung der gesetzlichen und fachbehördlichen Vorgaben bewältigt.

Dem Grundsatz der regionalen Raumplanung, bei flächenbeanspruchenden Vorhaben verstärkt Maßnahmen zur Wiedernutzbarmachung bereits versiegelter Flächen zur Anwendung kommen zu lassen, wird aber mit ca. 1.800 m<sup>2</sup> Entsiegelungsfläche gegenüber 73.000 m<sup>2</sup> Versiegelungsfläche nur in geringem Umfang entsprochen.

Insgesamt werden die verbleibenden vorhabenbedingten Auswirkungen trotz Berücksichtigung der Schutz- und Kompensationsmaßnahmen als erhebliche Beeinträchtigung auf das Schutzgut Boden bewertet.

Durch diesen Effekt wird auf derselben Fläche denklogisch Lebensgrundlagen für Flora und Fauna genommen, so dass dieser Bereich als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung des Schutzgutes mit seinen Wechselwirkungen auf übrige daran hängende Schutzgüter bleibt.

Der Umfang der Betroffenheiten des Bodens stellt den Flächenverbrauch des Vorhabens in jeglicher Hinsicht dar. Die dargelegten Ausführungen zum Boden erfassen damit gleichzeitig den Aspekt Fläche.

#### **3.2.5.0.8 Schutzgut Wasser**

Das Vorhaben trägt unter Berücksichtigung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses den Belangen des Grund- und Oberflächenwassers Rechnung. Im Zusammenhang mit der zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnis ist durch die Planfeststellungsbehörde das Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde hergestellt worden. In dem Zusammenhang wurde auch untersucht, ob es durch das Vorhaben zu einer Verschlechterung oder nachteiligen Veränderungen betroffener Oberflächengewässer hinsichtlich ihres ökologischen und chemischen Zustands und des Grundwassers hinsichtlich seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes kommen kann (Unterlage 13.4). Eine Verschlechterung liegt dabei vor, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 27 oder der §§ 44, 47 Abs.1 Nr.1 WHG erfüllt sind. Eine nachteilige Veränderung kann auch schon dann vorliegen, wenn die Schwelle zur Verschlechterung noch nicht überschritten wurde. Dabei entwickelt eine nachteilige Veränderung, wie z.B. eine negative Veränderung innerhalb einer Qualitätskomponente, erst dann rechtliche Relevanz, wenn dies zu einer Verschlechterung der Qualitätskomponente in ihrer Zustandserfassung führt.

#### Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer

Die Oberflächenentwässerung des Vorhabens und seiner notwendigen Folgemaßnahmen an Wegverlegung und dadurch Schaffung weiterer Versiegelungen im Wegenetz erfolgt über Versickerung über das Bankett in Mulden entlang der Straßen. Im Bereich der Starsow-Niederung erfolgt die Einleitung von Oberflächenwasser in die dort vorhandenen Gewässer II Ordnung, die dort mittels Überführungen gekreuzt werden. Schächte mit Sandfang und Abscheiderfunktion für Leichtflüssigkeiten sind vor Einleitung vorgesehen.

Im Zuge der Kreuzung über die Havel-Müritz-Wasserstraße wird das Oberflächenwasser gesammelt und geführt. Über einen vorgeschalteten Schacht mit Sandfang und Abscheiderfunktion für Leichtflüssigkeiten erfolgt die Einleitung in die Müritz-Havel-Wasserstraße.

Gemäß § 27 des Wasserhaushaltsgesetzes gilt es, bei der Bewirtschaftung oberirdischer Gewässer eine Verschlechterung oder nachteilige Veränderung ihres ökologischen und chemischen Zustands zu vermeiden. Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen führt das



geplante Vorhaben zu keiner rechtlich relevanten Verschlechterung oder nachteilige Veränderung der betroffenen Oberflächenwasserkörper.

Direkt vom Baukörper und Baufeld betroffene Oberflächenwasserkörper sind die Müritz-Havel-Wasserstraße (HVHV-0600) und das Grabensystem bei Starsow als (gemäß § 28 WHG künstlich angelegte) Fließgewässer. Indirekt betroffen über bestehende Gewässerverbindungen ist der „Zotensee“ (WK-2702300) und durch trassennahe Lage der „Schulensee“ bei Starsow [U 13.4, S. 10ff.]. Der Mirower See und der Fehrlingsee werden durch das Vorhaben nicht betroffen. Der Mirower See liegt nördlich des Vorhabens und der Abfluss erfolgt über die Müritz-Havel-Wasserstraße in Richtung Zotensee. Der Transport von Schadstoffen entgegen der Fließrichtung ist unwahrscheinlich. Der Fehrlingsee liegt südlich des Vorhabens und hat keine Verbindungen zu den vom Vorhaben betroffenen Fließgewässern.

#### Müritz-Havel-Wasserstraße

Das Gewässerbett der Müritz-Havel-Wasserstraße wird mit der Herstellung des Trassen-Querungsbauwerkes BW 5 S nicht eingeengt und die Durchgängigkeit des Fließgewässers wird somit nicht beeinträchtigt. Die Brückenpfeiler bzw. Spundwandkästen werden so hergestellt, dass die Uferbereiche weiter umströmbar bzw. vernässt bleiben und ein Austrocknen vermieden wird. Eine baubedingte erhebliche Beeinträchtigung des Wasserkörpers, z.B. durch Schadstoff- und Sedimenteintrag wird durch die Einhaltung der Regeln der Technik bzw. die bauvertraglich vereinbarten Schutzmaßnahmen vermieden. Eine mögliche Beeinträchtigung der Gewässerfauna und Unterwasservegetation im direkt angrenzenden Bereich der herzustellenden Pfeiler bzw. Spundwände durch baubedingte kurzzeitige lokal begrenzte Sedimentbewegungen und Trübungen wird wegen der lokalen und zeitlichen Begrenzung als nicht erheblich bewertet. Der mit der Anlage des Bauwerkes 5 S einhergehende Verlust von Uferschutzwald führt zu einer geringfügigen Beeinträchtigung des Selbstreinigungsvermögens der Müritz-Havel-Wasserstraße im unmittelbaren Eingriffsbereich. Da nach Abschluss der Bauarbeiten im Zuge der Maßnahme A 8 der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) die beanspruchten Flächen an der Müritz-Havel-Wasserstraße (ehemals Baufeld) wiederhergestellt werden, so dass sich durch Sukzession Schilf-Landröhrich, Rohrkolben-Röhrich und langfristig Vorwald auf den Flächen entwickeln kann und damit die natürliche Selbstreinigungsfunktion der Müritz-Havel-Wasserstraße in diesen Bereichen in adäquater Weise wiederhergestellt ist, wird die

Beeinträchtigung als mittel erheblich bewertet. Auch die Beschattung des unter dem Bauwerk liegenden Bereiches ist wegen der bestehenden lichten Höhe von 4,25 m und lokalen Begrenzung bzw. Breite des Bauwerkes von ca. 15 m nicht geeignet, die biologischen oder physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten des gesamten Wasserkörpers in seiner Gesamtheit zu beeinträchtigen und wird somit als gering erheblich bewertet.

#### Grabensystem Starsower Niederung

Durch die Umverlegungen und Verrohrungen des künstlichen Grabensystems in der Starsower Niederung können die Gewässer biologisch temporär und lokal begrenzt durch Beschattung und Faunaverluste beeinträchtigt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass die neu herzustellenden Grabenverläufe wiederbesiedelt werden und die biologischen Qualitätskomponenten des Grabensystems kurzfristig wiederhergestellt werden. Der Rückbau der Verrohrung des Grabens L 03 und die Wiederherstellung eines offenen Grabens sowie die Pflanzungen entlang der Gräben und im Bereich der Bauwerke sind als positive Effekte zu werten. Insgesamt kann also ausgeschlossen werden, dass es in Folge der wasserbaulichen Maßnahmen am künstlichen Grabensystem im Bereich der Starsower Niederung zu einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes kommt. Die bauliche Anlage des Vorhabens verursacht in diesem Bereich gering erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Oberflächenwasser.

Weiterhin sind grundsätzlich Beeinträchtigungen der chemischen Qualitätskomponenten der Gewässer durch Tausalze des Winterbetriebsdienstes und andere verkehrsbedingte Schadstoffe möglich. Eine Beeinträchtigung der chemischen Qualitätskomponenten der vorhandenen Gewässer kann ausgeschlossen werden, da eine ausreichende Verdünnung an dem wasserreichen Standort gegeben ist. Der überwiegende Teil des Straßenoberflächenwassers entwässert über die Böschungflächen in Versickerungsmulden, Schadstoffe und temporäre Tausalzgehalte werden im Untergrund gefiltert bzw. verdünnt. An den direkten Gewässereinleitstellen in die Gräben L03, 61, 55, 54, 53 und 49 sowie den Müritz-Havel-Wasserstraße werden Schadstoffeinträge durch die Anordnung von Sandfängen und Leichtflüssigkeitsabscheider vermieden. Im direkten Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße fungieren die Irritationsschutzwände auf dem Brückenbauwerk zusätzlich im Sinne eines Spritzschutzes als Tausalzschutz. Erhebliche Beeinträchtigung auf die Fließgewässer treten somit nicht ein (U 13.4 S. N26).

### Zotzensee

Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben auf den Zotzensee tritt aufgrund der Entfernung des Vorhabens nicht ein. Auch eine baubedingte indirekte Beeinträchtigung ist aufgrund der Entfernung des Vorhabens von ca. 1 km und der zeitlichen und örtlichen Begrenztheit der für das Grabensystem der Starsower Niederung und der Müritz-Havel-Wasserstraße durch oben beschriebene baubedingte Wirkungen nicht anzunehmen. Betriebsbedingte Wirkungen können für das Gewässer ausgeschlossen werden, da auch auf die im Wirkungsbereich des Vorhabens liegenden vorgelagerten Fließgewässer keine erheblichen Beeinträchtigungen eintreten.

### Schulzensee

Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben oder durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe auf den Schulzensee tritt aufgrund der Entfernung des Vorhabens von 160 m zum See nicht ein. Aufgrund der Fließrichtung des Grabens L03, der den Schulzensee mit dem Grabensystem der Starsower Niederung verbindet und vom Schulzensee in die Niederung fließt, ist eine bau- und betriebsbedingte Wirkung durch Schadstoffeinträge im Oberflächenwasserabfluss des Baufeldes bzw. der Fahrbahnoberfläche nicht zu befürchten.

Das Fazit lautete daher, dass es weder anlagen-, betriebs- noch baubedingt zur Verschlechterung der biologischen, morphologischen oder physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten der Oberflächengewässer kommt.

Eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes tritt nicht ein. Negative Auswirkungen durch etwaig verschlechtertes Wasser auf die Flora und direkt/ indirekt die Fauna als deren Lebensgrundlage werden so ausgeschlossen. Von der Wasserqualität bedingte Lebensgemeinschaften werden nicht zer- oder gestört.

### Auswirkungen auf chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers

Grundwasser ist ein wesentliches Element des Naturhaushalts. Es ist Teil des Wasserkreislaufs und erfüllt wichtige ökologische Funktionen. Das Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustandes vermieden wird (§ 47 WHG). Das bedeutet auch, dass das Vorhaben auch für das Grundwasser nicht zu einer Zustandsverschlechterung führen darf.

### Mengenmäßiger Zustand

Die Einstufung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers ist mit „gut“ angegeben. Weiterhin umfasst die durch das Vorhaben anlagebedingte Neuversiegelung ca. 7,3 ha belebten infiltrationsfähigen Bodens. Diese Flächen stehen nicht mehr für die Versickerung von Niederschlagswasser zur Verfügung. Aufgrund dessen, dass der betroffene Grundwasserkörper eine Fläche von insgesamt 82.870 ha aufweist und sich der Anteil der Neuversiegelung durch das Vorhaben auf 0,009 % der Gesamtfläche des Grundwasserkörpers beläuft, ist nicht davon auszugehen, dass sich die Grundwasserneubildung insgesamt derart reduziert, dass die Grundwasserentnahme das Grundwasserdargebot -unter Berücksichtigung der ökologischen Belange- übersteigt und der mengenmäßige Zustand verschlechtert wird. Die Auswirkung der Neuversiegelung wird deshalb als mittel erhebliche Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers bewertet. Bei der Bewertung dieser Auswirkung wird berücksichtigt, dass durch die gewählte Gradientenhöhe ein Anschnitt grundwasserführender Schichten vermieden wird und über 3 km der insgesamt ca. 5 km langen Strecke das anfallende Fahrbahnoberflächenwasser in Versickerungsmulden abgeführt wird und somit teilweise für die Grundwasserneubildung zur Verfügung steht. Nur auf einer kurzen Strecke von 240 m im Bereich des Müritz-Havel-Wasserstraße wird das anfallende Straßenoberflächenwasser vollständig über eine geschlossene Entwässerung in den Vorfluter abgeleitet.

### Chemischer Zustand

Die Einstufung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers HAV-OH-4 ist ebenfalls mit „gut“ angegeben.

Die Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in das Grundwasser wird als gering erheblich bewertet, da in den Streckenabschnitten, die hochempfindlichen Grundwasserkörperbereiche mit Flurabstand < 2 m queren, das anfallende potentiell schadstoffhaltige Fahrbahnoberflächenwasser über Transportmulden in die nicht empfindlichen Streckenbereiche abgeleitet wird. Bei dieser Bewertung der Vorhabenauswirkung wird berücksichtigt, dass die Fließgeschwindigkeit im betroffenen Grundwasserkörper mit  $\leq 0,25$  m/d sehr gering ist, sich damit ggf. eindringende Schadstoffe nur sehr langsam ausbreiten und eine Gefährdung des Grundwassers gegenüber Verschmutzung als bedeutend geringer als bei hohen Fließgeschwindigkeiten bewertet wird. Zudem ist bei der Bewertung zu berücksichtigen, dass vom Vorhaben keine hoch empfindlich einzustufenden Wasserschutzgebiete berührt werden.

### **3.2.5.0.9 Schutzgut Luft, Klima**

Durch das Vorhaben wird vorhandener Verkehr und damit verbundene Luftschadstoffemissionen aus der Ortslage Mirow in den Bereich der Ortsumfahrung verlagert. In der Gesamtbetrachtung des Planungsraumes kommt es damit nicht zu einer Zunahme der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen. Unter Berücksichtigung, dass auch bei Ansatz der bis 2030 prognostizierten Verkehrsmengen die Grenzwerte der 39. BImSchV bzgl. der Luftschadstoffe entlang des Vorhabens und auf den für den Bauzeitraum ausgewiesenen Umleitungsstrecken eingehalten werden, wird die vorhabenbedingte Auswirkung durch Luftschadstoffe somit als gering erheblich bewertet.

Die Beeinträchtigung des Lokalklimas durch das Vorhaben wird als mittel erheblich bewertet, da es zu keiner Inanspruchnahme von Flächen mit hoher lufthygienischer und hoher klimatischer Ausgleichsfunktion kommt und die Inanspruchnahme bzw. Versiegelung von Wald- und Gehölzflächen ohne Siedlungsbezug sowie der Wasser- und Feuchtflächen in der Starsower Niederung und der Müritz-Havel-Wasserstraße mit lufthygienischer / klimatischer Ausgleichsfunktion mittlerer Bedeutung in einem Umfang von 3,75 ha als mittel erhebliche Beeinträchtigung des Lokalklimas bewertet wird. Bei dieser Bewertung wird berücksichtigt, dass die Kompensation der in Anspruch genommenen bzw. versiegelten Wald- und Gehölzflächen ohne Siedlungsbezug sowie der Wasser- und Feuchtflächen in der Starsower Niederung und der Müritz-Havel-Wasserstraße mit mittlerer lufthygienischer / klimatischer Ausgleichsfunktion in einem Umfang von 3,75 ha auch durch Wald- und Gehölzpflanzungen sowie Feuchtbiotopentwicklung (E1, E2) mit funktionaler Ersatzwirkung für die Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Luft und Klima erfolgen.

#### Globales Klima

Mit UVPG n.F. ist das Makroklima als Schutzgut (§2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG) zu betrachten und hinsichtlich etwaiger nachteiliger Umweltauswirkungen abzuwägen.

Die Emissionen sind zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, die Klimaziele des Klimaschutzgesetzes (KSG), des Pariser Abkommens, dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 und die Sektorziele im Sektor Verkehr und Sektor Landnutzung innerhalb des Europa-Budgets (Anlage 2 Buchstabe e SUP-Richtlinie) sind zu berücksichtigen.

Neben den Sektorzielen des Klimaschutzprogramms wird außerdem die Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) herangezogen.

Im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung (2016) ist vorgesehen, die Emissionen aus dem Sektor Verkehr um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 auf 98 bis 95 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. im Jahr 2030 zu mindern. Dieser Zielwert wurde mit Inkrafttreten des Ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18.08.2021 auf 85 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. im Jahr 2030 herabgesetzt.

Die betriebsbedingte Vorhabenwirkung berührt das erstgenannte Handlungsfeld. Da das Vorhaben als fest disponierter Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans bzw. des FStrAbG 2016 auch Bestandteil des Referenzszenarios des Klimaschutzprogramms 2030 im Sektor Verkehr ist, steht es den definierten Zielen des Klimaschutzprogramms 2030 im Sektor Verkehr nicht entgegen und hat insofern keine negative Auswirkung auf die Erfüllung des Klimaschutzzieles im Verkehrssektor.

Die bau- und unterhaltungsbedingten bedingten Vorhabenwirkungen (Lebenszyklusemissionen) sind dem Sektor Industrie zugeordnet. Das Referenzszenario dieses Sektors beinhaltet ein positives Wirtschaftswachstum, was die Berücksichtigung des im BVWP fest disponierten Vorhabens im Referenzszenario impliziert, so dass auch die bau- und unterhaltungsbedingten Vorhabenwirkungen den definierten Zielen des Klimaschutzprogramms im Sektor Industrie nicht entgegenstehen und insofern keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Erfüllung des Klimaschutzzieles im Industriesektor haben.

Weiterhin wirkt sich das Vorhaben anlagenbedingt auf den im Klimaschutzgesetz definierten LULUCF-Sektor (LULUCF – Land Use, Land- Use Change, Forestry) aus, in dem die THG-Emissionen zusammengefasst werden, die der Nutzung einer Fläche oder der Änderung dieser Flächennutzung zugerechnet werden. Hierunter fallen insbesondere die durch die Bewirtschaftung des Waldes abgegebenen oder eingebundenen Treibhausgase (einschließlich der in Holzprodukten gespeicherten THG), die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus und Einbindungen in landwirtschaftlich genutzten Böden sowie die Emissionen oder Einbindungen, die bei der Änderung von Flächennutzungen auftreten. Bereits im Klimaschutzplan 2050 ist festgehalten, dass die Netto-Senke, die der Sektor durch die große Speicherkapazität des Waldes derzeit insgesamt darstellt, mit weiteren Maßnahmen gesichert werden soll. Dementsprechend werden nun in § 3a KSG n.F. Mittelwerte der jährlichen Emissionsbilanzen des jeweiligen Zieljahres und der drei vorhergehenden

Kalenderjahre als Beitrag des LULUCF-Sektor zum Klimaschutz genannt, zulässige Jahresemissionsmengen zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele sind für diesen Sektor in Anlage 1 KSG allerdings nicht festgelegt. Maßnahmen im LULUCF-Sektor adressieren die Grünlanderhaltung bzw. Vermeidung der Umwandlung von Grünland in Ackerland, landwirtschaftliche Flächen auf organischen Böden (Moorstandorte) und den Erhalt von Wald als Senke. Sie müssen mit wirksamen Maßnahmen zur Eindämmung des Flächenverbrauchs für Siedlungs- und Verkehrszwecke einhergehen. Das Ziel der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, den Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche (Flächenverbrauch) in Deutschland bis spätestens 2030 auf unter 30 ha pro Tag zu reduzieren, die Grünlanderhaltung im Rahmen der Greening-Auflagen der GAP sowie der Schutz von Moorböden, hier das Moorschutzkonzept M-V, sind gemäß Klimaschutzprogramm 2030 als „Sowieso“-Maßnahmen bzw. Mit-Maßnahmen-Szenario in der Projektion, also im Referenzszenario des LULUCF-Sektors enthalten. Für die quantitative Bewertung der Erheblichkeit des vorhabenbedingten Flächenverbrauchs fehlt es an regionalen Vergleichs- bzw. Zielwerten.

Die Planfeststellungsbehörde hilft sich daher an übrigen diskutierten und anerkannten Fachwissen bezüglich der Klimarelevanz durch Landnutzungsveränderung – hier des Waldbodens im Bereich der Variante 3 bPF aus.

Sie betrachtet dabei neben der reinen Fläche auch die Werthaltigkeit des aufstehenden Waldes als CO<sub>2</sub>-Senkers und den erkennbaren Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung der Bindung des CO<sub>2</sub> im Holz.

Hinsichtlich der Grünland- und in diesem Sinne auch der Walderhaltung wird die Vorhabenwirkung der Inanspruchnahmen der Wald- und Grünland- sowie sonstigen höherwertigen Biotope auf die Erfüllung der Klimaschutzziele unter Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (insbesondere der Aufforstung E 1) und der regelbaten Möglichkeit, das mit der vorhabenbedingten Rodung 5,8 ha Waldfläche anfallende Holz keiner thermischen bzw. energetischen Verwertung sondern einer Holzproduktspeicherung zuführen zu können, als gering erheblich bewertet.

#### **3.2.5.0.10 Schutzgut Landschaft**

Die Neuzerschneidung der Landschaft durch das Vorhaben führt zu einer deutlichen Verkleinerung des unzerschnittenen Raumes, der nach Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan als unzerschnittener landschaftlicher Freiraum mit sehr hoher

Bedeutung ausgewiesenen ist. Auch unter Berücksichtigung, dass der verbleibende unzerschnittene Raum mit einer verbleibenden Größe von wesentlich mehr als 24 km<sup>2</sup> weiterhin sehr hohe Bedeutung als unzerschnittener Raum aufweist, wird diese Beeinträchtigung als sehr hoch erheblich bewertet, zumal die Beeinträchtigung in einem ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet stattfindet.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen trassennahen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen und der Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Straße in die Landschaft, insbesondere der Gehölzpflanzungen und Waldrandentwicklung, wird die Beeinträchtigung vorhandener Sichtbeziehungen in der Nord-Süd- und der West-Ost-Achse bzw. des Landschaftsbildes durch die Anlage des Straßenkörpers mit Dammhöhen >2 bis 6 sowie dem damit einhergehenden Verlust landschaftsbildprägender Strukturen und Elemente (z.B. Hecken, Bäume) etwas gemindert, verbleibt aber trotzdem als erhebliche nachteilige Auswirkung.

Der Vorhabenträger hat in seinem Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Überwindung der erheblichen nachteiligen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes Maßnahmen aufgelegt, die diese unvermeidbare und nur geringfügig trassennah minderbare Beeinträchtigung kompensieren sollen. Diese Ersatzmaßnahmen führen insgesamt dazu, dass das Vorhaben mit den Belangen des Landschaftsschutzes vereinbar wird. Die neben den vorgesehenen trassennahen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen für Biotoptypen, hier die Neuanlage von Laubmischwald auf ca. 11 ha ehemaliger Ackerfläche in der Gemarkung Kieve (Maßnahme E1) und auf weiteren ca. 18 ha bei Dobbin und bei Oldensdorf (Bolzsee), die Wiederherstellung von drei Kleingewässern und die Umwandlung und von ca. 34 ha strukturarmen Ackerflächen in Grünland- bzw. Weideflächen bei Grabowhöfe und bei Oldensdorf (Maßnahme E2) sowie die Anlage von Alleebaumpflanzung an der Landesstraße L 25 und der Kreisstraße MSE 20 erbringen multifunktional eine Aufwertung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholungs- und Erlebnisfunktion in den dortigen Landschaftsräumen mit sich. Sie können die im unmittelbaren Vorhabenraum verursachten Beeinträchtigungen kompensieren, da sie sich im selben Naturraum befinden, der als maßgeblicher Umkreis für Reparaturen von Störungen im Landschaftsbild heranzuziehen ist.

Der Eigenartverlust der Landschaft durch technische Überformung und Zerschneidung im Plangebiet bleibt indes bestehen (U 12.0 S. N139).



#### **3.2.5.0.11 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Beim Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kann sich die Bewertung der Vorhabenauswirkungen auf die Bodendenkmale beschränken, da sich Bau- und Kulturdenkmale oder andere Kultur- und Sachgüter nicht im unmittelbaren Bereich des Vorhabens befinden und mithin vorhabenbedingt weder optisch noch durch Immissionen belastet werden.

Die anlagenbedingte Überbauung eines Bodendenkmalbereiches am Bauanfang im Bereich der L 25 wird als erhebliche Auswirkung bewertet. Da vor Erdeingriffen im Bereich der bekannten oder vermuteten Bodendenkmale gemäß § 6 Abs. 5 DSchG M-V Bergung und Dokumentation des Denkmals durch den Vorhabenträger gewährleistet wird, ist das Vorhaben aber mit den Belangen Denkmalschutzes vereinbar.

Mögliche Fundstellen bisher unbekannter Bodendenkmale sind gleichermaßen unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter Punkt 1.2.6 dieses Beschlusses einer fachgerechten Dokumentation zuzuführen. So wird gewährleistet, dass auch Zufallsfunde gesichert und bewahrt werden.

#### **3.2.5.0.12 Wechselwirkungen**

Die Umweltauswirkungen der vorhabenbedingten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden schutzgutbezogen beschrieben und bewertet, wo es zu naturbedingten Wechselwirkungen kommen wird – zwischen Boden, Wasser, Pflanzen und Tieren sowie der Luft und Klima mit den floristisch- und faunistischen Faktoren.

Zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen aufgrund von Wechselwirkungen, die über die schutzgutbezogen dargestellten Umweltauswirkungen hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

#### **3.2.5.0.13 Gesamtbewertung**

Das Vorhaben zeigt mithin unter einer Gesamtbewertung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt. Hoch und teilweise sehr hoch erheblich nachteilig wirkt sich das Vorhaben bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen durch Überbauung und Beeinträchtigung hoch- und sehr hochwertiger Biotope und Habitats geschützter Arten insbesondere im Bereich der Müritz- Havel-Wasserstraße, beim Schutzgut Boden durch neue Flächeninanspruchnahme und Versiegelung und durch Überbauung hoch- und sehr hochwertiger Niedermoorböden sowie beim Schutzgut Landschaft durch Zerschneidung störungsarmer, unzerschnittener Räume südlich von Mirow aus, wobei die nachteiligen Auswirkungen gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch

entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind geprägt durch eine erhebliche Entlastungswirkung bzgl. der verkehrsbedingten Immissionen der vorhandenen Ortsdurchfahrt in der Ortslage Mirow und demgegenüber durch Neubelastungen auf vorhandene Wohnbebauung durch Schall- und Schadstoffimmissionen insbesondere im Bereich Hohe Brücke und Starsow, wobei in Starsow die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Auch wirkt sich das Vorhaben durch die Eingriffe ins nachgeordnete Wegenetz mit dadurch erzeugten Umwegen und insbesondere einer geplanten neuen Kreuzung mit der Ortsumgehung auf freier Strecke nachteilig hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf des die Ortsumgehung kreuzenden Weges 2 aus.

Dennoch erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich eines Teils der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

### **3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

#### **A. Beteiligung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte**

Die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2015 werden wie folgt ergänzt:

Auch unter Berücksichtigung der Planänderungen und -ergänzungen steht das Bauvorhaben B198 OU Mirow, hier Südabschnitt, den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung nicht entgegen. Das Landesamt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte bestätigt nach Prüfung der Planänderungs- und ergänzungsunterlagen die Planung und deren Aktualisierungen sowie die Ausführung der Variante 3b als die vorzugswürdige Variante. Das Vorhaben entspricht den im Raumordnungsverfahren festgesetzten Maßgaben. Die Raumverträglichkeit ist gesichert. Die Ortsumgehung Mirow ist ferner sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten als auch als wichtiges Projekt für den Aus- und Neubau des Straßennetzes als Ziel der Raumordnung unter

Programmsatz 5.1.2 (3) LEP M-V verankert.

## **B. Einwendungen zum Raumordnungsverfahren**

Hinsichtlich der Einwendungen zum Raumordnungsverfahren wird auf die Ziffer 3.1.2.3 (Bewertung Verfahren zur UVP) dieses Beschlusses verwiesen.

### **3.2.5.2 Immissionsschutz und Klimaschutz**

#### **A. Lärmschutz**

##### **Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.10**

Die Auflage zur Berücksichtigung der AVV Baulärm bleibt wie planfestgestellt erhalten.

Zusätzlich ist das geplante Vorhaben um weiteren Lärmschutz zum Schutz der Gesundheit der Bewohner im Bereich Hohe Brücke zu erweitern. Dazu dient Nebenbestimmung 1.2.10 durch die Vorgabe zum Einbau von lärmindernder Asphalt mit  $D_{\text{Stro}} - 2 \text{ dB(A)}$  oder ein lärmindernder Gussasphalt nach Runderlass 15/2010 „Lärmarmen Gussasphalt vom 14.10.2010“ und ARS 22/2010 gemäß Merkblatt der FGSV für den Bau von Asphaltsschichten aus Gussasphalt M MA 2022 im Zuge des Bauwerkes 5.5 über den Müritz-Havel-Wasserkanal dem erforderlichen aktiven Lärmschutz. Im Bereich der Brücke über die Müritz-Havel-Wasserstraße ist laut Planunterlage 13 keine lärmindernde Straßenoberfläche, sondern der Einbau eines nicht geriffelten Gussasphalts bzw. eine Bauweise mit dem Korrekturwert  $D_{\text{Stro}} = 0$  vorgesehen. Im gesamten übrigen Streckenbereich ist dagegen durch die geplante Bauweise der Straßenoberfläche eine Lärminderungswirkung von  $-2 \text{ dB(A)}$  plangemäß vorgesehen. Die Immissionen durch den Straßenverkehr sind also im Bereich des Bauwerks ohne jeden Lärmschutz und somit ungemindert. Hingegen sind bereits wegen des auf der gesamten übrigen Strecke des Straßenneubaus geplanten lärmgeminderter Belags ( $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ ) die Fahrbahnübergänge zu/von Brücken in der Nachbarschaft von Wohnbebauung lärmgemindert auszubilden. Dies betrifft das Bauwerk BW 5.5. Diese Vorrichtung nur an den Fahrbahnübergängen reicht jedoch nicht aus.

Aus der Plausibilisierungsunterlage zur UVS, Schutzgut Mensch, wird herausgearbeitet, dass mit der Trassenvariante 3b die für das Vorhaben herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 im Bereich Hohe Brücke überschritten werden. Mit  $64 \text{ dB(A)}$  tags bzw.  $57 \text{ dB(A)}$  nachts beträgt das zeitraumbezogene Konfliktpotential  $4$  bzw.  $7 \text{ dB(A)}$ . Bezogen auf

den Prognose- Null-Fall beträgt die Pegelzunahme im Bereich Hohe Brücke bis zu ca. 26 dB(A). Auf der Grundlage der 16.BImSchV ergeben sich im Bereich Hohe Brücke Grenzwertüberschreitungen nachts von aufgerundet 3 dB(A). Der Tag ist konfliktfrei. Aufgrund des Nachtkonfliktes von 3 dB(A) ergibt sich daraus ein formaler Anspruch auf Lärmvorsorge auf in Hohe Brücke. Im Hinblick auf die Lage des maßgebenden Berechnungspunktes BP4 im Bereich der Grundstücksgrenze ist davon auszugehen, dass die vorgelagerten Nebengebäude den Beurteilungspegel nur Tags bis zur Grenzwerteinhaltung abmindern.

In der Auseinandersetzung des Vorhabenträgers mit der Umweltverträglichkeit wird für das Vorhaben zur Herleitung der Verträglichkeit des Verkehrslärms die DIN 18005 herangezogen und die Erheblichkeit der Immissionen der Prognose 2030 für den Planfall Verkehrsprognose unter Heranziehung der B 189n (Wittstock-Mirow) danach ausgerichtet.

Die DIN 18005 stellt keine für den Straßenbau verbindliche Rechtsgrundlage dar, sie ist als Maßstab für den Städtebau angelegt. Die in der DIN 18005 aufgeführten Orientierungswerte zur Feststellung von Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch eine neu hinzukommende Anlage ist jedoch als Orientierungswert auch im Straßenbau zulässig, zumal bereits die Verwaltungsgerichtsrechtsprechung in jüngerer Zeit auf die Heranziehung niedrigschwelliger Grenzwerte argumentativ abzielt.

Da der Vorhabenträger im vorliegenden Fall seine Bemessungen und Argumentationen an der DIN 18005 ausrichtet, muss das für alle am Vorhaben liegenden Immissionsorte gleich gelten.

Die Ortslage Starow als nahe gelegene Ortslage mit Wohnbebauung im Dorf-Mischgebiet ist konfliktfrei. Dieses Ziel wurde durch die Planung zielgerichtet an den Orientierungswerten der DIN 18005 erreicht. Das Ziel muss unter dem Aspekt der verfassungsmäßig vorgegebenen Gleichbehandlung bei der Heranziehung besonders hoher Anspruchswerte gleichwertig erreichbar sein, da ein Mehr gegenüber der Gesetzesvorgabe des § 41 BImSchG die vorliegende Planungsgrundlage darstellt. Es ist nicht zulässig, bei vergleichbaren Immissionsorten mit verschiedenem Maß zu agieren und auf der einen Seite Orientierungswerte nach DIN 18005 ohne Rücksichtnahme auf Voraussetzungen der gesetzlichen Regelungen etwa des Kosten-Nutzen- Faktors aus § 41 Abs. 2 BImSchG, andernorts sich aber auf die Gesetzesvorgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG zurückzuziehen (Anspruch auf Gleichbehandlung gegenüber der vollziehenden Verwaltung) Art. 20 Abs. 3 GG i.V.m. Art .3 GG).

Auch die Immissionsorte Hohe Brücke sind daher an der DIN 18005 auszurichten. Es sind alle potentiell Betroffenen gleich zu behandeln; für die Verwaltungsentscheidung gilt der Verfassungsgrundsatz der Gleichbehandlung, Art. 3 GG, sobald sich (zulässigerweise) verbalargumentativ von strengen Gesetzesvorgaben gelöst wird. Die Ausrichtung der Bewertung der Umweltverträglichkeit erfolgt insbesondere bezüglich der Bewohner der Ortslage Starsow nach der Einhaltung der DIN 18005. Das muss auch für die Bewohner von Hohe Brücke gelten. Hier sind Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 festzustellen. Als Orientierungsgrenzwerte nach DIN 18005 gelten für Dorf-/Mischgebiete nach BauNVO, als solches ist Hohe Brücke trotz seines Außenbereichs-Standortes eingestuft, 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Prognostiziert werden 64 dB(A) tags und 56,7 dB(A) nachts am Immissionsort 1 in Hohe Brücke.

Nach 16. BImSchV würden hier die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gelten. Sie wären damit gerade erreicht bzw. nachts überschritten, s.o..

Das Ergreifen von geeigneten Maßnahmen zur Schallreduzierung (aktive Maßnahmen, Verwendung geeigneter Oberflächen) ist bereits bei Überschreiten von Orientierungs- oder Vorsorgewerten der DIN 18005 gemäß Maßnahmeblatt 12.2 des Gutachtens Froehlich & Sporbeck, Stuer und GIS Regioplanung zu den RUVS als Maßnahme zur Verminderung schädlicher Umweltauswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit geboten.

Der Einbau lärmindernden Gussasphaltes im Bereich des Bauwerk 5.5 über die Müritz-Havel-Wasserstraße ist ohnehin schon regelgerecht und mit Runderlass 15/2010 „Lärmarmen Gussasphalt vom 14.10.2010“ und ARS 22/2010 für den Vorhabenträger als Planungsgrundlage angewiesen. Zum Einbau ist das FGSV-Regelwerk M MA aus 2022 heranzuziehen, das die Qualität eines Merkblattes, keiner Vorschrift hat, aber den Stand der Technik abbildet und damit für die Praxis geeignete Hilfestellung leistet.

Mit Einbau lärmarmen Gussasphalts wird eine Lärminderungswirkung um -2 dB(A) erreichbar. Damit nähern sich die Prognosewerte für Hohe Brücke den Orientierungswerten, überschreiten diese aber voraussichtlich nach wie vor noch am Immissionsort 1 (mit und ohne Hauptnetzberechnung). Der Längenzug des Bauwerks ist zu kurz, um der Ausbreitung des Verkehrslärms von der Brücke und diese anrampenden Dämme bei angetroffenen vorhandenem stark ansteigenden Gelände entgegen zu treten. Zusätzliche Maßnahmen sind daher wahrscheinlich erforderlich, um dem Gleichheitsgrundsatz gerecht zu werden.

Auf dem Bauwerk 5 S und knapp darüber hinaus sind Kollisions- und Irritationsschutzwände zum Schutz von querenden Fledermäusen vorgesehen (Maßnahme S A 4).

Diese Kollisions- und Irritationsschutzwände enden bei Bau-km 1+796.500 östlich des Bauwerkes. Östlich davon erfolgt bei vorliegender Planung und trotz zusätzlichem Einbau lärmindernden Asphalts auf dem Bauwerk faktisch ungehinderter Lärmeintrag von der Straße, die sich auf dem Damm befindet, auf das anliegende Gelände, auch die Wohn- und Ferienwohnbebauung Hohe Brücke, s.o.

Ab Bau-km 1+833 beginnt das angrenzende Gelände bei Hohe Brücke steil anzusteigen, um sich im weiteren Verlauf des Straßendamms auf der östlichen Seite des BW 5.5 dann auf bis zu 65 m NN zu bewegen. Der Immissionsort Hohe Brücke befindet sich auf Geländehöhe von ca. 59,2 m NN.

Es ist nicht abschließend bewertbar, ob der Einbau von lärminderndem Gussasphalt der Immissionsort 1 bei Hohe Brücke ausreichend geschützt ist, da die vorhandene Geländebewegung in Höhe und Verlauf differiert und gegebenenfalls unerwünschte Schallausbreitung begünstigt, die ohnehin bereits über dem Orientierungswert liegt.

Die dem Vorhabenträger mit Nebenbestimmung 1.2.10.2 auferlegte Nachberechnung der Schallausbreitung im Zusammenhang mit der deutlichen Höhenunterschiede im vorhandenen Gelände unter Einbeziehung der Vorgabe derselben Nebenbestimmung 1.2.10.2 (Einbau Gussasphalt auf BW 5) soll die Schallausbreitung durch den Verkehr östlich des Bauwerkes 5 darlegen und in Kontext zu den Immissionsorten Wohn- und Außenwohnbereich der Hohen Brücke stellen. Daraus ergibt sich, ob eine unmittelbare Beeinträchtigung verbleibt. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen werden ggf. erforderlich und sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Es empfiehlt sich hier eine Entscheidung vor Beginn der Ausführungsplanung.

Um negative Folgen von Reflektionsschall, den die vorgesehene nördliche Kollisions- und Irritationsschutzwand auf der Brücke über den Müritz-Havel-Kanal erzeugt, für die Wohnbebauung Hohe Brücke zu vermeiden, ist die südliche Irritations- und Kollisionsschutzwand straßenseitig mit absorbierender Oberfläche ab 1 m über Straßenoberfläche auszurüsten; Bild 4 a der Ziffer 3.2.1.3 Bild 4 Fall b RLS 90.

Reflektionsschall breitet sich nicht strahlenförmig, sondern flächig aus und streicht nicht im gleichen Ausfallwinkel wie dem Einfallwinkel ab. Wegen der Streuung ist also auch bei tieferliegender Immissionsorten das Regelwerk zu berücksichtigen und hier heranzuziehen.

Wegen der Übergangsregelungen der RLS 19 kommt für den vorliegenden Planungsfall die RLS 90 zur Anwendung (Einleitung Baurechtsverfahren vor dem 01. März 2021).

Die Auflagen, die Irritations- und Kollisionsschutzwand auf Bauwerk 5 S zum Schutz der Bebauung Hohe Brücke auf der Südseite der Überführung mit absorbierender Fläche auszubilden, dient dem Lärmschutz zu Gunsten der Bewohner der Hohen Brücke. Sie ist vorzusehen, um dem Gleichheitsgrundsatz gerecht zu werden.

## **Einwendungen und Stellungnahmen zum Lärmschutz**

Hinsichtlich der Einwendungen zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.6 „Individualbetroffenheiten“ verwiesen.

### **B. Luftschadstoffe**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Die Wirkungen von Luftschadstoffen wurden methodengerecht mittels des anerkannten Berechnungsmodells RLuS 2012 - Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, auch unter Einbeziehung gegenwärtiger Erkenntnisse zur Berechnungen der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs (PKW) untersucht, aktualisiert und berücksichtigt (Unterlage 11). Es wird auf die weiteren Ausführungen unter Ziffer 2.5 (Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen) und Ziffer 3.2.5.0 (Bewertung der Umweltauswirkungen) sowie auch Ziffer 3.2.4 (Planungsvarianten) verwiesen.

### **C. Klimaschutz**

Die Ziffer 3.2.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 ist um den öffentlichen Belang Klima erweitert worden und hat den Buchstaben C dazu erhalten. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung am 15. April 2015 existierte das Klimaschutzgesetz (KSG) noch nicht.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18) mit Gesetz vom 18.08.2021, schafft einen rechtlichen Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland. Das KSG ist ohne jegliche Übergangsregelung zum 18.12.2019 in Kraft gesetzt worden und sofort für alle Entscheidungen anzuwenden, auch für laufende Vorhabenzulassungen, die vor Inkrafttreten des KSG beantragt wurden, wie hier die Zulassung der OU Mirow-Süd.

Die Formulierung des § 13 KSG gibt seitens des Gesetzgebers vor, dass das Berücksichtigungsgebot bei allen Maßnahmen und Entscheidungen die Klimarelevanz zu prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen ist und die öffentliche Hand ein vorbildhaftes klimaschutzorientiertes Entscheidungsverhalten zeigen muss.



Alle Staatsgewalten müssen ihre Handlungen also am Ziel der Klimaneutralität bewußt ausrichten, auch Gesetzgeber und Behörden, darunter die Zulassungsbehörden wie hier die Planfeststellungsbehörde für das Fachplanungsrecht nach FStrG.

Soweit das KSG sich nur an Bundesbehörden, die nach Bundesrecht handeln müssen, richtet, ist die „übrige“ öffentliche Hand in Mecklenburg-Vorpommern in Ermangelung eines Landes-Klimaschutzgesetzes dennoch den Vorgaben des Klimaschutzes verpflichtet in direkter Ableitung der verbindlichen Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens und des Bundes-Klimaschutzplanes 2050.

Die Zuständigkeit ist damit eröffnet.

Materiell-rechtlich erfolgt die Auseinandersetzung auf Abwägungsebene im Planfeststellungsbeschluss.

Das KSG gießt die Ziele nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, in einen rechtlichen Rahmen (siehe § 1 KSG).

Maßnahmen zur Erreichung dieser gesetzlichen Ziele sind im KSG selbst nicht festgesetzt. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimakonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Die Ziele und der Zweck des Pariser Klimaschutzabkommens und, soweit erfaßt, des KSG sind bei der gestuften Straßenplanung auf allen Ebenen - von der Bundesverkehrswegeplanung über die Linienbestimmung bis zur Zulassung eines konkreten Straßenbauvorhabens (Planfeststellung bzw. Plangenehmigung) - gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG zu berücksichtigen. Sie sind an Vorhabenträger bei seiner Planung und an die Planfeststellungsbehörde als Entscheidungsbehörde adressiert.

Das Erfordernis, in der Abwägung in der Planfeststellung eines einzelnen Straßenbauvorhabens auch Belange des Klimas zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG).

Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive – wie hier dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss – zu berücksichtigen.

Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot zwar keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 – Rn. 198). Wegen der mittlerweile für das Jahr 2021 vorliegenden, durch das Umweltbundesamt auf Grundlage des KS jährlich zu erstellenden Daten der THG-Emissionen mit dem Ergebnis der deutlichen Überschreitung der Einsparungsvorgabe für 2021 um 3.1 Mio t CO<sub>2</sub> und dem daraus folgenden ersten Sofortprogramm (BMDV 12.07.2022) ist der erste Schritt in die Zunahme der Gewichtung des Klimaschutzes in der (Gesamt-)Abwägung i.S.d. BVerfG-Entscheidung erfolgt. Wegen der als realistisch betrachteten Möglichkeit, die Defizite der Einsparungsvorgabe für 2021 in den Folgejahren 2022 ff aufzufangen, - ohne dass jedoch konkrete Vorgaben bis zum Zeitpunkt dieser Planfeststellung beschlossen werden konnten - bleibt die Verschiebung der Gewichtung zu Gunsten des Klimaschutzes jedoch noch auf einem niedrigen Niveau.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12.12.2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben (u.a.) die Planfeststellungsbehörden

als Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Schutzgut „globales Klima“ fließt also als weiterer öffentlicher Belang in die planerische Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG ein und ist auf die Vermeidung bzw. Minderung der Treibhausgas (THG)-Emissionen ausgerichtet. Gefordert ist eine sachgerechte Berücksichtigung dieses Schutzgutes. Dabei sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Diese Regelungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht die genannten Regelungen zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlte. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2030 bis 2040 hat der Gesetzgeber zudem in Reaktion auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zwischenzeitlich in Anlage 3 zu § 4 KSG vorgenommen.

Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG folgenden Gebote, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, sind allerdings nicht dahin zu verstehen, dass nur noch solche Straßenvorhaben planfestgestellt werden dürften, die klimaneutral sind, selbst emissionsmindernd wirken oder einen bestimmten Grenzwert einhalten. Die nach dem KSG festgelegte Minderung der Emissionen muss in dem jeweils betroffenen Sektor und demzufolge auch im hier einschlägigen Verkehrssektor nicht projektbezogen, sondern dadurch erzielt werden, dass der Minderungseffekt in der Gesamtheit des dem Sektor zuzurechnenden Geschehens einschließlich durchgeführter und geplanter Maßnahmen und Projekte erreicht wird. Dies erfordert auch bei der Genehmigung eines einzelnen Projektes eine den gesamten Sektor in den Blick nehmende bilanzierende Betrachtungsweise. In der Bilanz kann die in § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 festgelegte Minderung der Emissionen beispielsweise auch durch emissionsmindernde Maßnahmen erreicht werden, die die

emissionserhöhenden Auswirkungen einzelner Projekte, etwa solche des regelmäßig zu einem Verkehrszuwachs führenden Ausbaus des Straßennetzes, im Ergebnis einer Gesamtbetrachtung übersteigen. Solche Maßnahmen können zum Beispiel eine Förderung der Elektromobilität, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen oder eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sein. Ist es mit Rücksicht auf solche möglichen emissionsmindernden Maßnahmen mithin nicht ausgeschlossen, auch ein für sich genommen emissionserhöhendes Projekt zu verwirklichen, hat die Planfeststellungsbehörde in einem solchen Fall allerdings abzuwägen, ob und aus welchen Gründen sie das Vorhaben auch unter Klimagesichtspunkten gleichwohl genehmigt.

Der Vorhabenträger hat mit Anhang A 5 eine Klimaschutzbetrachtung zum Bauvorhaben Ortsumgehung B 198 Mirow-Süd ergänzend vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben als solches grundsätzlich von der Natur der Sache THG-Emissionserhöhungen verursacht, kommt in ihrer Abwägung unter Berücksichtigung der Belange des Klimas zu dem Ergebnis, dass der vorgelegte Plan grundsätzlich antragsgemäß festgestellt werden kann.

Das begründet sich wie folgt:

Zunächst werden die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) durch den Verkehr (Sektor Verkehr gem. KSG) unter Heranziehung der Berechnung aus dem BVWP als das Vorhaben gesetzlich rechtfertigendes Gesetz, betrachtet, das eine bereits eigene THG-Berechnung hat vornehmen müssen.

Des Weiteren wird die Lebenszyklusemissionen (bau- und anlagebedingte sowie betriebsbedingte Emissionen i.S.d. KSG; Sektor Industrie) des Vorhabens als solchem sowie die Wirkung der Inanspruchnahme von Flächen (Landnutzung) betrachtet und unter den zusätzlichen Maßgaben, die der Planfeststellungsbehörde möglich sind, als verträglich mit den Vorgaben des KSG eingestuft.

### BVWP

Der Plangeber des BVWP hat mit der Angabe eines konkreten, durch das Gesamtprojekt OU Mirow-Süd verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes offengelegt, dass er das Problem der projektbedingten Emissionserhöhung erkannt hat. Damit hat er zugleich zum Ausdruck

gebracht, dass er diesen Nachteil geringer bewertet als die sozialen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumstrukturellen und sonstigen Vorteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbunden sind (s.o.). Zugleich kann davon ausgegangen werden, dass die insoweit zuständigen Entscheidungsträger des Bundes die im BVWP ausgewiesene Erhöhung bei den von ihnen durchzuführenden emissionsmindernden Maßnahmen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele nach dem KSG erforderlich sind, als Negativposten in der Bilanz berücksichtigen.

Der errechnete Anteil der Abgasemissionen, der dem Vorhaben zuzurechnen ist, nimmt dieses Gesamtvorhaben in den Blick. Es wird hier die Verklammerung zur Herstellung der Verkehrsfunktion der beiden Vorhaben OU Mirow-West und Mirow-Süd als notwendige Voraussetzung hinzugezogen, s. Ziffer 1(2), da die OU Mirow-Süd als alleiniger Abschnitt nicht gebaut wird und unter Verkehr geht und für sich alleine gesprochen keine THG- Bilanz ausweisen kann.

Im übrigen Straßennetz wirkt das Vorhaben emissionsmindernd, weil es dort den Verkehr entlastet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der OU Mirow resultieren zu einem großen Teil aus projektbedingten Verkehrsverlagerungen im bestehenden Straßennetz. Auf der OU werden die Verkehrszahlen im Verhältnis zum Null-Fall steigen (um 100 %), während sie auf insbesondere der Ortsdurchfahrt Mirow erheblich sinken. Dieser Verkehr wird sich verlagern. Mit der Möglichkeit des gleichmäßigen Verkehrsflusses auf der Ortsumfahrung werden Abbrems- und Anfahrvorgänge sowie Stop-and-go-Fahrten, wie zurzeit innerhalb der Ortsdurchfahrt zu verzeichnen, nicht stattfinden, was einen deutlichen positiven Effekt auf die THG-Emission des Verkehrs mit sich bringt.

Dieser sich verringernde THG-Ausstoß wird sich nach der Fertigstellung des Projekts aller Voraussicht nach alsbald noch weiter verringern. Bereits jetzt zeichnet sich angesichts entsprechender gesetzgeberischer Fördermaßnahmen und Ankündigungen der Automobilindustrie sowie einschlägiger Marktanalysen ab, dass die Umstellung auf Elektromobilität deutlich schneller und in größerem Umfang erfolgen wird als noch vor wenigen Jahren angenommen. Diese Prognose liegt im Übrigen auch dem Klimaschutzplan 2050 und der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde. Nach dem Klimaschutzplan 2050 soll, worauf das Bundesverwaltungsgericht bereits in seinem Urteil zur Bundesautobahn A 39 hingewiesen hat (Urteil vom 11.07.2019 – BVerwG 9 A 13.18, Rn. 75), die zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich notwendige Treibhausgasreduzierung nicht vorrangig durch die Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsträger, sondern durch die Kombination aus einer Effizienzsteigerung der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz

treibhausgasneutraler Energie erreicht werden (Klimaschutzplan 2050, S. 52, abrufbar unter <https://www.bmu.de/themen/klimaschutzanpassung/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050>). Geht man mit dem Klimaschutzplan von 2050 von einem zukünftig weitgehend treibhausgasemissionsfreien Verkehr aus, dürften sich die prognostizierten Abgasemissionen deutlich verringern. Hinzu kommt, dass nach den vorgelegten Prognosezahlen für 2030 langfristig eher mit einem Rückgang der Verkehrszahlen zu rechnen ist.

Gestützt wird diese Annahme betreffend den Verkehr, der auf der Ortumfahrung Mirow THG-Emissionen erzeugen wird, auf Angaben im BVWP über die zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Mengen, die im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP hinterlegt und dem Projektdossier zum fest disponierten Vorhaben OU B 198 Mirow als Bestandteil des Gesamtprojektes B 198n Mirow-AS Wittstock/ Dosse, A 19 des BVWP zu entnehmen sind. Dort wird eine Einsparung von 253,62 t CO<sub>2</sub> pro Jahr wegen der signifikanten Verkürzung der Verbindung zwischen Wittstock/Dosse A 19 bis Mirow einschließlich OU durch die BVWP-Projektierung berechnet.

Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>). Eine gegenteilige, andere Ergebnisse auswerfende Berechnungsmethode ist zum einen nicht bekannt und zum andern hier nicht zuträglich, da der BVWP für sich die THG-Emissionen eingepreist hat bei der Aufstellung der Vorhaben im Bedarf. Die OU Mirow ist als fest disponiertes Vorhaben aufgeführt. Der Bundesgesetzgeber wertet die Ziele des Vorhabens als per se andere Belange überwiegend (Planrechtfertigung als erste Grundlage für die Zulässigkeit des Vorhabens).

Die näheren Bedingungen für die Zulässigkeit sind in den folgenden Verfahren, zuletzt an dieser Stelle der Planfeststellungsentscheidung, zu ermitteln und abzuwägen, da die weiteren klimabeeinträchtigenden Faktoren erst auf Variantenwahl und Entwurfsaufstellungsebene bekannt werden.

#### Lebenszyklusemissionen

Neben den THG-Emissionen des Verkehrs ist die Herstellung des Bauwerks Straße sowie der Betrieb und die Unterhaltung mit erheblichem Energieaufwand und damit auch mit THG-Emissionen verbunden.

Die vom Vorhabenträger genutzte Grundlage, um diese Lebenszyklusemissionen überschlägig für den Bereich Straßenbau abzuschätzen, stellt die Untersuchung des Umweltbundesamtes, durchgeführt vom Öko-Institut Mottschall und Bergmann (2013) dar. In dieser Untersuchung wurden die THG-Emissionen des gesamten Verkehrssektors einschließlich der infrastrukturbedingten Effekte in Deutschland berechnet. In diese Studie sind alle wesentlichen Faktoren der infrastrukturbedingten Lebenszyklusemissionen eingeflossen:

- Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur
  - Unterbau und Oberbau der Straßen (z. B. Deck-, Trag-, Frostschuttschicht)
  - Kunstbauten (z. B. Tunnel, Brücken, Lärmschutzwände)
  - Straßenausstattung und -beleuchtung (z. B. Schilder, Leitplanken, Lichtsignalanlagen)
  - Gebäude (z. B. Tankstellen, Rast- und Autohöfe, Meistereien).
  
- Betrieb der Verkehrsinfrastruktur
  - Betrieb der Straßenbeleuchtung,
  - Betrieb der Tunnel,
  - Betrieb der Lichtzeichenanlagen.

Die Lebenszyklusemissionen des Vorhabens wurden nach dem Ansatz gem. Mottschall und Bergmann 2013 mit 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> und Jahr für den Straßenkörper und 12,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> und Jahr für die Brückenabschnitte berechnet (siehe dort Abbildung 1). Daraus ergeben sich Treibhausgasemissionen in Höhe von 259,5 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr für das Vorhaben.

Die Lebenszyklusemissionen können durch die Wahl geeigneter, klimagünstiger Kompensationsmaßnahmen abgemildert/ ausgeglichen werden. Beim vorliegenden Projekt dienen als klimaeffiziente Maßnahmen die Neuanlage von Wald und die Herstellung von Grünland, sowie die Wiedervernässung eines Grabenabschnittes (Maßnahme E 2a). Mit den Auflagen zum Bodenmanagement und den Baustoffen und Bauweisen, siehe Ziffern 1.2.15.2 und 1.2.15.3, werden die baubedingten und anlagebedingten Lebenszyklusemissionen reduziert und unnötige CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der unwiederbringlich in die Weltklimabilanz einfließt, vermieden werden.

### Landnutzungsänderung

Durch sogenannte Landnutzungsänderung infolge des Vorhabens werden als dritter, zu beachtender Aspekt THG-Emissionen als klimabeeinflussende Faktoren berücksichtigt. Diese umfassen Änderungen der THG-Emissionen durch die Überbauung/Beseitigung bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als THG-Speicher oder –Senke dienen. Straßenbauvorhaben nehmen Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch bzw. beeinflussen sie durch landschaftspflegerische Maßnahmen. Damit wird durch Straßenbauvorhaben aktiv Einfluss genommen auf die Funktionen von Böden und Vegetation als THG-Speicher oder –Senke, die im globalen Kohlenstoffkreislauf eine wichtige Rolle spielen, denn in Böden und der Vegetation ist deutlich mehr Kohlendioxid gespeichert, als sich in der Atmosphäre befindet.

Mit der genannten Unterlage Anhang A 5 legt der Vorhabenträger für das Vorhaben Mirow mit seiner Vorhabenlänge, Lage im Raum und im Kontext zum zu überbauenden Boden, hier insbesondere in der Starsowniederung dar, wie sich das Vorhaben diesbezüglich verhält. Es wurde auf dem Niedermoorboden eine Änderung der Bautechnologie vorgenommen, um den besonders wertvollen Bereich in der Starsowniederung auch aus Klimaschutzgründen zu schonen und so klimaschädliche Zusatz-Effekte zu vermeiden, die mit Bodenaushub einhergegangen wären. Mittels Maßnahme des LBP wird die übrige Landnutzungsänderung nicht nur bezüglich der Eingriffsregelung, sondern auch hinsichtlich der Wirkungen auf Klimaeffekte ausgeglichen, so dass es zur Quintessenz kommt, dass die vorhabenbezogene Landnutzungsänderung nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die THG-Speicher in der Niederung und den übrigen CO<sub>2</sub> senkenden Funktionen führt.

Zur Darstellung der einzelnen Planungsbestandteile bezüglich der Landnutzungsänderung wird auf Unterlage 12.0, Anhang A 5 verwiesen.

Der Regelungsbereich Landnutzungsänderung i.S.d. § 3 a KSG wird des Weiteren im Zusammenhang mit der Planung auch durch die Notwendigkeit der Abholzung von Waldflächen eröffnet.

Es sind Waldflächen auf einer Gesamtlänge von 1.580 m Länge der zu bauenden Straße über den Straßenquerschnitt zuzüglich veränderlicher Breiten im Straßennebenraum, Böschungen Dämme, Einschnitte u.ä. betroffen.

Die übliche Holzverwertung nach Einschlag und Rodung für Straßenbauvorhaben wird in die Hände des Auftragnehmers gegeben und nicht weiter verfolgt. Auf diese Weise entzieht sich



die Verwertung des wichtigen CO<sub>2</sub>-Senkers Holz der Bilanz des Lebenszyklusses des Vorhabens, was eine abschließende Bewertung der Effekte auf das Klima ausschließt, aber nicht unbeachtet bleiben darf schon auf Zulassungsebene.

Wegen des gemäß § 8 i.V.m. § 11 Abs. 1 KSG durch das zuständige Bundesministerium BMDV am 12.07.2022 veröffentlichten und damit vor Planfeststellung verbindlich bekannt gemachten Sofortprogramms, bzw. auf Grund dessen, dass die vorgeschriebene einzuhaltende Jahresemissionsmenge für THG-Emissionen für das Berichtsjahr 2021 um 3,1 Mio t CO<sub>2</sub> überschritten worden ist und es weiterer effektiver Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Klimaziele bedarf, ist zwingend zu prüfen, ob und welche Möglichkeiten in jedem Einzelfall einer behördlichen Entscheidung zusätzlich zur Eindämmung der klimaschädlichen Emissionen bestehen, um die zur Erfüllung der im KSG festgelegten Ziele zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG).

Mit dem Ereignis des ersten erforderlich gewordenen Sofortprogramms nach § 8 KSG kommt der Leitsatz zu 2 a der BVerfG Entscheidung vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18) zum Tragen, dass das Gewicht der Klimabelange bei fortschreitendem Klimawandel stetig zunimmt; der erste Schritt dieses Sachverhaltes ist bei Überschreiten der zulässigen THG-Mengen des Jahres 2021 damit für 2022 getan.

Da sich das BMDV die vorgeschlagenen Maßnahmen im Verkehrssektor ausdrücklich nicht zu eigen macht, sondern differenziertere Ansätze sucht, die jedoch noch nicht beraten und beschlossen wurden, besteht keine konkrete untergesetzliche konkrete Vorgabe. Das KSG ist in solcher Ermangelung an Vorgaben unmittelbar für jede Entscheidung der öffentlichen Hand, die den Verkehrssektor generell betrifft, anzuwenden, wozu auch eine Vorhabenzulassung per Planfeststellungsbeschluss gehört.

Die daraus resultierende unmittelbare Anwendung des § 13 KSG führt zur Begründung weiterer Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss zur Gewährleistung der Vorgaben des KSG. Dazu siehe unten zur Begründung der Nebenbestimmungen zu Gunsten des Klimaschutzes nach §13 KSG.

### **Begründung Nebenbestimmungen 1.2.15.1, 2, 2.15.2 und 1.2.15.3**

#### **1.2.15.1**

Mit durch den Planfeststellungsbeschluss ergänzend zu den vom Vorhabenträger geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt wegen der zusätzlichen Klimarelevanz der Inanspruchnahme von Wald eine Nebenbestimmung zur Verwendung des eingeschlagenen Holzes wegen der zu bewahrenden CO<sub>2</sub>-Senkenfunktion des Holzes (Ziffer 1.2.15.1). Auf diesem Wege bleibt zum einen hinsichtlich des Einzelaspektes Wald (als Bestandteil des Schutzgutes Pflanzen/Tiere/Biotope/Diversität) die Variante 3 bPF im Verhältnis zur Variante 2 vorzugswürdig, auch wenn quantitativ mehr Wald einzuschlagen ist. Die geringere Qualität des Waldes als monotoner Kiefernwald mit der Vorgabe, das darin gebundene CO<sub>2</sub> im Holz als Senke zu erhalten, geht wertungsmäßig vor die Variante 2, die kaum ersetzbaren sehr hochwertigen Bruchwald betrifft, wenn auch in geringerer Fläche.

Der für das Vorhaben einzuschlagende Wald verliert auf diese Weise, nicht einer thermischen bzw. energetischen Verwertung zugeführt zu werden, nicht die Senkerfunktion für CO<sub>2</sub>, da dieses im Holz gespeichert ist und durch andere Verwertung als die thermische/energetische die Speicherfunktion beibehält. Die Nutzung etwa im Baubereich als Bauholz oder ein Wiedereinbringen des Holzes in den Wald an anderer Stelle lässt die Klimabilanz des vom Vorhaben betroffenen Holzes neutral, damit nicht negativ CO<sub>2</sub> erhöhend ausfallen.

Waldeinschlag und Holzrodung ist Bestandteil der Bauvorbereitung und wird i.d.R. standartmäßig ausgeschrieben. Die Verwertung des eingeschlagenen Holzes wurde bis Inkrafttreten des KSG nicht im Zusammenhang eines Lebenszyklus eines Vorhabens betrachtet und spielte insofern keine besondere Rolle bei der Vorhabenzulassung. Mit KSG und dem Systemaufbau des Lebenszyklus eines Vorhabens spielt jedoch alles in die Zulässigkeitsfrage das Vorhaben betreffend mit hinein, was THG-relevant durch das Vorhaben bedingt wird. Landnutzungsänderung und Holzeinschlag mit Holz als wichtigem CO<sub>2</sub> Speicher (Senker) muss betrachtet werden. Das Holz ist dem Vorhaben in seinem Gesamtlebenszyklus über den Betrachtungsbestandteil Bau zuzurechnen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher mit diesem Aspekt auseinandergesetzt und kommt zu dem Schluss, dass es schon für die Zulassung des Vorhabens relevant ist, wie das einzuschlagende Holz in den Lebenszyklus bilanziert ist. Eine Bilanz ist in der Anlage 5, Klimaschutzbetrachtung, des Vorhabenträgers nicht aufgenommen.

In der bisherigen Praxis unterfiel die weitere Verwertung von für Vorhaben einzuschlagendem Holz dem Verantwortungsbereich des jeweiligen Auftragnehmers.

Die Leistungsverzeichnisse eröffnen allerdings die Möglichkeit unter der gängigen Nummer 106.032 4.9 einen Freitext des Auftraggebers zur Verwertung der eingeschlagenen Bäume anstelle der häufig verwendeten Nummer 4.1 („Gesamtes Holz nach Wahl des Auftragnehmers zu verwerten“).

Da die Art der Verwertung von größeren Mengen einzuschlagenden Holzes eine unmittelbare Auswirkung auf die Gesamtklimabilanz des planfestzustellenden Vorhabens hat und maßgebliche Auswirkungen aus der Landnutzungsänderung als eines zentralen Sektorzieles des KSG hat, kann die Entscheidung über die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens, insbesondere, wenn wie hier die Variantenwahl maßgeblich davon beeinflusst wird, die Verwertung nicht allein dem nachfolgenden Vergabeverfahren überlassen werden. Tritt dort nämlich eine eigenständige Lösung des Auftragnehmers, das Holz einer thermischen bzw. energetischen Verwertung zuzuführen, eine spürbare andere nachteilige Gesamtklimabilanz des Vorhabens auf, ist die Gesamtabwägung zum Vorhaben nicht mehr tragbar.

Der Vorhabenträger hat eine CO<sub>2</sub>-Bilanz einer etwaigen thermischen bzw. energetischen Verwertung des einzuschlagenden Holzes auf immerhin 1580 m Länge mal jeweiligem Querschnitt RQ 11,5 des Straße plus teilweise erforderlicher Böschungsbreiten in Anrampung bzw. Einschnitten in der Gradienten und Baurandstreifen nicht in die Klimagesamtbilanz eingestellt, so dass davon auszugehen ist, dass hier dieser zusätzliche Anfall freigesetzten CO<sub>2</sub> ausgeschlossen werden muss.

In Ermangelung untergesetzlicher Vorgaben und daraus resultierend hat die Planfeststellungsbehörde zwangsläufig § 13 KSG als Grundnorm für die Planfeststellung und die Gesamtplanung auch des Vorhabenträgers für die Betrachtung des gesamten Lebenszyklusses des Vorhabens in ihre Abwägung einzustellen, sowohl bei der Tatsachenermittlung als bei der Norminterpretation (vergl. Faßbender, NJW 2021, 2085; Kment NVwZ 2020, 1537, Scharlau/Swiekowski-Trzaska/Keimeyer/Klinski/Sina NVwZ 2020, 1 u.a.).

Sie kann sich zum einen ohnehin nicht darauf berufen, dass das von ihr zu genehmigenden THG-emittierende Vorhaben keinen Einfluss auf das Makroklima hat; besondere Bedeutung ist der Variantenwahl und hinsichtlich der daraus resultierenden Vorzugsvariante den Möglichkeiten der Klima Verträglichkeit der den Lebenszyklus beeinflussenden Faktoren zu schenken.

Das gegenständliche Vorhaben emittiert in seiner Lebenszyklusbilanz und durch Landnutzungsänderung THG. Die Tatsachenermittlung ist durch den Vorhabenträger in seiner Klimaschutzbetrachtung, Unterlage Anhang A 5, im Wesentlichen erfolgt. In einzelnen Fragen wird sie durch die Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde jedoch akzentuiert. Diese Akzentuierung wird im Gesamtgang des Abwägungsprozesses erforderlich.

Im Abwägungsprozess zieht die Planfeststellungsbehörde in analoger Anwendung die Vorgaben des § 13 Abs. 2 und 3 KSG für die sie betreffende Entscheidung heran, da dort an einziger Stelle eine Untersetzung der in § 13 Abs. 1 S.1 KSG getroffenen unspezifischeren Formulierung getroffen wird.

In Ermangelung an sie als Zulassungsbehörde adressierte Vorgabe für den Abwägungsprozess wird das Grundprinzip der analogen Anwendung möglich und da alternativlos zwingend. Die Regelung in § 13 Abs. 2 KSG ist der Entscheidung, die in § 13 Abs. 1 KSG geregelt ist, thematisch und bezüglich des Regelungsziels vergleichbar – dort betrifft es die öffentliche Hand als Planungsbereich- davor dasselbe Vorhaben betreffend die Zulassungsbehörde. Beide unterliegen dem Prinzip der verhältnismäßigen Abwägung. Daher müssen für beide dieselben Ansätze gelten und werden hier analog herangezogen.

Daraus folgt, dass im Abwägungsprozesses unter Klimaschutzaspekten die klimafreundlichste Lösung von mehreren Lösungsmöglichkeiten zu wählen ist (Vorgabe aus § 13 Abs. 2 KSG) solange sie nicht wirtschaftlich unverhältnismäßig wird. Dabei hat sie darauf zu achten, dass nachfolgende Verfahren nicht per se behindert werden. Daher gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger als verhältnismäßig und mögliche Nebenbestimmung auf, dass er auf die Verwertungsart des umfangreich einzuschlagenden Holzes Einfluss nimmt, indem er die Vergabe entsprechend ausschreibt. Ausgeschlossen wird lediglich die thermische bzw. energetische Verwertung. Übrige Verwertungsarten sind der Entscheidung des Vorhabenträgers oder Auftragnehmers anheimgestellt. Er ist daher nicht unverhältnismäßig gebunden.

In Rechtsprechung und aktuell laufender Fach- und Rechtsdebatte wird die Zulässigkeit von Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss, die die Vergabe betreffen, aus unmittelbaren Klimaschutzgründen als zulässig betrachtet, sobald der Lebenszyklus des Vorhabens zulassungsrelevant betroffen ist. Schon in der Zulassungsentscheidung ist zu regeln, was erforderlich für die Bemessung des Lebenszyklusses des Vorhabens ist, um die Einhaltung der Ziele des KSG zu wahren, vergl. den aktuellen Diskussionsstand u.a. Protokoll 36. Sitzung mit Anlage Textbaustein NRW der Expertengruppe Planfeststellung und

Umweltrecht; Ad-hoc Arbeitspapier zum Klimaschutz MV. In der Auseinandersetzung wird v.a. Bezug genommen auf die schon formulierten Vorgaben der Richtlinien und Normen als grundsätzlicher Rahmen für die Planung und den Bau von Landstraßen (RAL 2012) und diverse technischen Vorgaben für den Aufbau von Straßen, zu verwendender Baustoffe und Bauweisen, die bereits von sich aus so ausgelegt sind, dass jeweils das notwendige Maß angelegt wird. Das genannte notwendige Maß erfaßt alle berührten öffentlichen Belange; diese Vorgaben sind also auf das notwendige Maß betreffend den Klimaschutz zu verstehen. In diesen Bereichen ist die Einhaltung der Klimaschutzziele vorrangig möglich und muss berücksichtigt werden, sobald die Belange entscheidungserheblich in der Zulassungsentscheidung zu werden geeignet sind. Die Wahl der geeignetsten Variante in Bezug auf die Verpflichtung zum Klimaschutz wird hier maßgeblich bestimmt, so dass so weit wie möglich und zulässig klimarelevante Regelungen für die weiteren Verfahrensschritte bei der Umsetzung des Vorhabens genutzt werden.

#### 1.2.15.2 und 1.2.15.3

Das Vorgenannte betrifft hier neben den Auswirkungen etwaiger thermischer bzw. energetischer Verwertung des einzuschlagenden Holzes (Nebenbestimmung 1.2.15.1) auch Auswirkungen durch die Regelungen unter Nebenbestimmungen 1.2.15.2 und 1.2.15.3 bezüglich anfallender umfangreicher Bodenbewegungen in der geplanten Vorlastschüttung (Einbau von Bodenmengen) und der Verbleib überschüssiger Bodenmengen der Vorlastschüttung nach Konsolidierung des Gründungsbereiches in der Starsowniederung, was zum Wiederausfahren von Bodenmengen im Umfang von 100.000 m<sup>3</sup> führt (vergleichende Bilanz des Vorhabenträgers zur Vorlastschüttung als Vorzugsvariante für die Baugründung in der Starsowniederung). Im weiteren Verlauf der Strecke OU Mirow- gesamt, also mit dem Abschnitt West, wird wiederum Bodenmaterial zum weiteren Einbau benötigt, der eingefahren werden müßte. Um Baufahrzeugbewegungen im Umfang von ca. 10.000 LKW hinaus und dann wieder hinein zu und von einem weiter entfernt liegenden Lagerplatz (Bodenlagerflächen sind im Planfeststellungsbereich nicht vorgesehen) zu vermeiden, wird dem Vorhabenträger ein effizientes Bodenmanagement unter Nebenbestimmung 1.2.15.2 aufgegeben. So wird die nicht eingestellte Bilanz an CO<sub>2</sub> durch LKW-Verkehr bewältigt.

Auch die Vorgabe zum Einbau klimaschonender Baustoffe in der Strecke und in den Bauwerken des Vorhabens begründet sich aus den oben stehenden Überlegungen und der

Rechtfertigung der Vorgaben für die Ausschreibung und Vergabe. Sie spielen in der Lebenszyklusbilanz des Vorhabens eine erhebliche Rolle und sind zu bewältigen.

Da das KSG unmittelbar anwendbar ist, es an untergesetzlichen Vorgaben des KSG mangelt, ein erstes gesetzlich vorgegebenes Sofortprogramm des Bundes wegen Nichteinhaltung der Zielvorgaben für 2021 eingetreten ist, ohne für dieses Vorhaben rechtzeitig Vorgaben zu liefern, hat die Planfeststellungsbehörde ihr geeignet und verhältnismäßig erscheinende Vorgaben anzuordnen, um den Vorgaben des KSG gerecht zu werden, und um das Vorhaben zulassungsfähig zu erhalten.

Die Nebenbestimmungen ermöglichen des Weiteren die Tragfähigkeit der Vorzugsvariante.

Die grundsätzlichen Annahmen hinsichtlich der Klimaverträglichkeit des Vorhabens bis zur Bekanntmachung des Sofortprogramms bleiben bestehen.

In die Abwägung mit eingeflossen ist die 3. Planänderung des Vorhabenträgers mit der Umstellung der Bautechnologie zur Gründung der Straße in der Starsowniederung, welche eine klare Vermeidungsmaßnahme für THG-Emissionen darstellt. Mit dieser Umstellung der Bautechnologie, die wegen der Möglichkeit und Zumutbarkeit eine zwingende Lösung im Sinne des KSG darstellt, bleibt es bei der Belastbarkeit der Variante 3b PF in der Variantenwahl. Es wird auf u.a. auf Ziffer 3.2.5.0 verwiesen.

### **Einwendungen P 13, P 17 und P 18**

Die Einwender erklären unter Bezug auf § 13 KSG, dass dem Wortlaut dieses Gesetzes in den vorliegenden Änderungen (3. Planänderungen) in keiner Weise genüge getan werde, weder bei der Einzelmaßnahme der Vorlastschüttung noch bei der Entscheidung für den Bau der Umgehungsstraße oder bei der Wahl der Vorzugstrasse.

Die um 259 m längere Streckenführung 3b PF gegenüber der Variante 2 führe über die gesamte Lebensdauer der Maßnahme zu einem erheblich größeren CO<sub>2</sub>-Belastung. Darauf sei bereits in der Einwendung zum Planungsänderungsverfahren 2018 verwiesen worden.

Ein Aspekt bei der Klima-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in Bezug auf die einzelnen Trassenführungen sei die Berücksichtigung des späteren Verkehrs und der je nach Trassenlänge zu kompensierenden CO<sub>2</sub> Ausstoß aller Fahrzeuge. Dies dürfte den Bund der Steuerzahler interessieren. Zudem stellen längere Trassenführungen auch eine

wirtschaftliche Mehrbelastung der späteren Nutzer der Straße dar. So fallen bei der Vorzugstrasse 3b PF gegenüber der Trassenführung 2 erhebliche Mehrkosten durch eine 259 m längere Streckenführung mit potenziell höheren Geschwindigkeiten an, da sie mit einem erhöhten Benzinverbrauch, höheren Schadstoffemissionen sowie erhöhten Straßenunterhaltungskosten verbunden seien. Bei einer nur um 259 m kürzeren Trasse (die 259 m berücksichtigen bereits, die frühere Rückführung der Trasse der Variante 2 auf die B198) werden auf Grundlage der angestellten Verkehrsprognose (mit B189n) für 2030 mit ca. 8000 Fahrzeugen täglich immerhin 2072 gefahrene Kilometer eingespart. Diese Hochrechnungen müssten natürlich für alle möglichen Verkehrsprognosen und Variantenwahlen erfolgen, um so die Trassenvariante mit den geringsten Auswirkungen auf das Klima zu wählen.

Eine um 259 m längere Strecke führe zudem bereits bei der Baumaßnahme zu einem erheblich größeren Materialverbrauch, sowohl hinsichtlich der Herstellung als auch der Anlieferung des Materials. Der CO<sub>2</sub> Ausstoß, der erzeugt werde, wenn Massen durch Baumaschinen bewegt werden, u.a., wenn Dämme aufgeschüttet werden müssen (wie das sowohl im größeren Stil beim Westabschnitt als auch beim Südabschnitt der Variante 3b PF im Gegensatz zur Variante 2 der Fall sei), müssen in die CO<sub>2</sub>-Bilanz mit einbezogen werden. Dabei müssen diese alle in Bezug zur Nullvariante ohne Umgehungsstraße und auch ohne B 189n gesetzt werden.

Der Verfahrensträger hätte diese Aspekte für alle Varianten berechnen und in der Abwägung berücksichtigen müssen.

Konkret für die Variante 3 bPF als dem Planfeststellungsantrag zu Grunde liegender Vorzugsvariante tragen die Einwender vor, bei der Einzelmaßnahme der Vorlastschüttung seien die Anforderungen des KSG an Baumaßnahmen in den Änderungen 2022 zum Planfeststellungsverfahren nicht adäquat umgesetzt worden. So seien nur eine rein qualitative Betrachtung der einzelnen Varianten der Baumaßnahme vorgenommen und nicht quantitativ in Bezug zu den anderen Varianten, bezogen auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesetzt worden. Daneben fehlen in der Abwägung auch weitere wichtige Aspekte insbesondere auch deren quantitative Darstellung und Vergleich. So sei die Anzahl der jeweiligen Erdbewegungen und Transporte mit Maschinen und deren CO<sub>2</sub> Ausstoß nicht für die jeweilige Variante (inkl. Nullvariante) berechnet.

Es sei zudem nicht betrachtet, dass durch die Drainagen und die Entwässerung des Niedermoorbodens und Verdichtung des Moorbodens, neben belastetem Wasser auch CO<sub>2</sub> sowie Methan über die Drainagen nach außen gelangen könne.

Würde die Vorzugstrasse auf der Variante 2 verlaufen, wäre eine Überquerung des Pechgrabens an dieser Stelle obsolet.

Der Einwendung wird teilweise mittels getroffener Nebenbestimmungen, siehe Ziffer 1.2.15 zum Klimaschutz, abgeholfen, im Übrigen wird sie zurückgewiesen.

Ein Variantenvergleich der verkehrsbedingten THG-Emissionen wurde vom Vorhabenträger nicht durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich jedoch mit den Varianten 2 und 3b, dann konkret 3 bPF, die Regelungsbereiche des KSG betreffend, vergleichend auseinandergesetzt.

Ein Vergleich lässt sich über die jeweiligen Streckenlängen der Varianten darstellen, wie auch durch die Einwender vorgenommen, indem eine Proportionalität der THG-Emission zur gefahrenen Streckenlänge angenommen wird. Für die von den Einwendern dargelegten 259 m Mehrlänge der Vorzugsvariante 3b gegenüber der Variante 2. kann somit eine verkehrs- und lebenszyklusbedingte THG-Mehremission von ca. 5 % angenommen werden. Die Einwendung, dass die Variante 3 b PF zu Mehremissionen führt, ist zutreffend.

Ausgehend davon, dass im Berechnungsszenarium des BVWP die im Raumordnungsverfahren ermittelte Variante 3b zugrunde gelegt wurde und dass das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung im Referenzszenario des Verkehrssektors die THG-Emissionen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) einschließlich der durch das Vorhaben OU Mirow (Variante 3b) verursachten THG-Emissionen für sich eingepreist hat, wird die im Vergleich zur Variante 2 fünfprozentige THG-Mehremission seitens des Bundesgesetzgebers für das 6. FStrAbÄG und den BVWP 2030 nicht als erhebliche negative Auswirkung auf die Erreichung der Klimaschutzziele bewertet, der zum Ausschluss dieser Variante führen müsste. Dennoch handelt es sich hier um nur die generelle Planrechtfertigung für das Vorhaben, die auch unter Gesichtspunkten der Einhaltung der Vorgaben des KSG zu Grunde liegt und für die Planfeststellungsbehörde bindend ist (s.o. Ziffer 3.2.2).

Für die Zulassung des konkreten Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde den § 13 Abs. 1 KSG für die Betrachtung des Belangs Klima selbst heranzuziehen, da in der Einzelfallentscheidung Abwägungsraum eröffnet ist.



Die Planfeststellungsbehörde hat daher die Variantenwahl bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima über die schlichte Längenbetrachtung hinaus weiter vertieft betrachtet. Im Vergleich der anlagenbedingt in Anspruch zu nehmenden Biotop-/Bodenflächen mit hoher THG-Speicherwirksamkeit lässt sich kein deutlicher Vorteil einer der Varianten erkennen. Bei der Inanspruchnahme von naturnahen intakten Niedermoorflächen mit hoher THG-Speicherfunktion ist die Variante 3b PF mit 0,56 ha gegenüber der Variante 2 mit 0,99 ha günstiger zu bewerten. Dagegen ist die Variante 3b hinsichtlich der Inanspruchnahme von Waldflächen mit ca. 5,8 ha gegenüber der Variante 2 deutlich schlechter. Allerdings betrifft die Variante 3b PF überwiegend monotone Kiefernwaldstruktur, während die Variante 2 in hochwertigen Bruchwald eingreifen würde. Die biologische Vielfalt und Wertigkeit der beiden Waldstrukturen differiert zu Ungunsten der Variante 2.

Im Kontext der Wechselwirkung des Waldes als Biotopstruktur mit dem Klima sind beide Varianten gleichauf.

Wald ist als solcher wichtiger Treibhausgassenker, so dass der Einschlag von Holz hinsichtlich der Nutzung nach Einschlag klimarelevant ist, sobald das Holz einer Verwertung zugeführt wird, die die gebundenen CO<sub>2</sub>-Anteile freisetzen. Erst dann wird der Waldeinschlag bedeutsam auch in der Variantenwahl.

Die Verwertung des einzuschlagenden und rodenden Holzes für die Variante 3 bPF wird aus Gründen der Minderungsmöglichkeit der THG-Emission mittels Nebenbestimmung 1.2.15.1 gesteuert. Dieser Nachteil bei einer Verwertung des Rodungsholzes mit fortgesetzter CO<sub>2</sub>-Speicherfunktion, z.B. als Bauholz und unter Berücksichtigung der vorgesehenen ersetzenden Erstaufforstungen relativiert sich somit und lässt die Variantenwahl bezüglich Klimaschutz im Kontext von Waldinanspruchnahme neutral ausfallen. Auch eine Verwertungsregelung für etwaigen Holzeinschlag für Variante 2 würde zum selben Ergebnis führen.

Hinsichtlich des konkret vorgebrachten Bedenkens der Zulässigkeit des Vorhabens u.a. aus den eigenen Interessen der Einwender als auch der Interessen des Steuerzahlers wegen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf der Ortsumgehung als Gegenstand des Vorhabens (mithin Variante 3 bPF) verursacht durch Verkehr auf Mehrlängen und überhaupt wegen höherer gefahrener Geschwindigkeiten auf einer Ortsumfahrung im Vergleich zu „Nullvariante“ in Form der Beibehaltung der Ortsdurchfahrt wird die Einwendung zurückgewiesen.

Vorangestellt ist die Planrechtfertigung über den BVWP inklusive der Klimawirksamkeit des dort eingestellten Vorhabens Mirow gegeben. Es wird nach oben in dieser Ziffer 3.2.5.2.C

verwiesen. Das Vorhaben überwiegt trotz verbleibender THG-Emissionen den übrigen das Vorhaben rechtfertigenden Belange, auch den Interessen des Steuerzahlers.

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Vorhabens in seiner Lebenszyklusphase des Baus zu gering wie möglich zu halten, wird der Einwendung, die diesen Sachverhalt unter Benennung der Erdmassenbewegungen mit aufnimmt, stattgegeben.

Mit den Nebenbestimmungen 1.2.15.2 und 1.2.15.3 wird die CO<sub>2</sub>-Bilanz reduzierbar und den Lebenszyklus des Vorhabens in diesen Teilbereichen im Sinne des KSG gerecht werdend dem Vorhabenträger bei der Vergabe im Bodenmanagement und betreffend die Baustoffe aufgegeben, die Klimabilanz zu optimieren. Die Begründung befindet sich ebenfalls vorstehend in dieser Ziffer des Beschlusses.

Auch die Nebenbestimmung 1.2.15.1 hinsichtlich der Verwertung des einzuschlagenden Holzes dient dem Interesse der Einwender an der Einhaltung der Vorgaben des KSG. Sie helfen insofern i.ü. dem Einwand ab, das Vorhaben sei mit dem Klimaschutzziel nur schwer vereinbar.

Hinsichtlich der Einwendung die Vorlastschüttung betreffend wird die Einwendung zurückgewiesen, soweit sie die Forderung nach einer vergleichenden Betrachtung der Vorzugsvariante, die mit Vorlastschüttung gegründet wird, angeht.

In der Variantenwahl, s.o. Ziffer 3.2.4.2 Schutzgüter Boden und Klima, wird sich damit auseinandergesetzt. Die Betrachtung ist erfolgt. Sie hat die Umplanung seitens des Vorhabenträgers bewirkt.

Der qualitative Vergleich der Gründungsvarianten Bodentausch und Vorlastschüttung in Bezug auf den Klimaschutz wird als zweckmäßig und das Ergebnis, nämlich der Vorzug für die Vorlastschüttung als plausibel bewertet, zumal neben dem Vorteil durch Verbleib des Torfbodens als CO<sub>2</sub>-Senke die Vorlastschüttung auch im Vergleich der Bautechnologie bzgl. der Erdtransporte offensichtlich günstiger als der Bodenaustausch ist. Denn mit dem Wegfall der Auskofferung des Niedermoorbodens ist unterhalb des Geländehorizontes weniger Lieferboden einzubauen.

Den Bedenken bezüglich klimarelevanter Bodenbewegungen, die wie die Einwender zu Recht als bedenkenswert vortragen im Zusammenhang mit der Vorlastschüttung stehen, wird abgeholfen.

Die Bodenmehrmengen für die temporäre oberirdische Überschüttung können nach Konsolidierung des Untergrundes abgetragen und innerhalb der Baustelle in anderen Auftragsbereichen eingebaut werden. Zu einem effizienten Bodenmanagement ist der Vorhabenträger mittels Nebenbestimmung 1.2.15.2 aufgefordert. Somit entfallen bei der Vorlastschüttung das Lösen und der Abtransport des Torfbodens. Die Menge des anzutransportierenden und einzubauenden Lieferbodens ist deutlich geringer als bei dem Bodentauschverfahren, was insgesamt deutlich weniger baubedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen als beim Bodentauschverfahren verursacht.

Ein quantitativer Vergleich beider Varianten wird allerdings als nicht erforderlich erachtet. Der Lieferboden muss entsprechend Regeln der Technik bzgl. seiner umweltrelevanten Merkmale den Anforderungen der TL BuB E-StB entsprechen, so dass negative Auswirkungen z.B. durch Eluation von umweltkritischen Inhaltstoffen des Lieferbodens auf Grund- und Oberflächenwasser sowie Boden auszuschließen sind. Die Möglichkeit, dass Qualität und Güte der verwendeten Erdmassen für Vorlast-/Überschüttung gering sein kann, darf sich lediglich auf die bautechnischen Eigenschaften des Bodens, hier insb. die Korngrößenverteilung, beziehen.

Die Verkürzung der Konsolidierungszeit durch Anpassung der Vertikaldrainage ist plausibel dargelegt in Unterlage 01, Erläuterungsbericht, dort Ziffer 4.4.5.0 und 4.4.5.1 mit Verweisen auf die Überarbeitung der Tragwerksplanung.

Die Auswirkungen der Überbauung des Pechgrabens auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden und Wasser wurden in der Planungsunterlage beschrieben (UVS, U 12 LBP, U 13.4 WRRL-FB) und bewertet. Wechselwirkungen dieser Auswirkungen auf das Schutzgut globales Klima sind nicht ausgeschlossen. Da es sich um ein ehemals künstlich angelegtes Grabensystem zur Melioration des Niedermoorstandortes handelt und die Entwässerung von Niedermoor mit einhergehender Moordegradierung und damit mit vermehrter CO<sub>2</sub>-Emission grundsätzlich negative Auswirkungen auf das globale Klima hat, wird im vorliegenden Fall die Auswirkung der teilweisen Überbauung des Pechgrabens in der Gesamtschau zumindest nicht als erheblich negative Beeinträchtigung des globalen Klimas bewertet.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass hinsichtlich der Einhaltung der Ziele des KSG das Vorhaben zulassungsfähig ist.

### **Stellungnahmen NV 1 - BUND MV e.V.**

Der BUND M-V e.V. äußert Bedenken in Bezug auf eine zukunftsgerichtete, klimafreundlichen Verkehrsentwicklung. Ziel der heutigen Planungen und Vorhaben müsse weniger Individualverkehr in den kommenden Jahrzehnten sein, um das Klima zu schützen und bis 2050 eine CO<sub>2</sub>-neutrale Gesellschaft zu erreichen. Daher sind die Voraussetzungen nicht für mehr Kfz- und LKW-Verkehr zu schaffen, sondern für Alternativen sorgen. Das Vorhaben Ortsumgehung (OU) Mirow entspreche nicht dieser gesellschaftlichen Zielstellung. Ein stadt- und umweltverträgliches Gesamtverkehrskonzept sollte entwickelt werden.

Der BUND stellt Möglichkeiten als Alternative für den Bau der Ortsumgehung vor, so ein innerstädtisches Tempolimit auf 30 km/h und andre wechselnde Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer; die Reaktivierung der Bahnverbindung Wittstock-Mirow und Anbindung des Bahnnetzes nach Malchow und Meyenburg; Verlegung Güterverkehr auf die Schiene.

Weiterhin wird die Bauweise in Bezug auf notwendigen Klimaschutz kritisiert: es setzen die Bauarbeiten u.a. Treibhausgase frei, z.B. durch Zementproduktion. Dies sei zu minimieren, z.B. durch Auflage schonendere Baumaterialien zu nutzen (Zement sparender Beton, CO<sub>2</sub>-armer Zement, etc.).

Im Zusammenhang mit der Nachbeteiligung des NV 1 zur Umplanung der Bautechnologie und dem nachgereichten Klimaschutzbeitrag führt der BUND MV e.V. weiter aus, indem er die Aussagen des Klimaschutzbeitrages bezweifelt. Selbst bei einer Vorlastschüttung sei der Eingriff in Niedermoorböden ganz erheblich und deutlich klimaschädigend. Ein solcher Eingriff sollte ganz bzw. zumindest weitergehend vermieden werden. Auch nach der WRRL und § 6 Abs. 1 Nr. 2 WHG seien Beeinträchtigungen von gewässerabhängigen Landökosystemen und Feuchtgebieten grundsätzlich zu vermeiden. Diesen und den Klimaschutzvorgaben werde das Vorhaben, so wie es derzeit geplant sei, nicht gerecht.

Dem Gemeinwohl und dem Klimaschutz würden Einrichtungen dienen, die die Straßen von Verkehr, insbesondere dem Individualverkehr, entlasten, etwa die Stärkung von schienengebundenen Verkehren. Leider liegen keine Untersuchungen zu einer solchen, alternativen Verkehrsstrategie vor. Nach Auffassung des BUND sei es jedoch notwendig, auch solche alternativen Verkehrsstrategien zu betrachten.

Der Vorhabenträger erwidert, sich bei seinen Planungen nach den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans zu richten, der vom BMVI als wichtigstes Steuerungsinstrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung herausgegeben wird. Mit dem 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004 wurde der Neubau der B 198 OU Mirow im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Mit dem 6. FStrAbÄndG vom 23.12.2016 wurde der Neubau der B 198 OU Mirow im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erneut als laufendes und fest disponiertes Vorhaben eingestuft. Die gesellschaftliche Zielstellung der Verringerung des Kfz- und LKW-Verkehrs ist auch aus Sicht des Vorhabenträgers positiv zu werten, deren Umsetzung ist jedoch nicht durch einen sofortigen Stopp sämtlicher Straßenbauvorhaben und nur mittel- und langfristig durch Zusammenarbeit vieler Akteure erreichbar.

Die Durchführung der Bauarbeiten erfolge bei jedem Vorhaben nach dem allgemein geltenden Stand der Technik und mit den geringstmöglichen Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Wiederinbetriebnahme der genannten Bahnverbindungen stehe nicht in seiner Zuständigkeit und Macht. Innerorts von Mirow seien bereits Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h angeordnet; Querungshilfen gebe es; sowohl die verkehrsrechtlichen Anordnungen als auch Markierungen liegen in der Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörde.

Die Stellungnahme wird teilweise zurückgewiesen. Hinsichtlich des Vorbringens, klimafreundliche Baumaterialien zu benutzen, wird ihr stattgegeben.

Die Stattgabe wird untersetzt mit Nebenbestimmung 1.2.15.2. und 1.3.15.3. Zur Begründung wird auf die Ausführung unter dieser Ziffer 3.2.5.2 C zuvor stehend verwiesen.

Die Zurückweisung im Übrigen begründet sich wie folgt.

Der Neubau der Ortumgehung Mirow ist im BVWP als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Das Bauvorhaben dient u.a. als verkehrsentlastende Maßnahme für die Stadt Mirow, insbesondere auch des Schwerverkehrs und Verbesserung der überregionalen

Verkehrsqualität der B 198. Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan und in das 6. Fernstraßenausbauänderungsgesetz sowie den Vorgängerfassungen des Gesetzes hat der Gesetzgeber entschieden, die gewählte Form der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Planungsraum vorzunehmen. Eine Abweichung auf andere Verkehrskonzepte steht dem Vorhabenträger nicht zu und wäre nicht planrechtfertigbar. Hinsichtlich der Planrechtfertigung für dieses Projekt wird auf Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses verwiesen. Über alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrskonzeptionen ist gesondert durch die dafür zuständigen Gremien zu entscheiden. Sie sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der vom BUND geforderten Beachtung des klimabezogenen Vermeidungsgebotes trägt der Vorhabenträger bereits in seiner Planung Rechnung, indem mit der plangegegenständlichen Trasse die Variante mit der geringsten Inanspruchnahme von sehr hochwertigen Niedermoorflächen zur Ausführung kommen soll und indem er in der Starsower Niederung anstelle des Torfbodenaustausches die Vorlastschüttung als Gründungsvariante vorsieht. Durch letzteres wird vermieden, dass der auszutauschende Niedermoortorf nach Abtrag und Abtransport beschleunigter bis hin zu vollständiger Zersetzung mit einhergehender klimaschädlicher THG-Freisetzung ausgesetzt wird. Allerdings muss bemerkt werden, dass durch die Überbauung des bereits teilweise degradierten Niedermoorbereiches dessen künftige natürliche Entwicklung (nach hierfür erforderlicher vorheriger Wiedervernässung) und damit eine Verbesserung des aktuellen Zustandes zukünftig nicht mehr möglich sein wird. Da dies nur einen begrenzten Teil der großen Starsower Niedermoorfläche betrifft und es sich dabei nicht um naturnahe, sondern um landwirtschaftlich genutzte, bereits degradierte Moorflächen handelt und da auch anzunehmen ist, dass eine künftige natürliche Entwicklung der unüberbaut bleibenden Niedermoorflächen durch das Vorhaben nicht gehemmt wird, wird die negative Auswirkung dieses Eingriffs auf das globale Klima als nicht erheblich bewertet.

Die vom anerkannten Naturschutzverband geforderte Entwicklung alternativer Infrastruktur ist dem Planfeststellungsverfahren nicht zugänglich. Bewertet werden kann hier nur noch die aus einer in vorgeschalteter Infrastrukturentwicklungsentscheidung auf der Ebene des BVWP hervorgegangene Infrastruktur in Form eines Straßenbauvorhabens nach Fachplanungsrecht FStrG. Weitere Ausführungen zur Planrechtfertigung siehe oben bezüglich der vorgängigen Einwendung des BUND.

Die Forderungen nach Maßnahmen zur besseren Verkehrssituation innerorts Mirow auch bei sogenannte Nullvariante einer Ortsumgehung sind zurück zu weisen, da sie nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers auf planerischer Seite und ebensowenig im Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde auf Zulassungsebene liegen. Für verkehrsrechtliche Anordnungen und Markierungen ist der Landkreis mecklenburgische Seenplatte als untere Verkehrsbehörde zuständig.

Dort gilt der Grundsatz des § 13 KSG gleichermaßen, so dass es aus Klimaschutzgründen durchaus einen Ansatz geben könnte, auch im Falle der Verwirklichung der Ortsumfahrung.

Es ist also auf die untere Verkehrsbehörde zu verweisen.

### **3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### **A. Rechtsgrundlagen**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

#### **Angewandte Methodik**

Grundsätzlich stellt die erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Grundlage einer nachfolgenden Eingrenzung der eingriffsrelevanten Auswirkungen dar. Dies ist in der inhaltlichen Überschneidung der Schutzgüter des UVPG mit den Naturhaushaltsfaktoren und dem Landschaftsbild nach § 1 und § 15 BNatSchG sowie der grundsätzlichen Betrachtungen von Umweltauswirkungen des Vorhabens sowohl in der UVS als auch im LBP gegeben. Alle Bestandserhebungen für die UVS sind von vorneherein in der Detailschärfe für den LBP-Maßstab erfolgt, um die Verwendbarkeit der Bestandsdaten für den LBP sicherzustellen und keine Ermittlungsfehler und inhaltlich-fachliche Diskrepanzen zwischen beiden Planungsebenen entstehen zu lassen.

Um den Kompensationsbedarf durch Eingriffe im Straßenneubauvorhaben zu ermitteln, wird der Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne für Straßenbauvorhaben in MV („LBP-Leitfaden“) nach Fröhlich und Sporbeck in seiner aktuellen

Fassung angewendet. Der Leitfaden besitzt auch nach der Novellierungen des BNatSchG vom 15.09.2017 Gültigkeit und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen der §§ 13 – 17 BNatSchG und § 12 NatSchAG M-V.

Den hinzugekommenen Regelungen des § 15 Abs. 2 und 3 BNatSchG zur Auswahl von Kompensationsflächen und Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange wird im LBP Rechnung getragen. Die verwendeten Bewertungsfaktoren für die Werte und Funktionen der einzelnen Schutzgüter, die Wirkzonen und Beeinträchtigungsintensitäten sowie Ausgleichsfaktoren sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Dabei wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigt bzw. in Ermangelung solcher plausiblen Herangehensweisen erarbeitet und angewendet; auch diese von den Fachbehörden nicht angefochten.

Es ist keine Unterschätzung der Eingriffe festzustellen, wie auch aus den nachfolgenden Ausführungen zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen deutlich wird.

Die Annahme der Multifunktionalität einiger Maßnahmen wird angemessen angewendet.

Die Herleitung der Kompensationsumfänge ist transparent. Die hierfür durchgeführte Bilanzierung wurde im Zuge der Planänderung aktualisiert und berücksichtigt alle im Rahmen des Verfahrens eingearbeiteten Änderungen des Vorhabens.

Die Kompensationsfaktoren zu allen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotoptypen finden sich im LBP (s. U 12). Die genaue Ableitung des Kompensationsbedarfs unter Berücksichtigung der anzusetzenden Faktoren lässt sich in Unterlage 12 (LBP) im Einzelnen nachvollziehen. Die Korrektheit der Bilanzierung, des Kompensationskonzeptes insgesamt sowie die hinreichende Beurteilung der Eingriffe in geschützte Biotope sind gegeben.

Im Rahmen der Eingriffsregelung werden zur Identifizierung von erheblichen Beeinträchtigungen Tiere erfasst und ihre Betroffenheit gewertet; der LBP-Leitfaden nach Fröhlich & Sporbeck stützt sich dabei auf die sogenannten planungsrelevanten Arten.

Es besteht keine Verpflichtung der Erfassung bestimmter Tierarten, entscheidend ist, dass die Ermittlung der faunistischen Funktionsbeziehungen der Betroffenheit der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erkennen lässt. Diesem Prinzip folgend hat der Vorhabenträger eine Auswahl potentiell durch das Vorhaben betroffene Tierarten vorgenommen, die nicht zu beanstanden ist.



Hinsichtlich der Kompensation für faunistische Lebensräume und Funktionsbeziehungen gilt, dass für gefährdete Arten oder Arten mit spezifischen Lebensraumansprüchen gesondert zu prüfen ist, ob die Art und der Flächenumfang der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Biototypen bzw. Biototypenkomplexen die Kompensation beeinträchtigter faunistischer Werte und Funktionen gewährleisten kann. Nur, wenn dies nicht der Fall ist, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diesem Prinzip folgend stellt der LBP auf der Grundlage der durchgeführten Erfassungen die notwendigen Maßnahmen für die Kompensation der faunistischen Lebensräume und Funktionsbeziehungen dar. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden und gleichermaßen als Grundlage für die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen für die UVP geeignet. Die übrigen Tierarten sind über die Biotopbezogene Eingriffsermittlung ausreichend berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, hier eine Unterbewertung zu vermuten.

Die Kompensation der abiotischen Schutzgüter erfolgt gesondert unter der Berücksichtigung der betroffenen Werte und Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft mit besonderer Bedeutung. Für die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung wird dabei ein gesonderter Kompensationsumfang ermittelt.

Für die Beeinträchtigung der dargestellten Landschaftsbildeinheiten wird der Kompensationsbedarf ebenfalls gesondert ermittelt. Eine multifunktionale Kompensation der Schutzgüter ist insofern grundsätzlich möglich und erfolgt in der Weise, dass keine Beeinträchtigungen der gleichen Werte und Funktionen der Schutzgüter überlagernd auf der Fläche kompensiert werden. Ein unzulässiges Überziehen der Multifunktionalität der Kompensationsmaßnahmen ist daher nicht festzustellen.

Die Kompensation der beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotope ist gesondert durch den Vorhabenträger ausgewiesen (Anhänge A1 bis A3 zu Unterlage 12.0) und in den Ergänzungsanträgen auf Ausnahmen nach §§ 18-20 NatSchAG M-V aufgezeigt (Anhang A4 zu Unterlage 12.0).

Die im LBP zusätzlich behandelten und der UVP zusätzlich zugeordneten Schutzgüter Mensch und Kultur- und Sachgüter sind entsprechend nicht Bestandteil der Prüfung der Eingriffsregelung nach §§ 15 ff BNatSchG. Hierzu wird auf die zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG, hier im Beschluss unter den Ziffern 2.5 und 3.2.5.0 ausgeführt, verwiesen.

## **B. Beschreibung des betroffenen Gebietes**

Die Ausführungen zum betroffenen Gebiet sind unverändert geblieben.

## **C. Darstellung der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Hinsichtlich der Darstellung der Beeinträchtigungen des betroffenen Naturhaushalts unter Berücksichtigung der Plausibilisierungen der relevanten Datengrundlagen und geänderten Planungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.5 „Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen“ dieses Beschlusses verwiesen.

## **D. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Hinsichtlich der Ausführungen zu den Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen unter Berücksichtigung der plausibilisierten geänderten Daten und den vorgenommenen Planänderungen wird auf die Ziffer 2.5 „Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen“ dieses Beschlusses verwiesen.

## **E. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt geändert bzw. ergänzt:

### **E I Begründung zur Änderung der Nebenbestimmung 1.2.3.2 B3**

Die ursprünglich geplante Ersatzmaßnahme „Zierker See“ entfällt.

Im Zuge der Umplanungen durch den Vorhabenträger erfolgt die Kompensation der ermittelten Eingriffe stattdessen teilweise im Wege der Übertragung der Kompensationsverpflichtung mit befreiender Wirkung an die gem. § 14 ÖkoKto VO M-V anerkannte Flächenagentur MV GmbH für die von der Flächenagentur vorgesehene Herstellung des Maßnahmenkomplexes E 2.2 (Rückbau Fischeiche Dobbin) und E 2.3 (Halboffenlandschaft Bolzsee) sowie über den seitens des Vorhabenträgers als Realkompensation geplanten Maßnahmenkomplex E 2a „Grabowhöfe“.

Die an die Kompensation gestellten Voraussetzungen des § 15 BNatSchG sind erfüllt.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 12.0 beschreiben mit der geänderten Maßnahme E 2.2., E 2.3 und E 2a geeignete Kompensationsformen. Sie dienen als multifunktionaler Ersatz für Beeinträchtigungen insbesondere von Böden mit hoher Speicher- und Reglerfunktion, biotischen Lebensraumfunktionen in der Starsowniederung, Uferschutzwald und Waldflächen.

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Die Benehmensherstellung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 6 NatSchAG M-V mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte und des Landkreises Rostock erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

### **Maßnahmen E 2.2 und E 2.3**

Für die Teilmaßnahmen E 2.2 Rückbau Fischteiche Dobbin und E 2.3 Halboffenlandschaft Bolzsee mit einem ermittelten Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur und Landschaft in Höhe einem Umfang von 1.090.697 Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ) hat der Vorhabenträger seine Ausgleichsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mittels Vereinbarung vom 09.12.2021 auf die Flächenagentur M-V GmbH mit befreiender Wirkung übertragen.

Gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V kann die Flächenagentur die Verpflichtungen des Verursachers eines Eingriffs oder eines Trägers der Bauleitplanung zur Erfüllung von Kompensationsverpflichtungen mit befreiender Wirkung gegen Entgelt in der Weise übernehmen, dass allein sie nach erfolgter Zulassungs- oder Genehmigungsentscheidung die Erfüllung der Kompensationsverpflichtung zu übernehmen und die entsprechenden Kontrollen durch die Zulassungs- und die Naturschutzbehörde zu gewährleisten hat. Die Übertragung der Kompensationsverpflichtungen auf die Flächenagentur hat schriftlich und ohne Bedingungen oder Einschränkungen zu erfolgen, kann nicht widerrufen werden und ist in die Zulassungs- oder Genehmigungsentscheidung aufzunehmen (§ 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V).

Die Voraussetzungen liegen vor. Der Vertrag zwischen Vorhabenträger und Flächenagentur MV GmbH liegt der Planfeststellungsbehörde vor und erfüllt die notwendigen Vorgaben. In der Nebenbestimmung 1.2.3.2 B 3 ist die Verpflichtung der Flächenagentur MV GmbH zur Erbringung einer Kompensationsleistung von 1.090.697 KFÄ aufgenommen worden.

Die Flächenagentur übernimmt unwiderruflich die für das planfestgestellte Vorhaben in Höhe der vertraglich festgelegten KFÄ die Kompensationsverpflichtung und stellt den Vorhabenträger in diesem Umfang von der Eingriffskompensationspflicht nach BNatSchG frei.

Allein die Flächenagentur MV GmbH hat nach erfolgter Zulassungs- oder Genehmigungsentscheidung die Erfüllung der Kompensationsverpflichtung zu übernehmen und die entsprechenden Kontrollen durch die Zulassungs- und die Naturschutzbehörde zu gewährleisten. Sie untersteht jedoch nicht dem unmittelbaren Zugriff der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Erteilung von Auflagen/Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Hier ist alleiniger Ansprechpartner der Vorhabenträger als Antragsteller und Adressat des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Erfüllung der von der Flächenagentur MV GmbH übernommenen Kompensationsverpflichtung soll durch die Umsetzung der Naturschutzmaßnahmen E 2.2 Rückbau Fischteiche Dobbin und E 2.3 Halboffenlandschaft Bolzsee auf der Grundlage der nachrichtlichen Übernahme der Planungsunterlagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss und der getroffenen Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Flächenagentur MV GmbH erfolgen. Die Maßnahmen E 2.2 und 2.3 sind damit nicht planfestgestellt; sie entfalten keine enteignungsrechtlichen Vorwirkungen.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Vorhabenträger durch die Übertragung eines Teils seiner Kompensationsverpflichtung auf die Flächenagentur MV GmbH in der Lage ist, den Kompensationsbedarf durch die vereinbarten Maßnahmen erfüllen zu lassen, lässt sich eine ggf. unfreiwillige Inanspruchnahme privaten Grundeigentums nach diesen rechtlichen Gegebenheiten vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde tritt dieser Lösung zum Nachweis der Kompensationsverpflichtung aus der Eingriffsregelung nach BNatSchG daher nicht entgegen. Die Lösung entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zur Vermeidung der Inanspruchnahme privater Grundflächen. Soweit die Maßnahmen E 2.2 Rückbau Fischteiche Dobbin und E 2.3 Halboffenlandschaft am Bolzsee durch die Flächenagentur MV GmbH im Rahmen der von ihr übernommenen Kompensationsverpflichtung realisiert werden, so geschieht dies im Einvernehmen mit den

Grundstückeigentümern. Etwaige Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsfragen sind nicht über diesen Planfeststellungsbeschluss regelbar und obliegen der Flächenagentur MV GmbH in alleiniger Zuständigkeit. Eine unvertretbare Betroffenheit der Landwirtschaft durch diesen Planfeststellungsbeschluss ist somit nicht zu erkennen.

Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Darstellung im aktualisierten Kompensationskonzept, wonach die Maßnahmen E 2.2 und 2.3. geeigneten Ersatz der Eingriffe darstellen, da im Zuge der Maßnahmen ein funktionaler Ausgleich für den Verlust und die Beeinträchtigung von Biotopen, Boden- und Wasserfunktionen in der Starsowniederung und an der Havel-Müritz-Wasserstraße durch die geplanten Aufwertungen der Bodenbedingungen und des Wasserhaushaltes an den beiden ausgewiesenen Gewässern geschaffen wird.

Die Flächen der Maßnahmen E 2.2 und E 2.3 werden bisher intensiv landwirtschaftlich genutzt. Diese landwirtschaftliche Nutzung erzeugt schädliche Einträge in die anliegenden Gewässer, Fischteiche Dobbin und Bolzsee; letzterer stellt sogar ein kleinteiliges FFH-Gebiet (DE 2338-302 „Bolzsee bei Oldensdorf“) dar.

Allerdings kann die Maßnahme E 2.3 am Bolzsee nur im weitesten Sinne der Verringerung des Eintrags von landwirtschaftlich verursachten Einträgen von Pestiziden und Düngemitteln in den Bolzsee, (Pufferfunktion) dienen. Eine unmittelbar einschlägig wirkende Pufferfunktion durch die Teilmaßnahme E 2.3 wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht erreicht, da sich zwischen den hier überplanten Teilflächen und dem Bolzsee noch eine landwirtschaftlich voll genutzte Fläche befindet. Dennoch verringert sich der Eintrag im auf den Bolzsee zugeneigten Gelände der landwirtschaftliche schädliche Eintrag in der Gesamtsumme, so dass die im nachrichtlichen Maßnahmeblatt zur Maßnahme E 2.3 dargestellte positive Wirkung auf das Gewässer gegeben sein dürfte.

Da die Flächenagentur durch die Planfeststellungsbehörde nicht unmittelbar der Vollzugskontrolle dieses Planfeststellungsbeschlusses unterliegt, sondern lediglich ihrerseits zu Vollzugskontrollnachweisen gegenüber den zuständigen Behörden verpflichtet ist (§ 14 Abs. 4 S. 1 letzter HS ÖkoKto VO M-V), steht der Planfeststellungsbehörde nur eine mittelbare Möglichkeit zur Verfügung, die Kompensationsverpflichtung im Vollzug zu garantieren. Sie gibt dem Vorhabenträger auf, dass im Falle einer Nichtdurchführung oder verschleppten Durchführung der Maßnahme E 2.2 und E 2.3. durch die Flächenagentur MV

GmbH als Vertragspartnerin des Vorhabenträgers dieser die Vereinbarung kündigt und eine Alternativplanung zur Erfüllung der geschuldeten Kompensationsverpflichtung vorlegt. Die zeitnahe Umsetzung des Eingriffsausgleiches im Kontext zum getätigten Eingriff ist gemäß § 15 BNatSchG zu beachten.

Die zeitnahe Umsetzungsabsicht befindet sich zudem in der Vereinbarung des Vorhabenträgers mit der Flächenagentur MV GmbH (dort § 1 Abs. 2 der Vereinbarung). Da eine rechtliche Sicherung der Maßnahmen E 2.2 und E 2.3 zu Gunsten des Vorhabenträgers nicht vorgesehen ist, die darauf schließen lassen dürfte, dass die Umsetzung der Maßnahmen zu Gunsten des Vorhabenträgers für diesen sicher durchsetzbar erfolgt, und die Vorgabe der Umsetzungsfrist von zwei Jahren ab Zulassungsentscheidung vorliegt, bedarf es einer Lösung der Kompensationsverpflichtung nach Ablauf dieser zwei Jahre. Diese ist mit der Nebenbestimmung vorgegeben.

### **Maßnahmen E 2.a**

Die weitere durch Umplanung der Maßnahme E 2 aufgelegte Teilmaßnahme E 2a –besteht aus den drei Untermaßnahmen E 2a.1, Extensivierung von Ackerflächen, E 2a.2, Aufwertung bzw. Wiederherstellung von Kleingewässern (durch Entschlammung, Vertiefung, Uferabflachung, Ausweisung von Pufferzonen) und E 2a.3 Optimierung des Wasserhaushalts im Bereich eines vorhandenen Grabens.

Die Maßnahme E 2.a wird durch den Vorhabenträger als Realkompensation geplant und erfüllt die verbleibenden Kompensationsverpflichtung für die Planänderung der ursprünglichen Maßnahme E 2.

Sie wird mit der Unterlage 12.2.2 Blatt N 6 planfestgestellt.

Laut Maßnahmeblatt zum Maßnahmekomplex E 2, S. D374.3 der Unterlage 12.0 ist in Grabowhöfe u.a. die Nutzungsaufgabe im Bereich eines Grabens und eine Aufwertung und Verbesserung des Boden- und Wasserhaushaltes der angrenzenden Grünlandbereiche vorgesehen (E 2a.3)

Der Graben in dieser Maßnahmefläche ist verrohrt und ist ein Gewässer zweiter Ordnung im Unterhaltungsbestand des Wasser- und Bodenverbandes (§ 63 LWaG). Mit Maßnahmeumsetzung wird der Graben in den von der Maßnahme erfassten Stationierungen 12+13 bis 15+13 aus der Zweiten Ordnung nach WHG entlassen. Er wird daher nicht mehr vom örtlich zuständigen Wasser- und Bodenverband unterhalten, sondern wird gemäß § 40 WHG in die Unterhaltungslast der BImA als Flächeneigentümerin gestellt.

Die Flächen stehen im Eigentum des Bundes, verwaltet durch die BImA. Zwischen Vorhabenträger und BImA bestehen vertragliche Vereinbarungen über die Kompensationsmaßnahmeplanung für das Vorhaben sowie die Herstellung und Pflege sowie künftige Unterhaltung einschließlich der Fläche des Gewässerumbaus am Graben 026-000-028 zwischen den Grabenstationierungen 12+13 bis 15+13.

Der Gewässerumbau wird nach § 19 Abs. 1 WHG als gewässerbauliche planfeststellungspflichtige mit diesem Planfeststellungsbeschluss konzentriert festgestellt. Das Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde wurde unter Vorbehalt erklärt, dass der geplante Umbau über eine Machbarkeitsstudie durch den Vorhabenträger hinsichtlich hydrogeologischer und hydrodynamischer Aspekte als geeignet dargelegt wird. Die Machbarkeitsstudie lag zum Zeitpunkt des erbetenen Einvernehmens noch nicht vor.

Die Planfeststellung ist nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde für das Vorhaben Mirow-Süd mit Vorbehalt Ziffer 1.(3) zulässig. Da die Gesamtentscheidung durch Vorbehalt 1.(2) mit dem ausstehenden Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben OU Mirow Teilabschnitt West verklammert ist, wird vermieden, dass ein Kompensationsdefizit entsteht. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit auch rechtmäßig, weil er ohne Kompensationsdefizit in den Bau des Vorhabens führt.

Die Maßnahme E 2a im Gewässer zweiter Ordnung in der Teilmaßnahme E 2 bei Grabowhöfe im Gesamtmaßnahmekomplex E 2 dient dem Ausgleich für sowohl das Vorhaben Ortsumfahrung Süd, als auch das Vorhaben Ortsumfahrung West. Beide Vorhaben kontieren Eingriffsausgleichskompensationen in diese Maßnahme. Diese Maßnahme ist nur für beide Planfeststellungsvorhaben zusammen fachlich und funktional sinnvoll herstellbar und wird auch nur für beide Vorhaben als einheitliche Maßnahme hergestellt.

Da die Planfeststellungsbehörde sowohl den Beschluss für Mirow Süd, als auch den Beschluss für Mirow West mit einer rechtlichen Verklammerung versieht, welche aussagt, dass keines der beiden Vorhaben gebaut werden darf, bevor auch das andere Vorhaben Bestandskraft erreicht hat, besteht Rechtssicherheit für den Landkreis und den Wasser- und Bodenverband, dass die Maßnahme E 2a als Ausgleichsmaßnahme dieser beiden Eingriffsvorhaben nicht in Angriff genommen wird und nicht gebaut und umgesetzt wird, bevor beide Planfeststellungsbeschlüsse bestandskräftig sind.

Damit ist die Einholung der Stellungnahme fachlicher Art für das Vorhaben Mirow West seitens des Landkreises dienlich für die wasserrechtliche Genehmigung gegenüber der

Planfeststellungsbehörde für das Vorhaben Mirow Süd, auch wenn sie zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht vorliegt.

Der Vorbehalt wird auflösbar, wenn diese Genehmigung zum Gewässerumbau E 2 a seitens des Landkreises erteilt wurde. So wird rechtlich gesichert der Weg eröffnet, dass der Planfeststellungsbeschluss zu Mirow-Süd im Falle einer Stellungnahme der unteren Wasserbehörde nach Planfeststellungsbeschluss eine denkbare erforderliche Umplanung am Gewässerumbau ermöglicht wird. Zur Auflösung des Vorbehaltes gelangt der Planfeststellungsbeschluss i.ü. mit endgültiger positiver Stellungnahme der unteren Wasserbehörde. Über die Vorbehaltslösung gehen Rechte und Vorsorgeverpflichtungen seitens des Landkreises bei dem Gewässerausbau nicht verloren.

Die tatsächlich bauliche Umsetzung darf erst mit Vorliegen von Bestandskraft beider Planfeststellungsbeschlüsse beginnen.

Über die Festlegung der Information der unteren Wasserbehörde und des Wasser- und Bodenverbandes Müritz-Röbel vier Wochen vor Beginn der baulichen Umsetzung wird sichergestellt, dass die Umnutzung mit ihren verwaltungsrechtlichen Konsequenzen bei den beiden TöB ordnungsgemäß durchgeführt werden kann. Die vierwöchige Vorlaufzeit wurde seitens der betroffenen TöB gefordert und wird als praktikabel und verhältnismäßig eingestuft.

## **E II Genehmigung der Waldumwandlung § 15 Abs. 1 LWaldG M-V und der Erstaufforstung § 25 Abs. 1 LWaldG M-V**

### **Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.6**

Die Rodung von Wald und die Überführung in eine andere Nutzungsart bedarf der vorherigen Waldumwandlungsgenehmigung (§ 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V).

Durch das Vorhaben werden insgesamt 5,83 ha Wald im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V umgewandelt.

Der Vorhabenträger ist zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung verpflichtet (§ 15 Abs. 3 LWaldG M-V). Hierzu hat der Vorhabenträger in der Planungsunterlage die Erstaufforstung von Waldbaum- und Waldstraucharten in wald- und waldrandtypischen Pflanzverbänden auf einer bislang als Acker bewirtschafteten Fläche von 11,89 ha (Maßnahme E1) vorgesehen. Die Erstaufforstung berührt keine Trinkwasserschutzzonen, so



dass Belange des Trinkwasserschutzes durch die Erstaufforstung nicht beeinträchtigt werden. Die Landesforst M-V stimmt der Maßnahme zu.

Die räumlich betroffenen Forstämter sind aus organisatorischen und abstimmungsrelevanten Gründen rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahmen zu informieren. Die Aufforstungsvereinbarung mit dem Forstamt Wredenhagen wird erforderlich, um die Einzelheiten belastbar festzulegen. Im Rahmen der Vollzugskontrolle, die ohnehin gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG durchzuführen ist, ist der Planfeststellungsbehörde zur direkten und damit vereinfachten Begleitung die Vereinbarung zugänglich zu machen.

Die Auflagen hinsichtlich des Einsatzes heimischer Hölzer, der Pflanzabstände, Sicherung gegen Verbiss usw. dienen der Erfolgsgarantie der Aufforstung.

Die Auflage, auf dem Ackerstandort vor Beginn der Waldaufforstung mittels Bodenmeißel eine Tiefenlockerung von mind. 50 cm vorzunehmen, dient der aktuell bekannt gewordenen Ereignisse mit umfangreichen Ausfällen von auf vormals Ackerstandorten ausgeführten Ersatzaufforstungsmaßnahmen vor ca. 20 – 25, max. 30 Jahren, die auf die sogenannte „Ackersterbe“ zurück zu führen sind und mit mangelnder Tiefenauflockerung der Böden nach der Ackernutzung und vor Aufforstung in Verbindung gebracht werden.

Die im Zuge der naturschutzfachlichen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen A 1.2 und E 1 vorgesehenen Erstaufforstungsflächen berühren ebenso keine Trinkwasserschutzzonen, so dass Belange des Trinkwasserschutzes auch durch diese Erstaufforstungen nicht beeinträchtigt werden. Die Landesforst M-V stimmt diesen Maßnahmen zu.

Da die Erstaufforstungsmaßnahme E 2.3 durch die Flächenagentur MV GmbH im Wege der Übernahme der Kompensationspflicht befreiender Wirkung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO MV durchgeführt wird, kann hinsichtlich der Umsetzung nur empfohlen werden, die Regularien zur fachgerechten und ordnungsgemäßen Aufforstung einschließlich Vorbeugemaßnahmen gegen Ackersterbe zu berücksichtigen.

## **F. Ersatzgeldberechnung**

### Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.7

Die Ersatzgeldfestsetzung zur im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 festgestellten Ersatzmaßnahme E 2, Zierker See, entfällt.

Die Maßnahme E 2 „Zierker See“ wurde geändert. Die erforderliche Kompensation erfolgt nunmehr nach einer zwischenzeitlich doppelten Überarbeitung der Ersatzmaßnahmenplanung zuletzt wegen sich abzeichnender drohender Kostensteigerung und der Möglichkeit, Teilmaßnahmekomplexe fachlich anerkannt auf Flächen, die im Eigentum der anerkannten Flächenagentur MV GmbH bzw. des Bundes stehen und somit aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vorrangig in Anspruch zu nehmen sind. So werden jetzt die trassenfernen Maßnahmen E 2.2 (Fischteiche Dobbin), und E 2.3 (Offenlandschaft Bolzsee) durch die anerkannte Flächenagentur MV GmbH mit befreiender Wirkung für den Vorhabenträger auf agentureigenen Flächen und E. 2.a (Grabowhöfe) auf Flächen der Bundesagentur für Immobilien als Realkompensationsmaßnahmen umgesetzt. Es verbleibt kein Kompensationsdefizit, das einer Ersatzgeldberechnung bedürfte. Die Ersatzgeldaufgabe aus dem Ursprungsbeschluss bezüglich der Maßnahme E 2 (alt) war daher aufzuheben.

Allerdings wird gemäß Ziff. 5.2 Alleenerlass 2015 zur Erfüllung des aus dem Alleenerlass MV vorgegebenen Kompensationsverhältnisses von 1:3 für 126 Ersatzbäume eine Ersatzgeldzahlung von 400 € je Ersatzbaum in einer Gesamthöhe von 50.400 € auferlegt, einzuzahlen in den Alleenfonds des Landes M-V (vergleiche Ziffer 1.2.3.7). Im Vorhabenbereich befinden sich Alleebäume, die nach § 19 NatSchAG M-V gesetzlich geschützt sind. Aufgrund der Verknüpfung der Ortsumfahrung mit dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz müssen 94 solcher geschützten Alleebäume gefällt und gerodet werden. 50 dieser Bäume befinden sich an der Landesstraße L 25 (Knoten). Weitere 34 junge Alleebäume müssen an der Kreisstraße MSE 20 (alt MST 5) und 10 Bäume im östlichen Anbindungsbereich der geplanten Ortsumgehung an die vorhandene B 198 abgenommen werden. Der Vorhabenträger hat einen Antrag auf Ausnahme vom Baumschutz nach § 19 NatSchAG M-V gestellt. Es wird eine Befreiung vom Beseitigungsverbot gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 19 Abs. 2 Satz 2 NatSchAG M-V erteilt. Als Ersatz werden 156 Alleebaumpflanzungen im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 entlang der Bundesstraße B 198 (81 Stück.), der Landesstraße L 25 (53 Stück) und der Kreisstraße MSE 20 (22 Stück) vorgenommen. Das verbleibende

Kompensationserfordernis wird über die Ersatzgeldzahlung in den Alleenfonds MV erfüllt.

## **G. Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V**

### **G I Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V**

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.3

Die Ausnahmegenehmigung nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V für die durch das Vorhaben sich unvermeidbar ergebende Überbauung von gesetzlich geschützten Biotopen wurde bereits mit Planfeststellung vom 15.04.2015 erteilt. Infolge der Planänderung erfolgte eine Anpassung. Auch hinsichtlich der Änderung eines festgestellten Planes mit dort bereits erteilter Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz gilt, dass neue oder veränderte Maßnahmen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung des charakteristischen Zustandes oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung von nach § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V geschützten Biotopen führen können, unzulässig und nicht von der bereits erteilten Ausnahmegenehmigung gedeckt sind.

Im Zuge der Änderungsplanung hat der Vorhabenträger zur Kompensation der Eingriffe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Teil im Wege der Übertragung der Kompensationsverpflichtung an die Flächenagentur MV GmbH geplant, zu deren Umsetzung er bzw. die Flächenagentur verpflichtet sind.

Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope, insbesondere die Röhrichtbestände, die Gehölzflächen und die Sandmagerrasenbiotope (12.0.4 A 4), ausgeglichen werden und ansonsten in Anwendung der Bestimmungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Für die geänderten Inanspruchnahmen sind die erforderlichen Ausnahmen zu beantragen. Die Ausnahmen werden zugelassen, wenn die Beeinträchtigungen der Biotope oder Geotope ausgeglichen werden können oder die Maßnahme unter Anwendung des § 15 Abs.2 und Abs. 6 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist (§ 20 Abs. 3 NatSchAG M-V).

Der Vorhabenträger hat den Antrag auf Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V gestellt.

Die Ausnahme vom gesetzlich geschützten Biotopschutz nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V wird zugelassen, s.o. Ziffer 1.2.3.3.

Die Erforderlichkeit im Interesse des Gemeinwohls wurde für das Vorhaben bereits planfestgestellt. Auch das hier geänderte Vorhaben entspricht demselben öffentlichen

Gemeinwohlinteresse, das sich bereits aus der Aufnahme der Ortsumgebung B 198 Mirow-Süd im Bundesverkehrswegeplan ergibt und darin seine Planrechtfertigung gefunden hat. Für das Vorhaben wurde eine Linienplanung erarbeitet. Im Raumordnungsverfahren mit entsprechender Umweltverträglichkeitsprüfung wurden mehrere Linien beurteilt und nach Abwägung aller Belange und sonstigen Betroffenheiten eine Vorzugstrasse festgelegt. Die im vorliegenden Planfeststellungsentwurf aufgenommene Linienführung des Südabschnittes entspricht dabei den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und der Linienbestimmung getroffen worden sind. Außerdem fanden kleinräumige Trassenoptimierungen unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Verringerung naturschutzrechtlicher Eingriffe statt. Die vorliegende Linienführung stellt auch aus heutiger Sicht in Bezug auf die Umwelt die Vorzugsvariante dar (vgl. Ziffer 3.2.4 Plausibilität der Ermittlung der Vorzugsvariante und INROS LACKNER SE, Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie, 2017).

Kleinräumige Achsverschwenkungen sind technisch bedingt nicht möglich. Aufgrund der Lage der Biotopflächen im direkten Trassenbereich sind auch Baufeldbegrenzungen ebenfalls nicht zielführend. Mit Verwirklichung der Vorzugsvariante werden die betroffenen gesetzlich geschützten Biotope unvermeidbar zerstört oder erheblich geschädigt. Dabei handelt es sich nicht um Biotope, die in Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung liegen. Erfasst werden hier die Sandmagerrasen in der Starsowniederung, die beidseitig östlich des Uferbruchwaldes an der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie nördlich und südlich des Peetscher Forsts nunmehr mit einem Gesamtumfang von 14.383m<sup>2</sup> dauerhaft überbaut werden. Außerdem betroffen sind durch dauerhafte Beeinträchtigung im Wirkraum der Straße wegen betriebsbedingten Schadstoffeintrags nunmehr 78.900m<sup>2</sup> Sandmagerrasen. Die Genehmigung erfasst gleichermaßen die größtmäßig angepassten Beeinträchtigungen von Röhrichtbeständen durch Überbauung bzw. Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträgen im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße. Ein teilweiser Ausgleich der Betroffenheit von Röhrichtbeständen ist mit der Maßnahme A 8 nach Wiederherstellung der Baufeldflächen an der Müritz-Havel-Wasserstraße durch Sukzession und Ausbildung von Schilf-Landröhricht, Rohrkolben-Röhricht oder Vorwäldern möglich und geplant, so dass für die Betroffenheit dieses Biotoptyps neben dem überwiegenden öffentlichen Interesse eine weitere (alternative) Voraussetzung zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach § 20 Abs. 3 S. 1 NatSchAG MV vorliegt.

Die betroffenen geschützten Gehölzflächen stellen sich nach wie vor (nur mit geänderten Größenverhältnissen) überwiegend als Baumhecken entlang der querenden

Wirtschaftswege dar. Weiterhin sind es Teile des Bruchwalds und eines Feuchtgebüsches an der Müritz-Havel-Wasserstraße, die geschützt sind und im unter Ziffer 1.2.3.3. eine Genehmigung im genannten Umfang erhalten.

## **G II Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V**

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.8

Die Beseitigung von nach § 18 Abs. 1 NatSchAG M-V geschützten Bäumen ist verboten (§ 18 Abs. 2 NatSchAG M-V). Von dem Verbot sind Ausnahmen zuzulassen, wenn ein nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden kann.

Im Überbauungsbereich des im Zuge der geplanten Ortsumgehung erforderlichen Querbauwerks BW 5S sowie an der Kreuzung der geplanten Ortsumgehung mit dem Waldweg von Mirow zum Peetscher Forst (Weg 6) befinden sich neun Einzelbäume der Schutzkategorie des § 18 Abs. 1 NatSchAG M-V. Sie sind für das Vorhaben abzunehmen, weil sowohl die Herstellung des Bauwerkes als auch des Kreuzungsbereiches der geplanten Ortsumgehung mit dem Waldweg in der geplanten Lage zwingend erforderlich ist.

Die Gesamtherstellung des Vorhabens Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt ist nach diesem Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss und demnach nach den sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässig. Somit ist eine Ausnahme gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V von dem Verbot der Beseitigung der geschützten Bäume zuzulassen.

Als Kompensation werden für die Beseitigung der 9 Einzelbäume entsprechend der Eingriffsregelung des § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. dem Baumschutzkompensationserlass M-V 16 Einzelbaumpflanzungen trassennah entlang der geplanten Ortsumgehung im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 vorgenommen.

## **G III Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 Abs. 1 BNatSchG**

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.9

Die Beseitigung von Alleeen oder einseitigen Baumreihen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten (§ 19 Abs. 1 NatSchAG M-V). Befreiungen von dem Verbot kann unter den Voraussetzungen des § 67 Absatz 1 und 3 BNatSchG erteilt werden.

Im Zuge der aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geplanten B198 OU Mirow, Südabschnitt ist an den Kreuzungsbereichen der geplanten Ortsumgehung mit der vorhandenen Landesstraße L 25 und der vorhandenen Kreisstraße MSE 20 (alt MST 5) sowie im östlichen Anbindungsbereich der geplanten Ortsumgehung an die vorhandene B

198 die Fällung von 94 Alleebäumen notwendig. In Tabelle 6.2-4 der Unterlage 12.0 LBP-Erläuterungsbericht wird für 44 der zu fällenden Straßenbäume ein Schutzstatus nach § 19 NatSchAG M-V dargestellt. Für weitere 50 Alleebäume mit einem Stammdurchmesser von  $\leq$  10 cm wird irrtümlich kein Schutzstatus dargestellt. Da der Schutzstatus für Alleen und Baumreihen nicht am Baumalter oder am Stammdurchmesser bestimmt wird, sind auch diese weiteren 50 Alleebäume nach § 19 NatSchAG M-V geschützt, so dass das Vorhaben den Verlust von insgesamt 94 gesetzlich geschützten Alleebäumen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses bedingt.

Der Vorhabenträger hat einen Antrag auf Ausnahme vom Alleenschutz nach § 19 NatSchAG M-V gestellt. Dem wird stattgegeben, da das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses für den Neubau der geplanten Ortsumgehung Mirow- Süd dem Alleenschutz nach § 19 NatSchAG M-V trotz des Verfassungsranges der Landesverfassung MV, Art 12, überwiegt.

Das Vorhaben ist als Maßnahme des vordringlichen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingestuft und als fest disponiertes Vorhaben gesetzlich mit einer Planrechtfertigung versehen, s.o. Ziffer 3.2.2. Das überwiegende öffentliche Interesse leitet sich bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan ab. Die geplante Ortsumfahrung soll in erster Linie die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in Verbindung mit der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens gewährleisten sowie zu einer Entlastung der Innenstadt von Mirow vom Durchgangsverkehr beitragen. Für das Vorhaben wurde daher eine Linienplanung erarbeitet. Im Raumordnungsverfahren mit entsprechender Umweltverträglichkeitsprüfung wurden mehrere Linien beurteilt und nach Abwägung aller Belange und sonstigen Betroffenheiten eine Vorzugstrasse festgelegt. Die im vorliegenden Planfeststellungsentwurf aufgenommene Linienführung des Südabschnittes entspricht dabei den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und der Linienbestimmung getroffen worden sind. Außerdem fanden kleinräumige Trassenoptimierungen unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Verringerung naturschutzrechtlicher Eingriffe statt. Die vorliegende Linienführung stellt auch aus heutiger Sicht in Bezug auf die Umwelt die Vorzugsvariante dar; vgl. Ziffer 3.2.4. Kleinräumige Achsverschwenkungen sind technisch bedingt nicht möglich. Aufgrund der Lage der Bäume im direkten Trassenbereich sind auch Baufeldbegrenzungen ebenfalls nicht zielführend. Das Vorhaben ist aus diesen Gründen in der gewählten Variante zwingend erforderlich. Die mit dem Vorhaben verbundene Verbesserung der Verkehrssicherheit kann auf andere Weise nicht erreicht werden.

Für den Ersatz vorhabenbedingter Alleebaumbeseitigung im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG ist nach Alleenerlass M-V 2015 ein Kompensationsverhältnis von 1:3 festgelegt. Somit besteht für die Kompensation der 94 Alleebaumfällungen ein Ersatzerfordernis von insgesamt 282 Bäumen. Der Vorhabenträger nimmt für die Kompensation der Alleebaumbeseitigung die Neupflanzung von 156 Alleebaumpflanzungen vor. Es verbleibt damit ein Ersatzerfordernis von 126 Bäumen. Gemäß Ziff. 5.2 Alleenerlass 2015 ist zur Erfüllung dieses Ersatzerfordernisses eine Ersatzgeldzahlung von 400 € je verbleibendem Ersatzbaum und damit in einer Gesamthöhe von 50.400 € in den Alleenfonds des Landes M-V zu leisten. Die Einzahlungsmodalitäten richten sich nach Ziffer 7 Alleenerlass M-V; die Ersatzzahlung ist an das Landesumweltministerium MV als oberste Naturschutzbehörde zu leisten, da dort der Alleenfonds geführt wird. Zahlungsgrund ist der hier gegenständliche Planfeststellungsbeschluss.

## **H. Gebietsschutz**

Begründung zur Nebenstimmung 1.2.3.4

Die vorliegende Trasse der Ortsumfahrung verläuft ca. 2,2 km innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Müritz-Seen-Park“. Das Gebiet besitzt eine Größe von etwa 2.670 ha.

Das geplante Bauvorhaben erfüllt Verbotstatbestände nach der geltenden Landschaftsschutzgebiet-Verordnung (Beschluss Nr. X-5-10/62 über die Erklärung eines Landschaftsteiles zum Landschaftsschutzgebiet vom Juni 1962). Gemäß dem Beschluss und nach dem damaligen Naturschutzgesetz DDR (1954) ist die Veränderung des Charakters einer Landschaft unzulässig. Der geplante Straßenbau führt zur Beeinträchtigung der Eigenart von Teilbereichen der Landschaft.

Nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung sind Hoch- und Tiefbauten, zu denen insbesondere Straßen zählen, nur im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu planen und umzusetzen. Dieses Einvernehmen ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hergestellt worden. Zudem sind im Vorfeld und auf übergeordneter Planungsebene weitere Abstimmungen mit der Naturschutzverwaltung erfolgt. Die nur allgemeinen Auflagen der unteren Naturschutzbehörde sind Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.



Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302). Diesen liegen ca. 1,5 km und 2,0 km von der geplanten Trasse entfernt (U12.6, S. N43f.). Für die beiden FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) erfolgte eine Vorprüfung auf Erforderlichkeit einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG (INROS LACKNER AG, 2009b). Beide Vorprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete in ihren Erhaltungszielen und maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten sind und damit keine FFH-Verträglichkeitsvollprüfung erforderlich ist. Maßgeblich für diese Einschätzung ist, dass die FFH-Gebiete mit 1,5 km bzw. 2,0 km Entfernung zur Trasse außerhalb des unmittelbaren Vorhabenwirkbereiches liegen und mittelbar für den Fischotter als Zielart mit großem Aktionsradius, der die Gewässer auch außerhalb der FFH-Gebiete zur Migration nutzt, eine ausreichende Querungsmöglichkeit entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße als bedeutender Migrationsroute durch die weiträumigen Brückenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße (lichte Weite 72,50 m) gewährleistet wird und somit eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Zielart ausgeschlossen wird.

## **I. Kompensationsverzeichnis**

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.5

Zur Vermeidung von Doppelbelegungen von Flächen mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schreibt § 17 Abs. 6 BNatSchG die Führung von Kompensationsverzeichnissen vor. Für die Führung des Kompensationsverzeichnisses ist in M-V gemäß § 3 Nr. 2 NatSchAG M-V das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie zuständig. Gemäß § 17 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG sind die Genehmigungsbehörden für die Übermittlung der erforderlichen Angaben an die für die Führung des Verzeichnisses zuständige Stelle verantwortlich. Die Genehmigungsbehörde kann diese Übermittlungspflicht aufgrund von §13 Abs. 2 Satz 3 Ökokonto- VO M-V dem Verursacher eines Eingriffes in der durch die Obere Naturschutzbehörde für das Kompensationsverzeichnis vorgegebenen Form auferlegen. Von dieser Möglichkeit wird hier Gebrauch gemacht. Die Eintragung durch den Eingriffsverursacher in der angegebenen Frist ist unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Genehmigung erforderlich. Zuständiger Ansprechpartner in der

oberen Naturschutzbehörde ist zum Zeitpunkt der Planfeststellung Herr Goen (stefan.goen@lung.mv-regierung.de, 03843-777203).

## **J. Artenschutz**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt geändert bzw. er

### **Angewandte Methodik**

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer artenschutzrechtlichen Prüfung ergibt sich unmittelbar aus Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 13 der FFH Richtlinie, die für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit der Novellierung des BNatSchG vom 12.12.2007 und dem Inkrafttreten des neuen BNatSchG am 1.3.2010 zuletzt durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) in nationales Recht umgesetzt wurden. Maßgeblich ist hier § 44 BNatSchG.

Grundlage des besonderen Artenschutzrechts der §§ 44 ff. BNatSchG sind die sog. Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören.

Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Nach § 44 Abs. 1 Nr.3. BNatSchG ist es des Weiteren verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören oder gemäß Nr. 4 der Vorschrift wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG gelten Sonderregelungen für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt

werden.

Geprüft werden nur die in Anhang IV Buchst. a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind; eine entsprechende Rechtsverordnung wurde jedoch noch nicht erlassen.

Für diese Arten liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dann nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das sozialadäquate Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann, § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG (Vergleiche u.a. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes 9 A 12/10 zur Ortsumgehung Freiberg) sowie Bundesverwaltungsgericht 9 A 4/13 zur A 14 – Verkehrseinheit 1.2 Anschlussstelle Wolmirstedt bis B 189 nördlich Kolbitz und BVerwG 9 A 9/15, Elbquerung der A 20).

Nach der vorgenannten Rechtsprechung kann etwa dann von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen sein, wenn ein linienförmiges Infrastrukturvorhaben Jagdgebiete von Vögeln oder Wanderkorridore von Amphibien durchquert siehe etwa OVG Sachsen-Anhalt, Ur. v. 23.07.2009, 2 L 302/06 bei Fledermäusen, wenn ihre Hauptflugrouten oder bevorzugten Jagdgebiete von Infrastrukturvorhaben betroffen sind (BVerwG Ur. v. 28.04.2016, 9 A 9/15).

Generell kommt es für die Prüfung, ob die Signifikanzschwelle überschritten wird, auf artspezifische Besonderheiten, insbesondere eine besondere Kollisionsempfindlichkeit der im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorhandenen Tiere sowie die Regelmäßigkeit ihres Aufenthalts dort an.

Da das planfestgestellte Vorhaben zu unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG führt, die nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, kommen in Fällen der Betroffenheit von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-RL, europäischen Vogelarten kraft der Anordnung des § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG die in den Sätzen 2 bis 5 geregelten Maßgaben zum Tragen. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG liegt in Fällen einer Betroffenheit der genannten Arten zunächst kein Verstoß gegen das

lebensstättenbezogene Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Das Verbot kommt trotz einer an sich tatbestandsmäßigen Beeinträchtigung geschützter Stätten (z.B. Nester, Bruthöhlen, Laichplätze) nicht zum Tragen, wenn die ökologische Gesamtsituation des betroffenen Bereichs keine Verschlechterung erfährt. Da Verluste einzelner Stätten in quantitativer Hinsicht stets eine Verschlechterung gegenüber dem vorherigen Zustand darstellen, ist dies so zu verstehen, dass die von der betroffenen Stätte erfüllte ökologische Funktion uneingeschränkt aufrechterhalten bleibt, weil im Umfeld des Eingriffs Strukturen vorhanden sind, die als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte fungieren können. Dieses funktionsorientierte Verständnis bringt es mit sich, dass die Rechtsfolge des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nur einschlägig ist, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion erhalten bleibt (BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, 9 A 39/07 A 44 Ratingen-Velbert).

§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG stellt zugleich von den Bindungen an das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG frei, wenn es durch die den Tatbestand des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen verwirklichenden Handlungen zu einer unvermeidbaren Beeinträchtigung wild lebender Tiere kommt und die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fort-pflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist.

§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ermächtigt zur Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen, soweit dies erforderlich ist. Die auf Tiere zugeschnittenen Regelungen gelten kraft der Anordnung des § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG entsprechend, wenn Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV FFH-RL gelisteten Arten betroffen sind.

Die Funktion dieses komplexen Regelungsgefüges besteht darin, die Zulassung von Eingriffsvorhaben zu ermöglichen, ohne die in § 45 Abs. 7 BNatSchG geregelten und zur Umsetzung des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL bzw. Art. 9 Abs. 1 VRL bestimmten Bedingungen zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erfüllen zu müssen.

Der Vorhabenträger hat die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Ermittlung und Bestandserfassung der relevanten Tierarten in dem von der Planung betroffenen Raum vorgenommen.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben artenschutzrechtliche Verbote entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab.

Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden.

Der Artenschutzfachbeitrag des Vorhabenträgers für dieses Vorhaben nimmt die europarechtlich geschützten Arten für eine vertiefte Prüfung heraus, für die eine verbotstatbeständige Betroffenheit ausgeschlossen werden kann. Für die verbleibenden relevanten Arten wird geprüft, ob Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind. Folgend könnten Zauneidechsen, Brutvögel und Fledermäuse und Mollusken betroffen werden.

Solches Vorgehen ist unbedenklich.

### **Projektrelevante Artenschutzprüfung**

Der individuumbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Diese speisen sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen: der Bestandserfassung vor Ort sowie der Auswertung bereits vorhandener Kenntnisse und Fachliteratur.

Durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes wurde die Anwendung des Tötungsverbot es näher bestimmt. Danach greift der § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG für Tötungen, die in allen Phasen des Vorhabens eintreten können. Dabei ist entscheidend, ob mit der Realisierung des Vorhabens und unter Berücksichtigung aller zumutbaren Vermeidungsmaßnahmen eine signifikante Erhöhung des Tötungsverbot es verbunden ist, die über das allgemeine Lebensrisiko der betroffenen Art hinausgeht (s.o. Rechtsprechung zur Signifikanzschwelle).

Gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG ist für zulässige Eingriffsvorhaben ein Artenspektrum von artenschutzrechtlicher Prüfrelevanz, das sich nach Abschichtung und der sog. Relevanzprüfung ergeben hat.

Im Bereich des Vorhabens ist hauptsächlich das besondere Artenschutzrecht von Relevanz.

Zur Umsetzung der artenschutzfachlichen Prüfung sind neben der Rechtsnorm der FFH-RL und der Europäischen Vogelschutzrichtlinie die §§ 44 und 45 BNatSchG einschlägig.

Das NatSchAG M-V enthält keine von den unmittelbar geltenden Artenschutzregelungen des BNatSchG abweichende Regelungen, da im Artenschutz keine Abweichungsmöglichkeit für die Länder besteht.

Die Vorgehensweise zur Beurteilung projektbedingter artenschutzrechtlich relevanter Auswirkungen orientiert sich vor allem an den Vorgaben des Leitfadens „Artenschutz in Mecklenburg-Vorpommern Hauptmodul Planfeststellung/Genehmigung“ (LUNG MV 210c Leitfaden AFB MV) und der Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau nebst Musterkarten (RLBP, BMVBS 211a).

Das allgemeine Artenschutzrecht beansprucht zwar ebenfalls ubiquitäre Geltung, doch stehen die Verbote des § 39 Abs. 1 BNatSchG unter dem Vorbehalt des vernünftigen Grundes. Bei der Errichtung und Nutzung solcher Vorhaben wie dem gegenständlichen handelt es sich um einen vernünftigen Grund im Sinne dieser Vorschrift.

Der Vorhabenträger hat seinen Artenschutzfachbeitrag nach den genannten Vorgaben erstellt. Soweit ihm derzeitige wissenschaftliche Erkenntnisse für eine sichere Beurteilung

der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nicht ausgereicht haben, wurde bei der Beurteilung der projekt-bedingten Auswirkung die Einschlägigkeit als Worst-Case-Szenario angenommen. Die fachlichen Ausführungen bzw. Beurteilungen der hiermit festgestellten Landespflegerischen Maßnahmen und die Ausführungen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags enthalten die wesentlichen Informationen für die Entscheidungsfindung in Bezug auf den Artenschutz (vgl. Unterlage 12). Die in dem Artenschutzfachbeitrag enthaltenen Bewertungen für den Bereich des Vorhabens sind nach erfolgter Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde schlüssig.

Es werden die vom Vorhaben ausgehenden Projektwirkungen, die unter Beachtung der gebietsspezifischen Funktionszusammenhänge zu negativen Auswirkungen auf artenschutzrechtliche relevante Arten führen können, wie für eine Bewertung erforderlich differenziert und zutreffend hinsichtlich baubedingter, anlagenbedingter und betriebsbedingter Wirkungen dargestellt.

Sowohl Vorhabenträger als auch Planfeststellungsbehörde erkennen, dass durch die Störungen entlang der Verkehrsstrasse im Bereich des Vorhabens die Eignung als Lebensraum geschützter (und übriger) Arten eingeschränkt ist.

Nach Beachtung vorgenannter Vorgehensweisen werden seitens des Vorhabenträgers zur Beurteilung projektbedingter artenschutzrechtlich relevanter Auswirkungen neben den Brut- und rastvögeln die Amphibien und die Zauneidechsen, aus der Gruppe der Säugetiere Fledermäuse, Fischotter und Wolf untersucht.

Zu Einzelheiten wird auf den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 12.3.1 in seiner plausibilisierten Fassung, verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung und Abwägung der konkreten artenschutzrechtlichen Konflikte und der zu ihrer Lösung in die Planung eingestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass der Vorhabenträger sein Maßnahmenkonzept unter Berücksichtigung des aktuellen Stands von Wissenschaft und Technik entwickelt hat.

Grundsätzlich sind die Maßnahmen geeignet, dem hier gebotenen Artenschutz nachzukommen.

**Nebenbestimmung 1.2.3.2.B 9 und 1.2.3.2.B 10**

Zum pointierteren Schutz der Fledermäuse und der Zauneidechsen gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger mittels Nebenbestimmungen 1.2.3.2.B 10 und 11 auf, die geplanten artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen exakter als dargestellt durchzuführen und der Planfeststellungsbehörde den Nachweis des Funktionseintrittes zu erbringen.

CEF-Maßnahmen gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG erfordern eine der jeweiligen Art fachgerecht angepasste zeitlich vorgezogene Umsetzung. Insofern ist die in der Antragsunterlage U 12.0 S. N376 und an weiteren Stellen enthaltene Angabe des Durchführungszeitpunktes für die Maßnahme EA 4 (CEF) Lebensraum Zauneidechse „vor Beginn der Baumaßnahme“, „während der Baumaßnahme“ und „zeitnah zur Baufeldberäumung“ hinreichend zu konkretisieren. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist unter Ziffer 1.2.3.2 B 9 in den Beschluss aufgenommen worden: Die Baufeldfreimachung in den Reptilien-Konfliktbereichen der Biotope 8c, 14 und 31a darf erst begonnen werden, wenn die Maßnahme EA 4 (CEF) Lebensraum Zauneidechse fertiggestellt und funktionstüchtig ist. Der Bauablauf muss so erfolgen, dass die für die Herstellung der Maßnahme erforderlichen Materialien Totholz und Lesesteine vorher in Baufeldbereichen außerhalb der Konfliktbereiche zu gewinnen oder zu liefern sind.

Die in der Antragsunterlage U 12.0 S. N378 u. N379 enthaltene Angabe des Durchführungszeitpunktes für die Maßnahme EA 5 (CEF) Kontrolle und Anbringen Fledermausquartier „vor Beginn der Baumaßnahme“ und „zeitnah zur Rodung der Baumquartiere“ ist nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend.

Der Vorhabenträger beabsichtigt laut Planung erst unmittelbar vor Rodung die Kontrolle auf das Vorhandensein geeigneter Quartierhöhlen und dabei die Quantifizierung des Bedarfes von Fledermausersatzquartieren.

Gemäß Unterlage 12.5.2 S. N9 Tab. 3 und Unterlage 12.5.4 wurde bereits zumindest ein Männchenquartier der Rauhaufledermaus im Bereich des Baufeldes bei Bau-km 0+920 festgestellt. Da in Fachkreisen und nach Erfahrungsberichten und Monitoring entwickelte Kenntnisse über realistische Zeiträume bis zur Funktionalität von Fledermausersatzquartieren eher längere Zeitläufe bis zur Akzeptanz von Ersatzquartieren berichten, wird der Zeitpunkt wie im Maßnahmeblatt dargestellt, als unzureichend betrachtet und mit der Angabe „spätestens drei Monate vor Ende des Fällzeitraumes“ konkretisiert.



Um die Akzeptanzquote deutlich zu erhöhen, wird vorgegeben, dass optimal geeignete Fledermaushöhlen genutzt werden. Da besonders geeignete, die Akzeptanz exponentiell steigernde Modelle auf dem Markt sind, deren Erfolg mittels Monitoring gemäß Encarnacao/Becker, „inatu.re – Seminaturliche Fledermaushöhle FH1500© – Funktion, Erfahrungen, Monitoring beim Einsatz seminaturlicher Fledermaushöhlen bei kurzfristig interimbedingtem Baumhöhlenverlust“ 2019 plausibel nachgewiesen wurden (eine schnelle Besiedlung innerhalb von 3 Monaten bzw. nach dem ersten Sommer) hält die Planfeststellungsbehörde die Vorgabe von einem Vorlauf von spätestens drei Monaten vor Ende des Fällzeitraums gekoppelt mit der Nutzung der seminaturlichen Höhlen für dem Artenschutz der Fledermäuse gerecht werdend.

Der weitere Ersatzbedarf kann aus der Natur der Sache erst bei der Quartierkontrolle vor Rodung ermittelt werden. Auch dafür sollen natürlichen Spechtbaumhöhlen gleichende seminaturliche Fledermaushöhlen aus Eichenholz – keine Holbetonkästen – verwendet werden.

Der Planfeststellungsbehörde ist der Vollzug der Maßnahmen EA 4 (CEF) und EA 5 (CEF) anzuzeigen, wenn die Maßnahmen funktionstüchtig sind. Die Planfeststellungsbehörde ist gesetzlich zur Funktionskontrolle verpflichtet (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Dazu muss sie in den Stand versetzt werden.

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Absatz 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Es sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF) keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG eintreten.

## **K. Stellungnahmen und Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege**

### **TöB 2 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte**

#### Ersatzmaßnahme E 2

Die in der Stellungnahme des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vom 22.10.2018 geäußerten Bedenken hinsichtlich der Ersatzmaßnahme E 2 „Zierker See“ haben mit den durch den Vorhabenträger vorgenommenen Planänderungen im Verfahren Erledigung gefunden.

Anstelle der ursprünglich geplanten Kompensationsmaßnahme E 2 „Kompensationsflächenpool Zierker See“ werden die Teilkomplexmaßnahmen E 2a.1, E 2a.2 und E 2a.3 („Maßnahmenkomplex nördlich der Stadt Waren“, Nutzungsextensivierungen auf einem Acker bei Grabowhöfe), E 2.2 (Rückbau Fischteiche Dobbin) und E 2.3 (Halboffenlandschaft Bolzsee) als Realkompensation in der betroffenen Landschaftszone im Rahmen der Komplexmaßnahme E 2 umgesetzt. Die Zuständigkeit für die Teilkomplexmaßnahmen E 2.2. und E 2.3 liegt hier beim Landkreis Rostock als untere Naturschutzbehörde. Die Beteiligung im Verfahren ist erfolgt.

### **TöB 36 - Landkreis Rostock**

Zu den Ergänzungen und Änderungen der Planfeststellung des Neubaus der B 198 in Bezug auf die Kompensationsmaßnahmen E 2.2 und E 2.3 bestehen aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde des Landkreis Rostock keine Bedenken.

Auf Grund von kartiertem Vorhandensein von Erdkröte, Teich- und Moorfrosch wird bei Kompensationsmaßnahme E 2.2 die Anlage im Westen der Fläche von mind. 2 für o.g. Amphibien optimierte unbeschattete Kleingewässer bei Modellierung des Geländes gefordert.

Außerdem weist der Landkreis darauf hin, dass die Maßnahme E 2.2 im LSG „Nossentiner/ Schwinzer Heide“ liege. Es werde eine Ausnahmegenehmigung für die Abgrabungen und Aufschüttungen, Befahrung der Flächen sowie ggf. die Veränderung des Wasserlaufes erforderlich.

Die Forderungen und Hinweise des Landkreises Rostock werden in diesem Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen.

Die Maßnahmen E 2.2 und 2.3. werden nicht planfestgestellt, sondern sind lediglich nachrichtlich aufgenommen, um das Gesamtkompensationskonzept des Vorhabenträgers nachvollziehbar zu machen.

Die Maßnahmen E 2.2 und E 2.3. hat der Vorhabenträger vertraglich mit befreiender Wirkung gem. § 14 Abs. 4 ÖkoKto VO M-V an die Flächenagentur MV GmbH abgetreten. Die Flächenagentur ist damit für die Umsetzung unter Einhaltung der erforderlichen

Bestimmungen für die baulichen Maßnahmen in Schutzgebieten verantwortlich. Sie darf nicht über die Planfeststellung zu einzelnen Vorgaben adressiert werden.

Eine Erteilung von Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger läuft leer, da dieser wiederum durch die befreiende Wirkung nicht in Verantwortung gezogen werden kann. Erst mit Ablauf einer nicht genutzten Umsetzungsfrist kommt der Vorhabenträger wieder in die Verantwortung, s. Nebenbestimmung 1.2.3.2 B 3.

Dort ist eine Ergänzungsplanung vorgesehen, die sich jedoch am Umsetzungsstand der Maßnahmen E 2.2. und E 2.3 orientiert. Gegebenenfalls muss neu oder umgeplant werden. Diese Planung wird in die Beteiligung an die zuständige untere Naturschutzbehörde gegeben und mit daraus folgender Stellungnahme neu bewertet.

### **TöB 2 StALU Mecklenburgische Seenplatte**

Das StALU Mecklenburgische Seenplatte trägt vor, die Maßnahme E 2 a befinde sich im Vogelschutzgebiet SPA „Klocksiner Seenkette, Kölpin- und Fleesensee“ DE 2441-401; sie werde befürwortet, jedoch werde gefordert, die Ansalbung der ausgewählten Pflanzenarten solle aus Biotopen der unmittelbaren Umgebung erfolgen. Eine Wiesenansaat mit regionalem Saatgut sei nur in Ausnahmefällen vertretbar.

Die Stellungnahme wird für diesen Beschluss nicht berücksichtigt.

Der Vorhabenträger hat diese Maßnahme mit befreiender Wirkung an die Flächenagentur MV GmbH übertragen, die nicht Adressat dieses Beschlusses ist.

Die Flächenagentur ist damit für die Umsetzung unter Einhaltung der erforderlichen Bestimmungen für die baulichen Maßnahmen in Schutzgebieten verantwortlich. Sie darf nicht über die Planfeststellung zu einzelnen Vorgaben adressiert werden.

Eine Erteilung von Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger läuft leer, da dieser wiederum durch die befreiende Wirkung nicht in Verantwortung gezogen werden kann. Erst mit Ablauf einer nicht genutzten Umsetzungsfrist kommt der Vorhabenträger wieder in die Verantwortung, s. Nebenbestimmung 1.2.3.2 B 3.

Dort ist eine Ergänzungsplanung vorgesehen, die sich jedoch am Umsetzungsstand der Maßnahmen E 2.2. und E 2.3 orientiert. Gegebenenfalls muss neu oder umgeplant werden. Diese Planung wird in die Beteiligung an die zuständige untere Naturschutzbehörde gegeben und mit daraus folgender Stellungnahme neu bewertet.

### **TöB 35 StALU Mittleres Mecklenburg**

Das StALU Mittleres Mecklenburg gibt zu bedenken, die Kompensationsmaßnahmen nach Möglichkeit auf landwirtschaftlich nicht nutzbaren bzw. landwirtschaftlich weniger wertvollen Flächen vorzusehen. Die Maßnahmen E 2.1 und E 2.3 würden mit Umsetzung zum Verlust des Ackerstatus der Flächen führen und damit Werteverlust der landwirtschaftlichen Nutzflächen nach sich ziehen.

Es wird eine frühe Einbindung der Landwirte gefordert, eine Sicherstellung der zukünftigen Erreichbarkeit der Flächen und eine entsprechende Entschädigung, die die Verluste des Ackerstatus mit umfassen.

Das StALU gibt den Hinweis, dass im Bereich der Maßnahme E 2.2, Fischteiche Dobbin, ein Bodenordnungsverfahren anhängig sei.

Die Gewässer Krakower Obersee (E.2.1), und Fischteiche Dobbin (E 2.2) betreffen direkt die berichtspflichtigen Gewässer nach WRRL der Nebel WANE-0600; die Maßnahme E 2.3, am Bolzsee betreffe indirekt das berichtspflichtige Gewässer nach WRRL Bresenitz WAMI-2000. Das StALU MM bewerte die Maßnahmen als positiv, fordert jedoch wegen eigene Planung zur Verbesserung der Durchlässigkeit der Nebel eine Abstimmung seitens des Vorhabenträgers.

Die Stellungnahme wird betreffend die Maßnahme E 2.1 als mittlerweile durch erneute Planänderung, die Maßnahme E 2 a bei Grabowhöfe mit sich brachte, als überholt zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Maßnahmen E 2.2. und 2.3 wird die Stellungnahme hier nicht berücksichtigt, da diese beiden Maßnahmen nicht planfestgestellt werden. Sie unterliegen dem Verantwortungsbereich der Flächenagentur MV GmbH, die diese mit befreiender Wirkung vom Vorhabenträger übernommen hat und nicht Adressat dieses Planfeststellungsbeschlusses ist.

Eine Erteilung von Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger liefe leer, da dieser wiederum

durch die befreiende Wirkung nicht in Verantwortung gezogen werden kann. Erst mit Ablauf einer nicht genutzten Umsetzungsfrist kommt der Vorhabenträger wieder in die Verantwortung, s. Nebenbestimmung 1.2.3.2 B 3.

Dort ist eine Ergänzungsplanung vorgesehen, die sich jedoch am Umsetzungsstand der Maßnahmen E 2.2. und E 2.3 orientiert. Gegebenenfalls muss neu oder umgeplant werden. Diese Planung wird in die Beteiligung an die zuständige untere Naturschutzbehörde gegeben und mit daraus folgender Stellungnahme neu bewertet.

Die Vereinbarkeit mit den Belangen der WRRL wird festgestellt.

Die Bitte um Abstimmung mit dem StALU Mittleres Mecklenburg bei der Umsetzung der Maßnahmen e 2.2 und E 2.3 wird darauf hingewiesen, diese Abstimmungsbitte direkt gegenüber der Flächenagentur MV GmbH vorzunehmen, da diese die Umsetzung der Maßnahmen in eigener Verantwortung mit befreiender Wirkung gegenüber dem Vorhabenträger vornimmt.

#### **NV1 – BUND M-V e.V.**

Der BUND hat sich mit Stellungnahmen vom 20.12.2018 und 15.8.2019 am Anhörungsverfahren sowie vom 03.03.2020 und 06.07.2022 an Deckblattverfahren beteiligt. Trotz ordnungsgemäßer Ladung zum Erörterungstermin am 16.08.2019 wurde die Möglichkeit der Erörterung der Stellungnahme vom 20.12.2018 nicht genutzt.

#### Veraltete Datengrundlage, unzureichende Untersuchungen

Mit Schreiben vom 06.07.2022 zur 3. Planänderung (Ergänzung Klimaschutzbeitrag, Anpassung Gründungsverfahren) hält der BUND e.V. seine in den vorherigen Stellungnahmen aufgeführten Einwände aufrecht und trägt ergänzend vor, dass die Datengrundlagen - u.a. Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit, Plausibilisierung UVS, Artenschutzfachbeitrag, Waldbericht – veraltet seien.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen, s.o. Ziffer 3.2.5.0.2, Stellungnahmen zum UVP-Bericht allgemein.

#### Auswirkungen auf naheliegende Schutzgebiete

Nicht hinreichend bzw. nicht hinreichend aktuell untersucht seien auch die möglichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Gebiete und ihrer Schutzgüter, so insbesondere auf die GgB „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) und womöglich auch auf die VSG „Buchholzer-Krümmeler Heide“ (DE\_2741-401) und „Müritz-Seenland und Neustrelitzer Kleinseenplatte“ (DE\_2642-401).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302). Diesen liegen ca. 1,5 km und 2,0 km von der geplanten Trasse entfernt (U12.6, S. N43f.). Für die beiden FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) erfolgte eine Vorprüfung auf Erforderlichkeit einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG (INROS LACKNER AG, 2009b). Beide Vorprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete in ihren Erhaltungszielen und maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten sind und damit keine FFH-Verträglichkeitsvollprüfung erforderlich ist. Maßgeblich für diese Einschätzung ist, dass die FFH-Gebiete mit 1,5 km bzw. 2,0 km Entfernung zur Trasse außerhalb des unmittelbaren Vorhabenwirkbereiches liegen und mittelbar für den Fischotter als Zielart mit großem Aktionsradius, der die Gewässer auch außerhalb der FFH-Gebiete zur Migration nutzt, eine ausreichende Querungsmöglichkeit entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße als bedeutender Migrationsroute durch die weiträumigen Brückenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße (lichte Weite 72,50 m) gewährleistet wird und somit eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Zielart ausgeschlossen wird. Für die VSG „Buchholzer-Krümmeler Heide“ (DE\_2741-401) und „Müritz-Seenland und Neustrelitzer Kleinseenplatte“ (DE\_2642-401) kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch ohne fachgutachterliche Vorprüfung auf Erforderlichkeit einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG eingeschätzt werden, dass aufgrund der Entfernungen zum Vorhaben und seinem Wirkbereich 3,3 km bzw. 1,8 km keine erheblichen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile der genannten Schutzgebiete zu befürchten sind. Die Entfernungen liegen weit über maßgeblichen Effekt- und Fluchtdistanzen bzw. Störradien, welche u.a. in der Fachkonvention Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr Ausgabe 2010 dargelegt sind. Auch eine derartige Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten im Wirkbereich des Vorhabens, die eine erhebliche Beeinträchtigung für

als Nahrungsgäste vorkommende Vogelarten, die maßgeblicher Bestandteil der Vogelschutzgebiete sind, darstellen könnten, wurde im Rahmen der faunistischen Untersuchungen nicht festgestellt.

#### Klimaschutzrechtliche Bedenken

Die Einwendung aus klimaschutzrechtlichen Bedenken wird unter Ziffer 3.2.5.2.C, Stellungnahme NV 1, behandelt. Es wird dorthin verwiesen.

#### Verkehrsprognose

Angesichts des relativ niedrigen prognostizierten Verkehrsaufkommens und der nur geringen Entlastungswirkung von Ortschaften kann entsprechend den Ausführungen des BUND M-V e.V. die Schwere der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Bau der Ortsumgehung Mirow und einer B 189n Wittstock-Mirow nicht durch verkehrlichen und ökonomischen Nutzen gerechtfertigt werden. Besonders im brandenburgischen Teil würden nicht wieder ausgleichende Eingriffe in die Landschaftsräume vorgenommen. Durch den Ortskern Mirow würden bei Bau der B 189n sogar mit Ortsumfahrung 4.310 Kfz/24 h fahren (nach Aktualisierung der Verkehrsprognose). Angaben zu Entlastungs- und Belastungswirkungen im BVWP sind falsch nach der Prognose in der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen. Diese prognostiziert eine Verlagerung von Durchgangsverkehr in der Größenordnung von 4.510 Kfz/24 h aus Mirow auf die südliche Umgehung (Blatt 6 in Anlage 9 zu Aktualisierung der Verkehrsprognose). Diese Entlastung und die bisherige Verkehrsbelastung von überwiegend <5.000 Kfz/24 h (nur in Stadtmitte bis zu 8.010 Kfz/24 h durch Binnenverkehr) rechtfertigen nicht den Bau der 5 km langen Umgehung mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft und negativen gesamtgesellschaftlichen Folgen (Blatt 1 in Anlage 4, Aktualisierung der Verkehrsprognose).

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass die Ortsumgehung Mirow ohne den Anschluss der B 198n Wittstock-Mirow zu einer Verkehrsentslastung der Ortslage Mirow von ca. 55 % führt. Mit der B 198n wird immer noch eine Entlastung von ca. 51 % erzielt. Der

Durchgangsverkehr wird nahezu vollständig auf die Ortsumgehung verlagert. Damit sei eine erhebliche Entlastungswirkung der Ortschaft Mirow mit der Ortsumgehung gegeben.

Gemäß des nach Vorgaben des Naturschutzrechtes erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sind die durch das Planungsvorhaben verursachten Eingriffe vollständig kompensierbar. Die Ortsumgehung Mirow betrifft keine Landschaftsräume in Brandenburg.

Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass sich die Aussagen zur Verkehrsbelastung im BVWP vorrangig auf Quell- und Zielverkehre beziehen und die Binnenverkehre nur in geringem Umfang berücksichtigen. In der Detailplanung werden alle Verkehre bei der verkehrstechnischen Untersuchung herangezogen. Deshalb enthält die Unterlage nach Aussage des Vorhabenträgers konkretisierte Aussagen zur Verkehrsbelastung sowie zur Entlastungswirkung. Der Schwerverkehrsanteil auf der B 189 ist entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung sehr hoch und stellt die größte Belastung (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffausstoß usw.) in der Ortsdurchfahrt Mirow da. Mit der Ortsumgehung Mirow verlagert sich ca. 72 % des Schwerverkehrs auf diese, womit eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt eintritt.

Der BUND M-V e.V. zweifelt weiter die Richtigkeit der Verkehrsprognosen an, da ein Rückgang von 35 % der Einwohner in dem Altkreis Mecklenburg-Strelitz von 2006 zu 2030 prognostiziert wird (RREP MSP). Wurde dies ausreichend berücksichtigt? Warum sollte dann das Verkehrsaufkommen weiter steigen (vgl. S. 14)? Zudem führt die lange Fahrstrecke der OU dazu, dass sie wenig attraktiv ist und darum eventuell auch vom Durchgangsverkehr nicht genutzt wird.

Der Vorhabenträger erwidert hinsichtlich der Zweifel an den Aussagen der verkehrstechnischen Untersuchungen, bei der Ermittlung der Verkehrsprognose alle Aspekte berücksichtigt zu haben und verweist auf die Ausführungen auf Seite 13 der Unterlage „Aktualisierung Verkehrsprognose 2030“.

*„Eine geplante Verkehrsanlage soll nach ihrer Inbetriebnahme für einen langen Zeitraum funktionieren. Bei der Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurde der Prognosehorizont 2030 gewählt. Für diesen Zeithorizont wurden Annahmen zur Verkehrsentwicklung getroffen, die unter den voraussichtlichen demografischen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden. In der Prognosematrix 2030 wurden neben der zu erwartenden Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung im Untersuchungsraum auch die bundesweite Zunahme des*



*Verkehrsaufkommens durch die steigende Mobilität der Einwohner berücksichtigt. Die deutschlandweite Verflechtungsprognose, welche die überregionalen Quell- und Zielverkehre für das Jahr 2030 abbildet, konnte nur bedingt in die Prognosematrix übernommen werden da keine Abbildung der Binnenverkehre und auch nur eine teilweise Abbildung der regionalen Quell- und Zielverkehre in der Verflechtungsprognose erfolgt.*

*In Auswertung der Verkehrserhebungsdaten der Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen ist für den Schwerverkehr im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 eine leicht steigende Tendenz zu verzeichnen (Anlage 5). In der Trendprognose wurde eine weitere Zunahme des Schwer- und Güterverkehrs um 21 % bis zum Jahr 2030 ermittelt. Beim Pkw-Verkehr ist die Entwicklung tendenziell leicht rückläufig, was aus der anhaltenden Abnahme der Bevölkerungszahlen im Untersuchungsraum resultiert. Daher weist die Prognose für den Gesamtverkehr lediglich eine Zunahme von 6 % bis zum Jahr 2030 aus.“*

Weiterhin erklärt der Vorhabenträger, die Fahrstrecke auf der B 198 über die Ortslage Mirow betrüge rund 5,3 km. Die Fahrstrecke der gesamten Ortsumgehung hat eine Länge von rund 8,3 km. Durch die unterschiedlichen zulässigen Fahrgeschwindigkeiten sowie die Verzögerungen durch die Standzeiten an den mehrfach vorhandenen Lichtsignalanlagen in der Ortsdurchfahrt ergeben sich mindestens gleiche Fahrzeiten bzw. günstigere auf der Ortsumgehung. Für den Schwerverkehr verbessert sich der Fahrkomfort gegenüber der engen kurvigen Ortsdurchfahrt erheblich. Der Vorhabenträger sieht die Attraktivität der Ortsumgehung für den Durchgangsverkehr als gegeben.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist im Zusammenhang mit den vorgebrachten Einwänden hinsichtlich der Verkehrsprognose auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses.

### Biotopschutz

Hinsichtlich des Biotopschutzes wendet der BUND M-V e.V. ein, dass als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Biotopen ausschließlich die Schaffung eines gleichwertigen Biotops (gleicher Biotoptyp), welches in den standörtlichen Gegebenheiten und

Flächenausdehnungen mit dem zerstörten oder beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt, anerkannt werden kann (BayVGH, Beschluss v. 09.08.2012, 14 C 12.308). Der Verlust des Biotopes Basen-Zwischenmoor westlich der Müritz- Havel-Wasserstraße ist nicht ausgleichbar. Damit sind die Voraussetzungen für eine Ausnahme von § 20 NatSchAG M-V nicht gegeben.

Der Verlust des Basen-Zwischenmoores ist aus Sicht des Vorhabenträgers kompensierbar. So werde zur Ermittlung des Kompensationsumfangs funktional die fiktive Maßnahme „Renaturierung eines Fließgewässers“ verwendet, die aufgrund der höheren Biotopwertigkeit einen höheren Kompensationsbedarf erfordert. Eine kleinräumige Verschiebung der Straßenachse sei technisch bedingt nicht möglich (Kreuzungswinkel mit nahe gelegener Müritz-Havel-Wasserstraße). Eine großräumige Verschiebung sei ebenfalls nicht möglich, da die Linie im vorgelagerten Raumordnungsverfahren mit UVP als Vorzugsvariante ermittelt und entsprechend der Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Planfeststellung optimiert wurde. Für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die geschützten Biotop sei im vorliegenden Verfahren daher eine Ausnahme vom Biotopschutz nach § 20 NatSchAG M-V beantragt worden.

Die vom Vorhabenträger dargelegte Verfahrensweise zur Kompensation des in Rede stehenden Biotopes Basen-Zwischenmoor im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG und dem hierfür geltenden Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern sieht die Planfeststellungsbehörde als fachgerecht an. Neben den Anforderungen der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG gelten aber auch die Anforderungen des Biotopschutzes nach § 20 NatSchAG M-V. Wie der BUND M-V e.V. richtig einwendet, genügt die vom VHT dargelegte Verfahrensweise zwar den Anforderungen der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG, stellt aber keinen Ausgleich des Verlustes des nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotops Basen-Zwischenmoor als eine mögliche Voraussetzung für eine Ausnahmezulassung vom Biotopschutz nach § 20 NatSchAG M-V dar. Für den nach § 20 NatSchAG M-V erforderlichen Ausgleich müsste die Wiederherstellung des beeinträchtigten bzw. überbauten Basen-Zwischenmoores entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG in gleichartiger Weise erfolgen, was vom Vorhabenträger nicht vorgesehen und – wie auch vom BUND M-V e.V. dargelegt - faktisch nicht realisierbar ist. Die Voraussetzung für eine Ausnahmezulassung vom Biotopschutz nach § 20 NatSchAG M-V ist aber – entgegen der Einwendung des BUND M-V e.V. –

dadurch gegeben, dass das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Die Erforderlichkeit im Interesse des Gemeinwohls wurde für das Vorhaben bereits planfestgestellt. Auch das hier geänderte Vorhaben entspricht demselben öffentlichen Gemeinwohlinteresse, das sich bereits aus der Aufnahme der Ortsumgehung B 198 Mirow-Süd im Bundesverkehrswegeplan ergibt und darin seine Planrechtfertigung gefunden hat.

Für das Vorhaben wurde eine Linienplanung erarbeitet. Im Raumordnungsverfahren mit entsprechender Umweltverträglichkeitsprüfung wurden mehrere Linien beurteilt und nach Abwägung aller Belange und sonstigen Betroffenheiten eine Vorzugstrasse festgelegt.

Die in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen aufgenommene Linienführung des Südabschnittes entspricht dabei den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und der Linienbestimmung getroffen worden sind. Außerdem fanden kleinräumige Trassenoptimierungen unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Verringerung naturschutzrechtlicher Eingriffe statt. Die vorliegende Linienführung stellt auch aus heutiger Sicht in Bezug auf die Umwelt die Vorzugsvariante dar (vgl. Ziffer 3.2.4 Plausibilität der Ermittlung der Vorzugsvariante und INROS LACKNER SE, Plausibilitätsprüfung zur Umweltverträglichkeitsstudie, 2017). Kleinräumige Achsverschwenkungen sind technisch bedingt nicht möglich.

### Baumschutz

Für die zur Rodung vorgesehenen 44 nach § 19 NatSchAG M-V geschützten Alleebäume sowie 8 nach § 18 NatSchAG M-V geschützten Einzelbäume sei nach Ansicht des BUND M-V e.V. nicht ausreichend dargelegt, warum sie nicht zumindest anteilig erhalten werden können (S. 912 ff, D-1). Es fehlt eine Prüfung möglicher Erhaltungsmaßnahmen für jeden Einzelbaum. Eine Entwässerungsmulde ist kein hinreichender Grund. Einer Befreiung nach § 67 Absatz 1 und 3 BNatSchG kann so nicht zugestimmt werden.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die vorliegende Linienführung das Ergebnis der umfangreichen Linienfindung im Raumordnungsverfahren mit zusätzlicher Trassenoptimierung gem. Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung sei. Allein der überwiegende Anteil an Alleebäumen zeige, dass die Baumverluste in erster Linie durch Kreuzung vorhandener Verkehrswege entstehen. Kleinräumige Trassenverschiebungen

würden daher keine Reduzierung der Baumverluste bewirken, großräumige Verschiebungen sind ausgeschlossen (s.o.).

Die Baumverluste seien notwendig, da die Querung der neuen Straße regelkonform gemäß technischer Vorgaben über eine Aufweitung der Straße im Knotenbereich mit anschließender Angleichung an die alte Strecke und damit mit direkter Überbauung von Bäumen erfolge. Ein Verzicht auf Mulden zur regelkonformen Entwässerung der Straße sei nicht möglich. Lediglich kurze Aussparungen wären denkbar; der Charakter einer Allee wäre durch das Stehenlassen einzelner Bäume aber nicht mehr gegeben. Zur Wiederherstellung des Charakters seien nach Herstellung der Knotenpunkte an der L 25 und der MSE 20 neue Pflanzungen von Alleebäumen und Baumreihen vorgesehen.

Die Anforderungen an die Begründung für Befreiungen vom Baum- bzw. Alleenschutz sind in §§ 18 und 19 NatSchAG M-V bestimmt. Der Einwand des BUND M-V e.V. gegen eine unzureichende Darlegung der Gründe für die Rodung von nach §§ 18 und 19 NatSchAG M-V geschützten Bäumen sieht die Planfeststellungsbehörde insoweit als gerechtfertigt an, als der Vorhabenträger in der Antragsunterlage nicht näher auf standortspezifische bautechnischen Gründe für das Erfordernis der Fällungen eingeht und keine Alternativen in Betracht zieht. Der Einwand des BUND M\_V e.V., dass eine Entwässerungsmulde kein hinreichender Grund sei, wird aber zurückgewiesen, da die Anordnung der Entwässerungsmulden nach geltendem straßenbautechnischem Regelwerk – hier insbesondere den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung - erforderlich ist und gemäß Ziff. 5.6 Alleenerlass (AIErl M-V 2015) Entwässerungseinrichtungen (Gräben und Mulden) von Pflanzungen freizuhalten sind. Insofern ist die allgemein erläuternde Erwiderung des Vorhabenträgers plausibel. Hierzu wird von der Planfeststellungsbehörde ergänzend festgestellt, dass im Einzelnen aus den Lageplänen auch zu entnehmen ist, dass neben den zu fällenden Bäumen im direkten Bereich von Mulden bzw. Gräben auch Bäume zu fällen sind, die in Bereichen von gradientenhöhenbedingt herzustellenden Einschnitten und auch Dammschüttungen stehen. Die damit einhergehenden Abgrabungen bzw. Aufschüttungen im Wurzelbereich der in Rede stehenden Bäume sind aus Baumschutzgründen nach DIN 18920 grundsätzlich nicht statthaft und würden zur Schädigung der Bäume und Minderung von deren Stand- und Bruchsicherheit und damit zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit der Bäume im unmittelbaren Straßennahbereich führen. Eine zur offenen Muldenentwässerung alternative geschlossene

Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinnen, Hochborden, Straßenablaufschächten, Entwässerungsröhrleitungen und Kontrollschächten würde ebenfalls zu erheblichen Eingriffen in die Wurzelbereiche der Bäume führen. Die vorstehenden Gründe erlauben somit die Befreiung nach § 67 Absatz 1 und 3 BNatSchG. Da in selben Bereichen von Baumfällungen auch Alleebaumpflanzungen zur Kompensation vorgesehen sind, bleiben insofern diese Alleestandorte auch erhalten.

### Artenschutz

Der BUND MV e.V. bemängelt die Aktualität des Artenschutzfachbeitrages, der aus dem Jahr 2018 stamme. Er hält diese Datengrundlage für eine Planfeststellungsentscheidung für nicht hinreichend aktuell.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

Der Artenschutzfachbeitrag aus 2018 kann rechtssicher als hinreichend aktuell für den Planfeststellungsbeschluss 2022 herangezogen werden. Es sind im fortlaufenden Verfahren regelmäßig Gespräche zu allen denkbaren auflaufenden Veränderungen im Umfeld des geplanten Vorhabens während der Zulassungsphase zwischen Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde sowie mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden erfolgt. Konkrete Veränderungen geschützte Arten des Artenschutzfachbeitrages betreffend sind nicht bekannt gemacht worden. Der BUND MV e.V. untersetzt seine Bedenken gleichfalls nicht mit einem konkreten Anhaltspunkt, der den Blick auf eine aktuellere Datenlage diese Art betreffend hätte erforderlich machen müssen.

Die in der Planunterlage vorgesehenen und hier planfestgestellten Maßnahmen zum Schutz der Arten gemäß Artenschutzfachbeitrag (U 12.3.1) sind aktuell gleichermaßen fachlich richtig und werden als wirksam bewertet.

Im Weiteren trägt der BUND MV e.V. vor, für die streng geschützten Amphibien Moorfrosch, Laubfrosch und Kammmolch bestehe aus Sicht des BUND M-V e.V. nicht nur während der Bauarbeiten Tötungsgefahr, sondern auch während des Betriebes (S. 1314 D-1 Planfeststellungsunterlagen 2018). Es drohe ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG einzutreten. Die dauerhafte Funktionstüchtigkeit einer Leiteinrichtung mit Querungshilfen sei

sicherzustellen. Leider sei immer wieder zu sehen, dass diese Anlagen nicht ordnungsgemäß durch die zuständige Straßenmeisterei instandgehalten werden. Darum empfehlen wir, eine Zusammenarbeit mit Amphibien-Freunden vor Ort zu vereinbaren (Aufgabe: Überprüfung der Funktionsfähigkeit mehrmals im Jahr, Kommunikation mit Straßenmeisterei) oder die Instandhaltung an Experten zu vergeben

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass im Rahmen der Amphibienerfassung 2016 Laubfrosch und Kammolch nicht nachgewiesen worden seien. Erdkröte, Moor-, Gras- und Teichfrosch seien kartiert worden. Als streng geschützte Art gelte dabei der Moorfrosch.

Bauzeitlich werden mögliche Individuenverluste im Baufeld durch Vorhalten von Amphibienschutzzäunen entlang der Baufeldgrenze vermieden. Betriebsbedingte Zerschneidungen werden nicht gesehen. Entlang der Wanderrouten werden vorhandene Gräben im Süden der Starsowniederung durch Anlage ausreichend dimensionierter Durchlassbauwerke („fischottergerechte Ausführung“) gequert. Die Müritz-Havel-Wasserstraße als wesentlicher Bestandteil des nachgewiesenen Populationsraums werde durch ein weit überspannendes Brückenbauwerk gequert. Die Durchgängigkeit für Amphibien westlich des Kanals bleibe erhalten. Die Notwendigkeit einer dauerhaften Leiteinrichtung werde nicht gesehen.

Der Aspekt der Einwendung wird zurückgewiesen.

Unter Berücksichtigung der nachgewiesenen geringen Bestandsdichte des nach BNatSchG streng geschützten und in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten, somit den Bestimmungen des besonderen Artenschutzrechtes nach § 44 BNatSchG unterliegenden Moorfrosches und anzunehmender Verlagerung von Wanderrouten durch Veränderung von für die Art relevanten Biotop- bzw. Habitatstrukturen im Trassenbereich – insbesondere durch die Dammschüttung und Vorlastschüttung im Dammfußbereich – sowie der bestehenden Querungsmöglichkeiten im Bereich der Bauwerke 1S, 2S, und 3S, für Vorkommen im Bereich Müritz-Havel-Wasserstraße auch BW 5S, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es zwar zu vereinzelt Kollisionen in Bereichen ohne besondere Funktionen im Zuge der Querung der Trasse von potentiellen Winterhabitaten zu den Fortpflanzungsstätten und umgekehrt im Bereich der Starsower Niederung kommen kann, diese aber nicht als Steigerung des allgemeinen Lebensrisikos und damit nicht als Verbotstatbestand betrachtet

werden (U 12.3.1 S. N5) und die Errichtung einer dauerhaften Leiteinrichtung zur Vermeidung der Tötung von Individuen nicht erforderlich ist.

Der BUND M-V e.V. geht weiterhin von einem Fehler in der Bewertung aus. Die Habitate der streng geschützten Arten Kammmolch und Laubfrosch sowie Schwarzspecht seien besonders bedeutsam und zu erhalten, weil sie 2016 nicht nachgewiesen wurden und eine Habitatverschlechterung vermutet werde (S. 1780, D-1). Auch die älteren Erkenntnisse über Art-Vorkommen seien zu berücksichtigen. Die Arten können 2016 evtl. nur ein schlechtes Jahr gehabt haben und bis zum Baubeginn wieder in diesen Habitaten vorkommen. Die Maßnahmen bzgl. Schwarzspecht seien daher weiterhin notwendig.

Der Vorhabenträger erwidert, dass Im Rahmen der Amphibienerfassung 2016 Laubfrosch und Kammmolch nicht nachgewiesen worden seien. Auch während der Erfassung in 2011 seien keine Nachweise der beiden Arten erbracht (vgl. Unterlage 12.5 zur Planfeststellung 2014, Sondergutachten Amphibien), sodass keine Berücksichtigung erforderlich sei. Es werde seitens des Vorhabenträgers vermutet, dass sich der Einwender auf die Nachweise der Bestandserfassungen im Rahmen der UVS aus dem Jahr 2001 beziehe, die jedoch als veraltet anzusehen seien. Sowohl 2011 als auch 2016 habe man gutachterlich festgestellt, dass das Plangebiet nur schwache bis mäßig schwache Amphibienbestände aufweise. Die Bewertung der Habitatfunktion sei daher herabgesetzt worden.

Bezüglich des Schwarzspechts haben die Untersuchungen 2016 ergeben, dass innerhalb des früheren Kernreviers der Art wesentliche Bestandteile für die Funktion als Brutrevier durch Entnahme von Altbäumen verloren gegangen seien und wie bereits 2012 vermutet das Revier aufgegeben wurde. Von einem nur schlechten Jahr werde nicht ausgegangen. Nach MEYER & MEYER (2001) stelle ein ausreichendes Höhlenangebot im Wirtschaftswald den limitierenden Faktor dar. Daher sei davon auszugehen, dass keine Habitatfunktion für die Art gegeben sei bzw. sich erst mittel- und langfristig in den vorwiegend jungen bis mittelalten Waldbeständen einstellen kann. Da der geplante Bau der Ortsumgehung keine Auswirkung auf diese o.g. fehlende Habitateignung besitzt bzw. der Vorhabenträger nicht der Verursacher für den Funktionsverlust ist, seien daher auch keine Maßnahmen erforderlich. Der Vorwurf einer fehlerhaften Bewertung werde vom Vorhabenträger zurückgewiesen.

Die Einwendung wird zu vorgenanntem Vorbringen einer fehlerhaften Bewertung zurückgewiesen.

Faunistische Daten stellen nicht ausschließlich Momentaufnahmen dar, die in kürzester Zeit ihre Relevanz verlieren. Sie „veralten“ allerdings nach einem gewissen Zeitraum, abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen des konkreten Falls. Somit ist es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde fachgerecht, dass der Vorhabenträger nach längerem Zeitraum die faunistischen Daten von 2004 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und 2011 und 2016 aktuelle faunistische Untersuchungen als neue Planungsgrundlage durchgeführt hat. Im Rahmen der Bestandsaufnahme hat der Vorhabenträger zur Plausibilitätsprüfung auch die grundsätzliche Habitateignung für die Arten Schwarzspecht, Kammmolch und Laubfrosch geprüft und festgestellt, dass sich die Habitatpotentiale für diese Arten im Untersuchungsraum im Vergleich zum Zustand 2004 wesentlich verringert hat (U 15.5.2, S. N26 u. N29 sowie U 12.5.6.02 Anhang 02 Bericht Amphibien, S. 6). Insofern wird es als sachgerecht angesehen, dass der Vorhabenträger die genannten aktuell nicht nachgewiesenen Arten in der aktuellen Vorhabenplanung unberücksichtigt lässt.

Der BUND M-V e.V. fordert weiter, dass die Maßnahmen E<sub>A</sub> 4<sub>CEF</sub> und E<sub>A</sub> 5<sub>CEF</sub> bereits bei Baufeldräumung funktionieren müssen. Sie seien daher vorher einzurichten. Fledermäuse nehmen oft erst nach Jahren Ersatzquartiere an, wie der Vorhabenträger selber ausführe (vgl. S. 1791 D-1).

Laut Vorhabenträger soll die Maßnahme E<sub>A</sub> 4 (Habitataufwertung Zauneidechse) zeitnah zur Baufeldberäumung funktionsfähig sein. Das dafür vorgesehene Material solle in erster Linie aus der Baufeldberäumung bzw. bauseits gewonnen werden. Die Durchführung der Baumaßnahme erfolge in Abschnitten. Nach Vorlage eines konkreten Bauablauf- und Bauabschnittsplans werde festgelegt, von welcher beräumten Teilfläche das Material für die Maßnahme E<sub>A</sub> 4 verwendet wird.

Die Maßnahme E<sub>A</sub> 5 (Fledermauskästen) soll zeitnah zur Fällung erfolgen. Erst unmittelbar vor der Fällung erfolge jedoch die Baumkontrolle und damit die Ermittlung der erforderlichen Anzahl an Ersatzquartieren für Fledermäuse. Nach der Baumkontrolle seien die Kästen dann zeitnah (zwischen Oktober und Ende Februar) anzubringen. Dies sei für eine Nutzung als Sommerquartier aus Sicht des Vorhabenträgers ausreichend. Winterquartiere seien aufgrund der Ausstattung des Gebiets auszuschließen.

Dem Einwand des BUND M-V e.V. wird stattgegeben.



Zur Untersetzung der Planung gibt die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmungen 1.2.3.2.B 9 und 1.2.3.2 B 10 auf, um ein Minimum an Sicherheit für das Erreichen der Funktionalität zu fixieren.

Es wird auf die Ausführung unter dieser Ziffer 3.2.5.3 J sowie die Nebenbestimmungen 1.2.3.2.B 9 und 1.2.3.2.B 10 verwiesen.

Dem Vorhabenträger ist jedoch unbenommen, Fledermausersatzquartiere bereits deutlich früher auszubringen, um die Funktionalitätswahrscheinlichkeit zu erhöhen. Ihm steht sofort nach erteiltem Planfeststellungsbeschluss frei, vorgezogene Artenschutzmaßnahmen, insbesondere solche wie Ersatzquartieranbringung, umzusetzen, sobald die Flächenverfügbarkeit gegeben ist. Das Ausbringen der Ersatzquartiere ist zudem reversibel, so dass bei Ausbleiben der Bestandskraft kein relevanter Nachteil entsteht.

### Luft und Klima

Weiterhin, so der BUND M-V e.V. seien erhöhte Verkehrsemissionen durch verlängerte Fahrstrecke zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger erwidert, die partiell erhöhten Emissionen durch die längeren Fahrstrecken seien in der UVS Süd (2005 und 2009) sowie der Plausibilitätsprüfung zur UVS bei den jeweiligen Schutzgütern (Boden, Wasser, Klima) unter „Immissionswirkungen“ betrachtet und berücksichtigt worden. Die unterschiedlichen Trassenlängen werden zudem in Unterlage 11.LuS „Luftschadstofftechnische Untersuchung“ bzgl. der Emissionen eingerechnet. Auch unter Berücksichtigung der nächstgelegenen Immissionsorte werden die Immissionswerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation werde demnach bereits am Fahrbahnrand eingehalten. Erhöhte Emissionen durch eine längere Fahrstrecke seien somit im vorliegenden Fall kein rangfolgebestimmender Faktor in der UVS. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass der flüssige Verkehr auf der Ortsumgebung diesbezüglich ähnlich oder sogar positiver zu werten sei als der bisherige, durch Tempolimits, die Streckenführung/ Zwangspunkte und zahlreiche Ampeln innerhalb von Mirow (hohe Zahl an Anfahr- und Bremsvorgängen).

Die Planfeststellungsbehörde folgt den plausiblen Ausführungen des Vorhabenträgers und verweist zu weiteren Ausführungen auf die Ziffer 3.2.4.3.1 D dieses Beschlusses.

Der BUND M-V wendet ferner ein, dass durch den vorgesehenen Bodenaustausch im Bereich des Moorbodens Treibhausgas-Emissionen entstünden und ein Kohlenstoffspeicher unwiederbringlich zerstört werde. In Anbetracht der großen Herausforderung die Klimakrise abzumildern, sei eine verstärkte Kohlenstoffbindung dringend notwendig. Die Baumaßnahmen werden entgegengesetzt zu dieser dringenden Aufgabe zur Erwärmung des Klimas beitragen.

Dem Einwand wird entsprochen. Der Vorhabenträger hat eine Änderung der Antragsunterlage hinsichtlich der Gründungsvariante in der Starsower Niederung vorgenommen. Es soll nun im Bereich Bau-km 0+030 bis 0+960 die ursprünglich bereits planfestgestellte Gründungsvariante Überschüttverfahren anstelle Bodentausch zur Ausführung kommen. Damit verbleibt der gesamte Niedermoorboden in diesem Bereich im Boden. Die durch Moorbodenaushub und damit verbundener Torfzersetzung entstehenden Treibhausgas-Emissionen werden somit vermieden und der Kohlenstoffspeicher bleibt durch das Bauverfahren erhalten.

#### **L. Naturschutzrechtliche Abwägung**

Die naturschutzrechtliche Abwägung bleibt unter Beachtung der im Planänderungs- und ergänzungsbeschluss vorgenommenen Anpassungen und Änderungen vor allem der Maßnahme E 2 und der Anpassung der Baugründung in der Starsowniederung durch Vorlastschüttung zulassungsfähig. Die verursachten Eingriffe und Interessen der betroffenen Naturschutzbelange werden über den landschaftspflegerischen Begleitplan, die Artenschutzmaßnahmen und zusätzlichen Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss angemessen kompensiert.

#### **3.2.5.4 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht**

Die Absätze 1 bis 3 unter der Ziffer 3.2.5.4 des Planfeststellungsbeschlusses zu B198 OU Mirow, Südabschnitt vom 15.04.2015 entfallen und werden wie folgt neu gefasst:

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach § 17 FStrG, § 1 Abs. 1 VwVfG M-V i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG M-V werden Erlaubnisse und Bewilligungen (§§ 10ff. WHG) nicht erfasst, wohl aber andere erforderliche wasserrechtliche Entscheidungen, wie Planfeststellungen oder Plangenehmigungen für den Ausbau von Gewässern als notwendige Folgemaßnahme eines Vorhabens oder etwaige andere wasserrechtliche Entscheidungen, die aufgrund des Vorhabens erforderlich werden können

Die Planfeststellungsbehörde hält das planfestgestellte Vorhaben bei Beachtung der unter Ziffer 1.2.4 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft für vereinbar.

Zur Ermittlung des Ist-Zustandes und der prognostizierten Auswirkungen des Vorhabens ist von den Vorhabenträger ein eigenständiger Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 13.4) vorgelegt worden. Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie prüft, ob das Vorhaben mit den entsprechend den §§ 27, 28 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungszielen vereinbar ist. Die Fließgewässer und stehenden Gewässer sind der Flussgebietseinheit „Elbe“ und hier in der Planungseinheit „Obere Havel“ eingeordnet. In dem Zusammenhang wurde ebenfalls geprüft, ob das gute ökologische Potenzial und der chemische Zustand erreichbar bleiben.

Das Vorhaben mit dem aus der WRRL folgenden Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot (§§ 27, 47 WHG) vereinbar. Der Vorhabenträger hat hinreichend Maßnahmen in die Planung eingestellt, um nach Umsetzung der Planung den gegenwärtigen Zustand der Gewässer zu wahren oder zu verbessern.

#### **3.2.5.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Begründung zu Ziffer 1.2.4.4 dieses Beschlusses

Das im Ausbaubereich des Vorhabens anfallende Niederschlagswasser soll in das Grundwasser sowie in das in der Starsower Niederung vorhandene Gewässer 2. Ordnung eingeleitet werden.

Rechtsgrundlage für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ist § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG). Zuständig dafür ist gemäß § 108 Nr. 2a Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) der Landrat des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde. Nach § 8 Abs. 1 WHG

bedarf die Benutzung eines Gewässers einer behördlichen Erlaubnis, bei Planfeststellungen entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. Diese liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird jedoch nicht von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst. Sie wird im Rahmen des § 19 Abs. 1 WHG vielmehr rechtlich losgelöst, jedoch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erteilt. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Die Erlaubnis steht nach Maßgabe des § 13 WHG von vornherein unter dem Vorbehalt nachträglicher Anordnungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen. Die Erlaubnis ist zudem gemäß § 18 WHG widerruflich. Dadurch soll ein schnelles, effektives Reagieren auf veränderte Situationen ermöglicht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

Eine Gewässerbenutzung in oben genannten Sinne ist u. a. das Einleiten von Stoffen in ein Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG), wozu insbesondere die Abwassereinleitung zählt. Nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist auch Niederschlagswasser Abwasser.

Die Entscheidung zur Einleitung war zu erteilen. Diese hätte nicht erteilt werden dürfen, wenn Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG vorliegen. Im Übrigen steht die Entscheidung im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG). Versagungsgründe sind vorliegend jedoch nicht ersichtlich. Weder sind durch die Einleitung des Niederschlagswassers schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG), noch ist ersichtlich, dass andere öffentliche Vorschriften nicht eingehalten werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Vor dem Hintergrund, dass für die Niederschlagsentwässerung mit den genannten teils geschöpften Gewässern Vorfluter mit ausreichender hydraulischer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen, hat die Abwägung im Rahmen der Ermessensausübung zwischen den Interessen des Vorhabenträgers und den öffentlichen Interessen, insbesondere denen der Gewässerbewirtschaftung, ergeben, dass dem Interesse des Vorhabenträgers der Vorzug zu geben ist. Die Erteilung der Auflagen beruht auf § 13 WHG, wonach eine Erlaubnis unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen ergehen kann. Sie dienen der Sicherstellung der Erlaubnisfähigkeit, der Vermeidung und dem Ausgleich nachteiliger Wirkungen auf die Ordnung des

Wasserhaushaltes oder für andere und der Beobachtung und Sicherstellung der ordnungsgemäßen Betriebstüchtigkeit der Anlagen.

Die geänderten Angaben zu den Einleitstellen ist in den Tabellen der Anlage A 1 dieses Beschlusses aufgeführt.

#### **A.I Oberflächengewässer**

Die Ausführungen unter Buchstabe A - Einleitung von Oberflächengewässer des Planfeststellungsbeschlusses zu B1 98 OU Mirow, Südabschnitt vom 15.04.2015 entfallen. Hinsichtlich der Erfassung und Bewertungen der Auswirkungen auf Oberflächengewässer wird auf die Ziffern 2.5 und 3.2.5.0 dieses Beschlusses verwiesen.

#### **A.II Grundwasser**

Nachfolgende Ausführungen zum Grundwasserschutz werden neu gefasst:

Trinkwasserschutzgebiete werden nicht berührt, sodass keine dementsprechenden Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Hinsichtlich der Erfassung und Bewertungen der Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Ziffern 2.5 4 verwiesen.

## **B. Örtliche Verhältnisse /Wasserschutzgebiete**

Die Ausführungen unter Buchstabe B im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 bleiben aufrechterhalten.

### **C.I Gewässerausbau**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird wie folgt ergänzt:

Der Ausbau von Gewässern bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG definiert dabei „Gewässerausbau“ als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Vorhabenbedingte Gewässerausbaumaßnahmen sind im Rahmen dieses Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschlusses gem. §§ 17c FStrG, 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m. § 68 WHG planfestzustellen.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben werden keine Gewässer hergestellt oder beseitigt, jedoch erfolgen Umverlegungen und Überbauungen von Gräben (Gewässer II. Ordnung), die Überbauung der Müritz-Havel-Wasserstraße (Bauwerk 5 S) sowie die Umgestaltung eines Grabens im Zuge der Ersatzmaßnahme E 2a bei Grabowhöfe.

Der Gewässerausbau im Sinne des Wasserrechts ist planfeststellungspflichtig; die Zulassung wird im Zuge der Konzentrationswirkung gem. § 75 Abs. 1 VwVfG M-V mit dieser Planfeststellungsentscheidung getroffen. Sie folgt in materiell-rechtlicher Hinsicht den Gründen, die für das Straßenbauvorhaben B 198 OU Mirow sprechen und ist damit gerechtfertigt. Gemäß § 68 Abs. 3 WHG dürfen die Planungen zum Gewässerausbau nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Diese Voraussetzungen sind gegeben.

### Überbauung, Verlegung Gräben

Die im Zusammenhang mit den im Einzelnen in Unterlage 13.1, Tabelle 1 und Unterlage 1, Kapitel 4.4.5.1 Vorlast-/ Überschüttung unter 1. bis 8 benannten Maßnahmen vorzunehmenden Gewässerausbauten im Sinne des WHG sind erforderlich.

Durch die untere Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte wird die vorgelegte Planung im Anhörungsverfahren bestätigt. Es werden keine Bedenken hinsichtlich der gewässerbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Vorhabenumsetzung geltend gemacht.

Infolge der geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen kommt es auch nicht zur Beeinträchtigung des Allgemeinwohls; insbesondere kann eine nicht ausgleichbare Erhöhung des Hochwasserrisikos oder eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen ausgeschlossen werden. Die Funktion der bestehenden Grabensysteme während der Übersättigungsphase im Bereich Starsowniederung bleibt aufrechterhalten.

Andere dem Schutz des Allgemeinwohls dienende Vorschriften des WHG oder aus sonstigen Rechtsbereichen stehen dem Gewässerausbau ebenfalls nicht entgegen.

Insbesondere sind die Gewässerausbaumaßnahmen auch mit den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs.1 und des § 47 Abs. 1 WHG sowie Art. 4 Abs. 1 der WRRL vereinbar. Sie verstoßen weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot, noch gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot oder das Trendumkehrgebot. Eine sämtliche relevante Wirkfaktoren umfassende Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL erfolgt unter Ziffer 2.5 und 3.2.5.0. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

#### **D. Graben Grabowhöfe**

Durch die Umplanung der Maßnahme E 2 im gegenständlichen Planänderungsvorhaben wird die Gewässerausbaumaßnahme – Teilverfüllung eines Gewässers II. Ordnung - zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme E 2a im Teilkomplex bei Grabowhöfe mit der Offenlegung von Teilen des vorhandenen Grabens zweiter Ordnung 026-000-028 und dessen Anstauung erforderlich.

Die untere Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte hat im nachgeholten Erörterungstermin zur 2. Planänderung am 10.06.2022 vorbehaltlich seine Zustimmung zum Gewässerausbau des Grabens in der Maßnahme E 2a erteilt. Der Vorbehalt ist unter Ziffer 1 (3) manifestiert.

Die Planung am Gewässer wurde in dem Termin fachlich erörtert; zu diesem Zeitpunkt fehlte es jedoch noch an der Machbarkeitsstudie seitens des Vorhabenträgers zur Berechnung des Wasserverhaltens bei einzurichtender Stauung sowie der technischen Lösung der vorgesehenen Stauvorrichtung. Die geplante Stauhöhe ist festgelegt, die Kalkulation der Überschwemmungsbereiche in den anliegenden Flächen, die insgesamt der BImA gehören und von ihr bewirtschaftet und unterhalten werden, ließen die vorbehaltliche Genehmigung des Gewässerausbaus aus Sicht des Landkreises als untere Wasserbehörde zu. Die Maßnahme dient in Anteilen der Kompensation von Eingriffen auch für das Vorhaben Mirow-West. Im Verfahren zum Abschnitt Mirow-West wird die Machbarkeitsstudie dem Landkreis zur fachlichen Begutachtung und Stellungnahme vorgelegt. Sollten sich infolge der Ergebnisse der Studie fachliche Anpassungen als erforderlich erweisen, erfolgt eine Umplanung und der Vorbehalt unter Ziffer 1 (3) bewirkt, dass dieser Beschluss nicht mit anderslautender Planung in die Umsetzung kommt. Überdies sind beide Planfeststellungsbeschlüsse durch die Verklammerung unter Ziffer 1(2) untrennbar miteinander verbunden, so dass es ohnehin nicht zur Umsetzung einer Planung vorzeitig vor der anderen kommt. Der Grabenausbau im Sinne des Wasserrechts erfolgt erst bei Bestandskraft beider Planfeststellungsbeschlüsse.

Die Einbindung des Landkreises als untere Wasserbehörde bleibt darüber hinaus über die Nebenbestimmung 1.2.4.4 C garantiert. Er nimmt an der Ausführungsplanung teil und wird rechtzeitig vor Baubeginn am Grabenausbau bzw. -umbau informiert. Ebenso erfolgt eine Einbindung des Wasser- und Bodenverbandes Müritz.

Im Ergebnis sind nach aktuellem Stand eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nicht zu erwarten. Sollte die Machbarkeitsstudie zu der Durchführung im Rahmen der Maßnahme E 2a zu anderen Ergebnissen kommen, werden Änderungen vorgenommen. Die Maßnahme steht mit sonstigem öffentlichen Recht im Einklang.

#### **3.2.5.4.2 Stellungnahmen und Einwendungen zu wasserrechtlichen Belangen**

##### **TöB 39 Wasser- und Bodenverband „Müritz“**

Durch das Vorhaben ist mit der Maßnahme E 2a.3 das Gewässer II. Ordnung 026-000-028 betroffen. Das Gewässer ist im südlichen Grünlandbereich offen, im nördlichen Grünlandbereich verrohrt. Nach vorliegender Planung soll die Rohrleitung auf ca. der Hälfte



der Strecke im Grünlandbereich verschlossen und teilverfüllt werden, um den Wasserstand im Graben zu erhöhen. In dem Zusammenhang gibt der Wasser- und Bodenverband zu bedenken, dass sich, je nach Niederschlagsaufkommen, der Wasserstand im Graben sich nicht nur erhöhen könnte, sondern auch in die Grünlandfläche ausufern. Die Auswirkungen des Rohrverschlusses auf die angrenzenden Ackerflächen seien schwer vorhersehbar.

In Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte sowie mit dem Wasser- und Bodenverband „Müritz“ erstellt der Vorhabenträger eine Machbarkeitsstudie zur geplanten Maßnahme „Grabowhöfe“, die im Verfahren B 198 Ortsumgehung Mirow- Westabschnitt - da in diesem auch eine Kompensation über die geplante Maßnahme und eine gemeinsame Umsetzung erfolgt - vorgelegt wird. Dieser gegenständliche Beschluss enthält einen entsprechenden Vorbehalt unter Ziffer 1 (3).

Der Wasser- und Bodenverband fordert, dass bei Umsetzung der Maßnahme E 2a.3 im Zuge der Planfeststellung bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte durch den Vorhabenträger die wasserrechtliche Anordnung zur Streichung des betroffenen Gewässerabschnittes aus den Anlagenbestand des WBV „Müritz“ zu beantragen sei.

Der Forderung wird stattgegeben. Der durch die Maßnahme E 2a.3 betroffene Gewässerabschnitt wird aus dem Anlagenbestand des WBV „Müritz“ herausgelöst und wird zukünftig der BlmA zugeordnet. Es wird auf Ziffer 1.2.4.4.C. dieses Beschlusses verwiesen.

#### **Einwendungen P 13, P 17, P 18**

Die Einwender tragen mit ihrer Einwendung zur dritten Planänderung Bedenken wegen unzureichendem Gewässerschutz bei der Planung der Vorlastschüttung in der Starsowniederung vor.

Es wird diesbezüglich nach oben zu Ziffer 3.2.4.3.3, Schutzgut Wasser, verwiesen, wo derselbe Inhalt behandelt wird.

### **Stellungnahme NV 01, BUND MV e.V.**

Der BUND trägt vor, vor Einleitung auch umzuleitender Gräben in der Starsowniederung in die Gewässer zweiter Ordnung sollten Sandfang und Abscheider für Leichtflüssigkeiten vorgesehen werden. Es bedürfe überhaupt einer Voruntersuchung, ob die Wassermengen schadlos aufgenommen werden können.

Die Verlegung von Gräben oder eine Verkürzung derselben stelle einen Gewässerausbau i.S.d. § 67 Abs. 2 WHG dar, für die §§ 67 Abs. 1 und § 68 WHG gelten.

Insbesondere die Laufverkürzung von Wasser bei Grabenverkürzung bedeute regelmäßig ein schnelleres Abfließen von Wasser aus der Fläche mit Konsequenzen der Verringerung der Wasserrückhaltung in der Fläche. Das spiele für die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes eine Rolle. Es gelte, den Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu verbessern (§ 6 WHG).

Der BUND befürchtet außerdem Beeinträchtigungen des Schulzensees und des Zotzensees durch das Vorhaben. Er weist darauf hin, dass er in der Fülle der zur Beteiligung stehenden Unterlagen den WRRL- Fachbeitrag nicht gefunden habe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planunterlagen haben das Einvernehmen der zuständigen unteren Wasserbehörde nach deren fachlicher Prüfung erhalten, die auch die wasserrechtliche Erlaubnis für diese Planung im Einvernehmen trägt. Darin sind die erforderlichen Vorkehrungen bei der Einleitung von Wasser erfaßt. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird durch die Planfeststellungsbehörde gesondert erteilt. Es wird auf Ziffer 1.2.4.4 A dieses Beschlusses verwiesen.

Im Zuge des ergänzenden Verfahrens wurden die eingeschlossene Planfeststellung von Gewässerausbaumaßnahmen i.S.d. §§ 67 Abs. 2, 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ergänzt. Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Es bedarf keiner darüberhinausgehenden zusätzlichen Maßnahmen wie Sandfang oder Abscheider. Die Wasser aus den umgeleiteten Gräben in der Starsowniederung sind aus ihrer Lage heraus schon nicht gefährdet, mit Leichtflüssigkeiten, die durch Unfälle auf der Straße auftreten, in Berührung zu kommen. Die Straßenentwässerung ist dazu separat.

Die Verlegung von Gräben oder deren bauliche Umgestaltung sind planfeststellungspflichtige Maßnahmen. Sie werden mit dieser Entscheidung gemäß § 75 VwVfG M-V konzentriert umfaßt; siehe Ziffer 1.2.4.

Die Verkürzung von Gräben in der Starsowniederung durch die Vorlastschüttung geschieht in einer derart kleinen Dimension, dass von einer spürbaren Verkürzung von Wasserablauf mit Nachteilen für die anliegenden Flächen nicht zu befürchten steht. Die Starsowniederung wird seit Jahrzehnten gezielt durch die Landwirtschaft drainiert und trockengelegt. Die dadurch entstandenen negativen Effekte für Tiere und Pflanzen und insgesamt für die Wechselwirkung durch das Auslaufenlassen der Wasserhaltungs- und Retentionsflächen wird mit einer marginalen Grabenverkürzung einzelner Gräben unmerklich verschlechtert beziehungsweise unterstützt dies – ungewollt - die bereits zuvor angelegte Entwässerung der Niederung.

Die Entfernung des Vorhabens zu Schulensee und Zotensee sind ausreichend groß, um eine negative Beeinflussung durch das Vorhaben OU Mirow-Süd ausgeschlossen werden kann. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.4.2.2, Schutzgut Wasser verwiesen.

Der Fachbeitrag zur WRRL hat als Unterlage 13.4 ausweislich der durch die Planfeststellungsbehörde kontrollierten Einstellung der Unterlagen im UVP-Portal und der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr MV – Bekanntmachungen der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde sowie des Rückleitungsschreibens der auslegenden Behörden zur Einsichtnahme durch die Öffentlichkeit im Anhörungsverfahren nach UVPG und VwVfG M-V ausgelegt.

Die im Rahmen des Vorhabens notwendigen Gewässerausbaumaßnahmen sind mit den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs.1 und des § 47 Abs. 1 WHG sowie Art. 4 Abs. 1 der WRRL vereinbar. Sie verstoßen weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot, noch gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot oder das Trendumkehrgebot. Eine sämtliche relevante Wirkfaktoren umfassende Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL erfolgt unter Ziffer 2.5 und 3.2.5.0. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

### **3.2.5.6 Denkmalschutz**

#### **3.2.5.6.1 Begründung zu Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.6**

Auch nach Änderung der Angaben zu den im Vorhabengebiet vorkommenden Bodendenkmälern steht das geplante Bauvorhaben unter Einhaltung der Nebenbestimmungen in Ziffer 1.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2015, ergänzt unter Punkt 1.2.6 dieses Beschlusses, den Belangen des Denkmalschutzes nicht entgegen. Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V bestätigt in seiner Stellungnahme vom 28.09.2018 die fortbestehende Gültigkeit seiner Zustimmung der Stellungnahme vom 31.07.2014. Weiterhin wird vom Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V im Rahmen der TöB-Beteiligung bestätigt, dass die Bestandsdaten zu den Bodendenkmälern geändert worden sind. Im Ergebnis der im Rahmen der Plausibilisierung der UVS durch den Vorhabenträger erneut abgefragten Beständen an Bodendenkmale beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V 2017 hat sich ergeben, dass aufgrund der Änderung der Bestandsdaten in Systematik und Anzahl im Vorhabengebiet Verdachtsflächen entfallen und sich somit in der Folge Änderungen in der Erfassung und Abgrenzung tatsächlicher Bodendenkmale ergeben. Die Darstellung der Änderungen erfolgt in der Plausibilisierung der UVS, Kap. 2.), S. 26f. sowie Kap. 3.4.6, S.41f., in Unterlage 12.6 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG<sub>a.F.</sub>, S. N35ff. und sie werden in Unterlage 12.7 Umweltbericht nach § 16 UVPG<sub>n.F.</sub> angeführt. Die in der Plausibilisierung der UVS und in der Unterlage 12.6, S. N37, Abbildung 3.8-2 dargestellten Angaben decken sich mit dem vom Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V an die Planfeststellungsbehörde übersandten Kartenauszug mit den aktuell erfasst und ausgewiesenen Bodendenkmalen im Untersuchungsgebiet zum Bauvorhaben (Stand 26.03.2019).

Wegen der systematisch bedingten Änderung der Bestandsdaten sind die als Anlage B 1 bis B 4 planfestgestellten Anlagen durch die neue Anlage B 5 zu ersetzen und mit Anlage B 6 zu ergänzen. Die ergänzte Anlage B 6 begründet sich aus der Planänderung der Ersatzmaßnahmen.

Im Gebiet der umgeplanten Ersatzmaßnahme der Nutzungsextensivierung auf einem Acker bei Grabowhöfe, E 2a, sind Bodendenkmale auf den Flurstücken 26 und 24 der Flur Gemarkung Warenhof, bekannt (vgl. beigefügte Karte). Alle Veränderungen am Denkmal und in seiner Umgebung, wenn das Erscheinungsbild erheblich beeinträchtigt ist, sind genehmigungspflichtig. Gemäß § 7 (1) DSchG M-V ist die untere Denkmalschutzbehörde bzw. gemäß § 7 (6) DSchG M-V die zuständige Behörde Genehmigungsbehörde.

Die erteilten Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.04. 2015 gelten fort und beziehen sich auf die aktuelle in Anlagen B 5 und B 6 dargestellte geographische Lage der in Bezug genommenen Bodendenkmäler.

Der Landkreis als zuständige untere Denkmalschutzbehörde weist darauf hin, dass die den Belang des Denkmalschutzes betreffenden Auflagen, die bereits zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 erteilt wurden, um die Vorgabe der neu hinzugekommenen Bodendenkmalqualität, in der Anlage mit der Farbe Rot gekennzeichnet, erweitert werden müssen.

Der fachliche Stellungnahme der unteren Denkmalbehörde, dass diese Bodendenkmale nicht verändert werden dürfen, wird stattgegeben und über die Ergänzung der Nebenbestimmung 1.2.6 gesichert.

Bodendenkmale dürfen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung grundsätzlich nicht verändert werden. Bodendenkmale sind nach § 2 Abs. 1 DSchG M-V Sachen sowie Teile oder Mehrheiten von Sachen, an deren Erhaltung ein öffentliches Interesse besteht, da sie für die Geschichte des Menschen bedeutend sind. Sie zeugen u.a. vom menschlichen Leben in der Vergangenheit und gestatten Aufschlüsse über die Kultur-, Wirtschafts-, Sozial- und Geistesgeschichte sowie über Lebensverhältnisse und zeitgenössische Umweltbedingungen des Menschen in ur- und frühgeschichtlicher Zeit (§ 2 Abs. 5 DSchG M-V). Erdeingriffe jeglicher Art im Bereich von Bodendenkmalen haben deren Veränderung zur Folge.

Der hier gegenständliche Eingriff liegt im übergeordneten öffentlichen Interesse und ist in der planfestzustellenden Lage im Bereich der Bodendenkmale über Planrechtfertigung und notwendiger Kompensationspflicht über die als vorzugswürdig herausgearbeiteten Ersatzmaßnahmen E.2a gesichert, s.o. Ziffer 3.2.2 des Beschlusses und begleitendem Sachstandsbericht zur Herleitung der Ersatzmaßnahmeflächen.

Damit diese Vorgabe maßvoll umgesetzt werden kann, ist vor Beginn jeglicher Erdarbeiten zur Sicherstellung der fachgerechten Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile der Bodendenkmale eine Abstimmung zu den hier geeigneten Maßnahmen vorzunehmen und diese dann der unteren Denkmalschutzbehörde innerhalb kurzer Frist mitzuteilen, bevor die Arbeiten aufgenommen werden. Es wird zur Vereinfachung eine direkte Kontaktperson mitgeteilt, die die Beratung zum Umgang mit Bodendenkmalen, insbesondere zur Bergung

und Dokumentation betroffener Teile der Bodendenkmale beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V, vornimmt (Frau Schanz, Tel.: 0385 - 58879 681).

Die Vorgabe der Fünftagesfrist liegt im Interesse, das Bauvorhaben nach Auffinden des Bodendenkmals zügig weiter zu betreiben und rechtzeitig die Fachangaben der Denkmalschutzbehörde zu erhalten. Sie korrespondiert mit der ohnehin schon bestehenden Nebenbestimmung aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 15. 04.2015 zum Erhalten des Fundes über die Dauer von fünf Tagen.

### **3.2.5.6.2 Einwendungen**

P4; P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19

Die Einwendungen enthalten Ausführungen zu den Bodendenkmalen im Bereich der Streckenplanung nördlich angrenzend an die Grundstücke der Bewohner in Starsow. Die geplante Überbauung stellt nach Ansicht der Einwender eine erhebliche Beeinträchtigung von kulturellen Schutzgütern im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung für die Prüfung der Umweltverträglichkeit dar.

Obwohl der Denkmalschutz regulärer öffentlicher Belang ist, beeinflusst er dennoch auch Privatinteressen, die vorgebracht werden durften. Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft der Lage der Bodendenkmal-(verdachts-)flächen zu den Grundstücken der Einwender dürften wohlwollend betrachtet diese Grundstücke dadurch mitprägt werden. Daher dürften die Einwendungen mit selben wohlwollenden Dafürsprechen durch die Planfeststellungsbehörde vom Grunde her gehört werden.

Da sich bezüglich der Bodendenkmalflächen im Bereich der Starsowniederung seit dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.04. 2015 jedoch nichts verändert hat außer der datensystematischen Anpassung der geographischen Darstellung ihrer Lage im Gelände, ist ein Vorbringen aus Schutzinteresse zum Erhalt der Bodendenkmale gegen den Plan, der sich hier hinsichtlich der planfestgestellten Fassung nicht geändert hat, im Planänderungsverfahren nicht mehr zulässig. Es ist keine neue oder erheblich andere Betroffenheit der Einwender in Bezug der Bodendenkmalsflächen entstanden und kann daher hier nicht berücksichtigt werden. Es bleibt beim Abwägungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.04.2 015. Hinsichtlich des Heranziehens des

Denkmalschutzes für die Variantenwahl wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.4 verwiesen, um diesbezüglich Dopplungen zu vermeiden.

### **3.2.5.7 Versorgungsleitungen**

Die betroffenen Leitungsträger werden rechtzeitig vor Baubeginn informiert.

Gegenüber der Telekom ist seitens des Vorhabenträgers eine Zusage abgegeben worden, s.o. Ziffer 1.2.4.1.

### **3.2.5.9 Sonstige Angelegenheiten**

#### **3.2.5.9.1 Einwendungen und Stellungnahmen zum Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz**

**Einwendungen P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P 7, P18, P19**

#### Kreuzung L 25 mit B 198 bei Starsow und Kreuzung Weg von Starsow nach Mirow über Hohe Brücke

Die Einwender bringen vor, werde die Kreuzung der L 25 mit der Ortsumfahrung bei Starsow so gebaut, wie in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren geplant, ohne Möglichkeit der Einbindung eines Radweges, der bereits im Radwegeplan (Priorisierte Vorschlagsliste des Landkreises MSE für das Lückenschlussprogramm für Radwege an Landstraßen (1.08.2018) aufgelistet sei, und ohne Möglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, die Bundesstraße gefahrlos zu überqueren, werde Starsow für die Einwohner und Gäste, die kein Auto haben, von den Versorgungszentrum Mirow noch stärker abgeschnitten als bisher. Bei der Bauplanung des Knotens der OU mit der L 25 müsse sowohl ein Fußgängerüberweg als auch ein Radweg mit eingeplant werden. Dem könne an dieser Stelle nicht die Zuständigkeit des Landes für einen diesbezüglichen Ausbau der gesamten L 25 entgegengehalten werden.

Auch werde der Verkehr auf der L 25 zunehmen, so dass Bewohner und Urlauber, die ohne Auto unterwegs sind, insbesondere ältere Leute oder Kinder, das Versorgungszentrum nicht mehr gefahrlos erreichen können, Eine Nutzung des unbefestigten Wanderweges über die Hohe Brücke nach Mirow mit einer gefährlichen Überquerung der geplanten Ortsumgehung bilde hier keine verkehrssichere Alternative, weil auch dort keine gefahrlose Querung möglich sei. Diese Kreuzung sei eher noch gefährlicher.

Der Vorhabenträger erwidert, eine Trennung der Verkehrsverbindung zwischen Starsow und Mirow erfolge nicht, da es eine direkte Anbindung mittels der Kreuzung der L 25, die durch Starsow führe, an die und über die B 198 und somit die vorhandene Straßenverbindung beibehaltbar bliebe.

Er plane einen regelkonformen und damit verkehrssicheren Ausbau der neuen Kreuzung der B 198 im Zuge der Ortsumgehung mit der L 25. Die Erforderlichkeit eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 25 werde aufgrund der prognostizierten



Verkehrsstärken nicht gesehen. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung zur Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 liege der prognostizierte DTV im Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n (Anl. 7, Blatt 1) bei 2030 Kfz/24h. Für den Prognose-Planfall 2030 mit B 189n (Anl. 8, Blatt 1) sogar nur bei 930 Kfz/24h. Nach den für die Straßenbauverwaltung geltenden Regelwerken sei ein gesonderter Radweg bei diesen Verkehrsstärken nicht zu begründen.

Das von den Einwendern erwähnte Lückenschlussprogramm (LSP) für Radwege an Landesstraßen diene der Schließung von Netzlücken im landesweiten Radverkehrsnetz. Die Priorisierung erfolge dabei durch die Landkreise unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel. Das aktuelle Lückenschlussprogramm 2019-2021 beinhalte für den Landkreis MSE sieben für das Programm priorisierte Radwege und ein Reserveprojekt. Der Radweg an der L 25 zwischen Starsow und Mirow sei nicht in der Priorisierungsliste des LSP 2019-2021 enthalten. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt die Erforderlichkeit einer separaten Radverkehrsanlage entlang der L 25 gesehen werde, sei es aufgrund der geplanten Regelungsform des Knotens möglich, diesen mit einer Lichtsignalanlage auch nachträglich auszurüsten und eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Die Erforderlichkeit einer gesicherten Querungsstelle für Fußgänger am Knoten der OU-Trasse mit der L 25 werde jedoch aktuell aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung vom Vorhabenträger nicht gesehen.

Auch die Querung des Wanderweges von Starsow in Richtung Hohe Brücke über die Ortsumgehung entspreche wegen der geringen Belastung auf dem Wanderweg den Regelwerken. Um nicht im Zuge aller vorhandener Wege in der Örtlichkeit Kreuzungen mit der Ortsumgehung entstehen zu lassen, werden die Wege 1 und 3a und 3b abgekröpft und an den Weg 2 herangeführt, um im Zuge dieses Weges 2 (Starsow-Hohe Brücke) gemeinsam die Ortsumfahrung zu queren. Trotz der Zusammenführung befände sich kaum nennbarer Verkehr auf diesem Weg und damit Kreuzung.

Den Einwendungen wird teilweise abgeholfen.

Die Abhilfe erfolgt mittels Auflage zur nachzurüstenden Sicherung der Querung des Weges 2 (Weg von Starsow über Hohe Brücke nach Mirow) mit der Ortsumfahrung, siehe Ziffer 1.2.14.3.

Die Planfeststellungsbehörde hält höhengleiche Kreuzungen auf freier Strecke an Bundesstraßen mit Wegen im nachrangigen Netz, wenn sie, wie hier ausschließlich von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden, für nur dann zulässig, wenn der Bedarf dafür belastbar hergeleitet ist. Konkrete Verkehrsbelastungen auf dem Weg 2 von Starsow nach Hohe Brücke – und weiter nach Mirow – sind nicht benannt worden. Tatsächlich wird dieser Weg genutzt, das hat die Planfeststellungsbehörde bei der Gelegenheit mehrerer Vororttermine beobachtet.

Um die Sicherheit etwaig verkannter relevanter Zahlen an Verkehrsteilnehmern auf dem Weg von Starsow nach Hohe Brücke zu gewährleisten, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, eine Verkehrszählung über ein Jahr ab Verkehrsfreigabe der OU B 198 entsprechend der gängigen Verkehrszählungsmethodiken vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde das Ergebnis vorzulegen. Bei Relevanz ist eine nachträgliche Planung zur Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit aufzugeben.

Es steht der Planfeststellungsbehörde nicht zu, bei nicht bekannten und als in geringer Höhe vermuteten Verkehrszahlen auf unbefestigten ländlichen Wanderwegen per se und unbegründet vorsichtshalber eine Sicherung der Kreuzung abweichend von den Regelwerken RAL 2012 vorzusehen. Stellt sich allerdings ein Bedarf heraus, ist die Sicherung vorzunehmen. Um den Bedarf zu ermitteln, ist die Nebenbestimmung aufzugeben.

Die Einwendung bezüglich der Forderung nach einer Sicherung der Kreuzung der L 25 mit der Ortsumfahrung für Fahrradfahrer und Fußgänger sowie der Errichtung eines Fahrradweges im Zuge der L 25 von Starsow nach Mirow wird zurückgewiesen.

Die Kreuzung der Ortsumfahrung mit der Landesstraße L 25 erfolgt regelkonform ausgelegt an der prognostizierten Verkehrsbelastung und Anforderungen der Regelwerke RAL 2012 (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen).

Der Forderung nach Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges an der L 25 kann im vorliegenden Verfahren nicht verfolgt werden, selbst wenn es hier begründete Ansätze und Bedarf geben sollte. Ein Radweg an der L 25 würde keine notwendige Folgemaßnahme aus dem Vorhaben Neubau OU B 198 Mirow-Süd darstellen, da mit dem Vorhaben keine Verdrängung etwa vorhandener Radwegeverbindungen geschieht. Das Vorhaben könnte allenfalls als Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Landesstraßenbaulastträger in diesem Verfahren behandelt werden, dazu fehlt es jedoch an der Verständigung und Vereinbarung

zwischen Vorhabenträger und Landestraßenvorhabenträger sowie demzufolge an einer solchen Planung. Eine Planung und der Bau eines Radweges an der L 25 wäre Gegenstand eines anderen Vorhabens und wird hier nicht mitbehandelt. Für einen später hinzukommenden straßenbegleitenden Radweg an der L 25 ist die Kreuzung OU B 198 und L 25 grundsätzlich ausreichend dimensioniert.

## Umwege und Mehrwege

Die Einwender tragen vor, überregionale Rad- und Wanderwege (Radfernweg Mecklenburgische Seenplatte, Mecklenburgischer Seenradweg, Fernradweg Berlin-Kopenhagen, usw.) und regionale Radwegeverbindungen im Umfeld von Mirow würden durch die Ortsumfahrung gekappt bzw. unzumutbar umgeleitet. Insbesondere würde die Anbindung der Wegeverbindung nach Peetsch ersatzlos gestrichen, ebenso wie die Wegeverbindung von Mirow über die Hohe Brücke in das LSG Mirower Holm.

Die Attraktivität des südlichen Raums von Mirow für Naherholungssuchende werde mit der Durchschneidung der ländlichen Wegeverbindungen erheblich geschmälert. Die Überquerung der Ortsumfahrung auf dem verbleibenden Weg mit der als erhöht empfundenen Unfallgefahr führe zur Entscheidung der Bürger, hier nicht mehr entlang zu fahren.

Der Vorhabenträger erwidert, eine Trennung der Verkehrsverbindung zwischen Starsow und Mirow erfolge nicht, da es eine direkte Anbindung mittels der Kreuzung der L 25, die durch Starsow führe, an die und über die B 198 und somit die vorhandene Straßenverbindung beibehaltbar bliebe. Nach Peetsch gelange der Verkehrsteilnehmer wie zuvor auf der Kreisstraße K MSE 20.

Hinsichtlich der vorgebrachten Trennungswirkung und dadurch erzeugter Senkung der Attraktivität des ländlichen Raums- hier für die Bewohner der Orte südlich Mirow, insbesondere Starsow - wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Verbindung der südlich von Starsow gelegenen Orte sind nach wie vor über das klassifizierte Straßennetz, insbesondere der L 25, aber auch die Kreisstraße MSE K 20 unverändert mit dem für sie naheliegenden Mittelzentrum Mirow verbunden und erreichbar. Die beiden genannten Straßen werden mittels Kreuzungen über die B 198 geführt. Es entstehen hierbei keine Mehrwege. Hinsichtlich der Mehr- oder Umwege auf dem ländlichen Wegenetz zwischen den südlichen Bereichen von Mirow und Mirow als Stadt wird die Planung als zumutbar und rechtmäßig eingestuft.

Die Interessen der Einwender werden nicht in einer Weise betroffen, die nach Art und Ausmaß als unzumutbar oder unverhältnismäßig einzustufen wären. Die Ausgestaltung eines Ersatzwegesystems unterliegt dabei, insbesondere hinsichtlich der Lage der Wege, einem planerischen Gestaltungsspielraum (BVerwG, Urt. v. 09.07.2003 – 9 A 54/02). Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die öffentlichen Belange, welche für den Bau der Ortsumfahrung Mirow stehen, die aus der Änderung bestehender Wegenetze resultierenden Belastungen überwiegen. Die neuen Wegeverbindungen, auf die Einwender und ihre Familien und Gäste nach der Wegekonzeption des Vorhabens verwiesen worden sind, sind trotz der damit verbundenen Umwege in dem nunmehr planfestgestellten nachgeordneten Wegenetz und dort angetroffenen Ausbaustandard trotz empfundener verbleibender Nachteile hinzunehmen (bezüglich der Wegenutzer /Bewohner und Gäste von Hohe Brücke aus auch aus der Sozialbindung des Eigentums vgl. z.B. BVerwG, Beschluss vom 5. März 1999 - BVerwG 4 VR 3.98; Urteil vom 25. September 2002 - BVerwG 9 A 5.02).

Die Frage der Zumutbarkeit von Ersatzwegen stellt sich häufig in Fällen, in denen Grundstückszufahrten durch Straßenbauvorhaben unterbrochen werden. Die insoweit einschlägigen Vorschriften (z.B. § 8 a Abs. 4 Satz 1 und 3 FStrG, § 27 StrWG M-V) sind eine speziell für das Straßenrecht geltende Ausformung des Rechtsgedankens, dass auf Bestand von Zufahrten kein Rechtsanspruch besteht. Das muss erst Recht für bestehende, als günstig empfundene Wegeverbindungen im und an das klassifizierte Straßennetz oder interessante Ziele in der Umgebung gelten, da der Schutz der Erschließung über Zufahrten deutlich höher zu werten ist als der Schutz der Nutzung öffentlicher Wege.

Selbst der Anliegergebrauch, sogar unter Berücksichtigung des Art. 14 GG (speziell dazu BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 - BVerwG 4 VR 7/99) gewährt keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Schon Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Das gilt erst Recht nicht für reguläre Wegenutzer ohne unmittelbaren Anliegerbelang wie hier die Fahrradfahrer in der Region um Mirow.

Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2003 - BVerwG 9 A 54/02; Urteil vom 28. Januar 2004; BVerwG 9 A 27/03).

Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen

Umständen zumutbare Erreichbarkeit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Oktober 2003 - BVerwG 4 B 93/03 -). Nach diesen Maßstäben ist auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen. Da schon für Umwege für Fußgänger durch BVerwG 9 A 12/05 festgestellt wurde, dass eine Zunahme der Wegeverbindung, die für PKW 10 Minuten mehr Fahrzeit benötige, (entspricht ca. 6 km Wegestrecke zwischen ländlichen Ortsteilen mit nachgeordnetem Straßennetz) auch für Fußgänger zumutbar sei, kann für die in diesem Fall vorliegenden Mehrwege auf dem Wegenetz für Fahrradfahrer erst Recht die Zumutbarkeit angenommen werden, um von Hohe Brücke nach Peetsch und Umgegend zu gelangen.

Die Umwege bedeuten unter diesen Umständen keine unzumutbare Erschwernis, auch wenn sich die Zusatzfahrzeiten auf dem Hin- und Rückweg etwa verdoppeln sollten. Der durch die Umwege verursachte Zeitaufwand summiert sich nicht weiter, weil die Wegstrecke nicht regelmäßig zurückgelegt werden muss, es handelt sich gerade nicht um eine tägliche Pendlerstrecke oder einen Schulweg für regelmäßige Fahrradfahrer.

Der Individualverkehr ändert sich, das wird faktisch bestätigt, in dem benannten Bereich durch umgestaltete Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer, welche jedoch, wie bereits zuvor ausgeführt, die Erreichbarkeit und Nutzung des Erholungsgebietes weiterhin ermöglicht und objektiv betrachtet zu keinen völlig unzumutbaren Beeinträchtigungen führt. Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung objektiver Maßstäbe und geltender Rechtsprechung hier durch die veränderten Wegebeziehungen kein Hindernis für die touristische Entwicklung und auch keinen die Variantenwahl verändernden Aspekt der Planung (s. dazu oben Ziffer 3.2.4.3.3. Wegeverbindungen).

Die von den Einwendern beklagte nachteilige Veränderung der Wegeverbindung von Hohe Brücke direkt über Weg 4 nach Peetsch mit der erforderlichen Umleitung etwaigen Verkehrs über Mirow und die Kreisstraße K 20 ist zumutbar, zumal auf dieser konkreten Verbindung kein regelmäßiger Pendler- oder Schülerverkehr abgewickelt wird, sondern es sich um reine touristische Nutzung handelt, es also nicht zuvorderst auf die schnellste Wegverbindung ankommt.

Die Wegeverbindungen sind auch aus Sicherheitsaspekten zumutbar und werden bei entsprechenden Verkehrszahlen gemäß Regelwerken verkehrssicher ausgerüstet.

Für eine sichere Querung im Zuge der Kreisstraße K 20 über die neue Ortsumfahrung sieht der Planfeststellungsbeschluss vor, mittels Zählungen den Bedarf einer Querungshilfe zu ermitteln bzw. nach Verkehrsfreigabe der weiteren Verkehre liefernden B 189n Wittstock-Mirow, an dieser Kreuzung einer Lichtsignalanlage einzurichten, s. Nebenbestimmung 1.2.14.2.

### **Stellungnahmen TöB 02 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte**

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat als Baulastträger der Kreisstraße MSE 20 Bedenken hinsichtlich der Radwegeüberführung der Kreisstraße MSE 20 über die Ortsumgehung vorgetragen.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens 2014 zur B 198 Ortsumgehung, Südabschnitt hat der Landkreis MSE sich dahingehend geäußert, dass der Ausbau des Knotenpunktes richtlinienkonform erfolgt und im Zusammenhang mit seiner Zustimmung darauf hingewiesen, dass mit dem Vorhabenträger vereinbart worden sei, den Radverkehrsfluss ein Jahr lang zu betrachten.

In der Stellungnahme im Anhörungsverfahren 2018 bezweifelt der Landkreis die Leistungsfähigkeit und bemängelt, dass v.a. der ständig zunehmende Radverkehr nicht berücksichtigt sei.

Hier bestünden mittlerweile ernsthafte Bedenken, dass eine sichere Überführung des - unter Berücksichtigung der touristischen Entwicklung - zunehmenden Radverkehrs mit vorliegender Planung nicht überzeugt dargestellt sei.

Der Vorhabenträger bestätigt die Verabredung aus 2014. Sie bezöge sich tatsächlich auf eine Verkehrsprognose ohne zahlenmäßige Berücksichtigung eines hinzukommenden Verkehrs der Verkehrsverbindung B 189n Wittstock-Mirow. In der aktuellen Verkehrsprognose sei jedoch schon aufgeführt, dass eine Sicherung der Kreuzung mit Hinzukommen weiteren Verkehrs durch die B 189n angezeigt sei.

Im Erörterungstermin wurde sich zwischen den Beteiligten darauf geeinigt, ab Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung ein Monitoring zur Erfassung des Radverkehrs mittels Messungen innerhalb eines Jahres im betroffenen Kreuzungsbereich durchzuführen. Das Monitoring erfolgt anhand der aktuellen Regelwerke. Diese werden der Planfeststellungsbehörde sowohl durch die WMSE GmbH als auch durch das

Straßenbauamt Neustrelitz zugearbeitet. Im Planänderungs- und Ergänzungsbeschluss wird eine entsprechende Bestimmung zu dem Monitoring aufgenommen. Das Ergebnis des Monitorings sowie gegebenenfalls notwendige Lösungskonzepte sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Eine zusätzliche Sicherung der Kreuzung mit Hinzukommen der Verkehre der B 189n wird als dann wahrscheinlich vorzunehmen erkannt.

Ein Leerrohr wird für den Fall einer Nachrüstung schon jetzt, wie bereits im Planfeststellungsbeschluss 2015 geplant, in der Kreuzung mit der K MSE 20 vorgesehen.

Die Stellungnahme erledigt sich mit dieser Erklärung.

Die Planfeststellungsbehörde kommt der Erklärung nach, um die Erledigung der Stellungnahme zu manifestieren, und setzt der getroffenen Verabredung eine belastbare Grundlage mit Nebenbestimmung 1.2.14.1. in diesen Planfeststellungsbeschluss.

Die Regelkonformität der Planung ist aktuell gegeben. Entsprechend der Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen ist für die Ortsumgehung Mirow die Entwurfsklasse EKL 3 ermittelt worden. Der Knotenpunkt B 198/ K MSE 20 als plangleiche Kreuzung wird auch auf Basis der aktualisierten der Verkehrsuntersuchungen vorfahrtgeregelt und ist nach derzeitigen Stand nach Dafürhalten des Vorhabenträgers ohne Lichtsignalanlage leistungsfähig. Unter Berücksichtigung der Verkehre der B 189n ist eine Lichtsignalanlage zur Sicherung der Leistungsfähigkeit angezeigt (Verkehrsplanerische Untersuchung Prognose 2030, Pkt. 4.2.3). Im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird zu der Thematik bereits ausgeführt, dass der Radverkehr in dem benannten Knotenpunktbereich in einem Zeitraum von einem Jahr betrachtet werden soll. Für den Bedarfsfall sah der Vorhabenträger für die Ausführungsplanung bereits vor, ein Leerrohr zu verlegen. Aktuell ist die Verlegung des Leerrohrs in den Planänderungs- und Ergänzungsunterlagen enthalten (U1, S. 51).

Spätestens mit Verkehrsfreigabe der hinzukommenden B 189n, Wittstock-Mirow, ist für die Regelung einer verkehrssicheren Querung des Fahrradverkehrs der kreuzenden Kreisstraße MSE 20 eine Lichtsignalanlage anzuordnen.

Mit Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung B 198 hat der Vorhabenträger eine Messung der Radverkehrsfrequenz über die Dauer von einem Jahr im Kreuzungsbereich der B 198 mit der Kreisstraße MSE 20 vorzunehmen. Die Messung erfolgt anhand aktueller Regelwerke und



mit aktueller Messtechnik. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde nach Ablauf eines Jahres vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, bei relevant ausfallenden Messergebnissen eine Lichtsignalanlage schon für den Planfall „ohne B 189n“ anzuordnen.

Die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.14 Sonstige Angelegenheiten ist darüber hinaus gehend ergänzt worden. Das begründet sich wie folgt:

**Zu 1.2.14.2, Messung Verkehrsstärke und Errichtung einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich mit Kreisstraße MSE 20 für den Radverkehr**

Der TöB 02, Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (MSE), hat als Baulastträger der Kreisstraße MSE 20 Bedenken hinsichtlich der Radwegeüberführung der Kreisstraße MSE 20 über die Ortsumgehung vorgetragen. Im Zuge des Anhörungsverfahrens im Jahr 2014 zur B1 98 Ortsumgehung, Südabschnitt hat sich der Landkreis MSE dahingehend geäußert, dass der Ausbau des Knotenpunktes richtlinienkonform erfolgt sei und im Zusammenhang mit seiner Zustimmung darauf hingewiesen, dass mit dem Vorhabenträger vereinbart worden sei, den Radverkehrsfluss ein Jahr lang ab Verkehrsfreigabe der OU zu betrachten.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 wird zu der Thematik bereits ausgeführt, dass der Radverkehr in dem benannten Knotenpunktbereich in einem Zeitraum von einem Jahr betrachtet werden soll. Für den Bedarfsfall sah der Vorhabenträger für die Ausführungsplanung bereits vor, ein Leerrohr zu verlegen. Aktuell ist die Verlegung des Leerrohrs in den Planänderungs- und Ergänzungsunterlagen enthalten (U1, S. 51).

Im Erörterungstermin zum Planänderungs- und -ergänzungsverfahren einigen sich die Beteiligten nach Diskussion der Sachlage konkret darauf, ab Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung eine Messung zur Erfassung des Radverkehrs innerhalb eines Jahres im betroffenen Kreuzungsbereich durchzuführen. Die Messung erfolgt anhand der aktuellen Regelwerke. Diese werden der Planfeststellungsbehörde sowohl durch die WMSE GmbH als auch durch das Straßenbauamt Neustrelitz zugearbeitet.

Aus dieser Vereinbarung erwächst die Manifestation der zugesagten Messung zur Sicherstellung mittels der Nebenbestimmung 1.2.14.2

Die Regelkonformität der Planung ist aktuell gegeben. Entsprechend der Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen ist für die Ortsumgehung Mirow die Entwurfsklasse EKL 3 ermittelt worden. Der Knotenpunkt B198/ MSE 20 als plangleiche Kreuzung wird auf Basis der aktualisierten der Verkehrsuntersuchungen vorfahr geregelt und ist nach derzeitigen Stand ohne Lichtsignalanlage leistungsfähig. Die Verkehrsstärke der die B 198 im Zuge der Kreisstraße MSE 20 kreuzenden Fahrradfahrer ist nicht exakt benannt. Sollte sie hoch sein, ist auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrradverkehrs Genüge zu tun und die Kreuzung verkehrssicher zu gestalten. Gemäß Ziffer 6.8.2 der RAL 2012 kann an Kreuzungen eine sichere Querung des nicht motorisierten Verkehrs (nur) durch eine Lichtsignalanlage gewährleistet werden. Die Anordnung einer solchen behält sich die Planfeststellungsbehörde je nach Ergebnis der Jahresmessung vor.

Unter Berücksichtigung der Verkehre der B 189n ist bereits planseitig eine Lichtsignalanlage zur Sicherung der Leistungsfähigkeit angezeigt (Verkehrsplanerische Untersuchung Prognose 2030, Pkt. 4.2.3). Die Lösung dient der Verkehrssicherheit für die Planfalllage mit der B 189n, da erst mit dieser die Verkehrsbelegung prognostisch deutlich steigt. Es darf daher auf diese späteste Falllage gewartet werden, sollte es nicht durch die Messergebnisse der Jahresmessung schon zuvor zur Einrichtung einer Querungshilfe gekommen sein.

#### **Zu 1.2.14.3 Messung der Frequenz des Fahrradverkehrs auf dem die Ortsumfahrung kreuzenden Weg 2**

Bereits aus der Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergibt sich hinsichtlich der durch die Planung verbleibende erhebliche nachteilige Umweltauswirkung auf das Schutzgut Mensch in seiner Gesundheit bzw. Gefährdung der Gesundheit durch die gezwungene Nutzung des umverlegten Weges 2 als Verbindungsweg für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen Starsow und Hohe Brücke in Richtung Mirow mit der geplanten höhengleichen Querung der Ortsumfahrung auf freier Strecke bei zulässiger Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h. Der Weg 2 nimmt zudem Rad- und Fußverkehr des an ihn angebundenen Weges 3 auf, der wiederum keine Querungsmöglichkeit über die Ortsumfahrung erhält. Unfallrisiken können nicht ausgeschlossen werden, ebenso wenig die Wahrscheinlichkeit längerer Wartezeiten für den Fußgänger- und Fahrradverkehr, um die Bundesstraße sicher überqueren zu können. Sicherungseinrichtungen zur Reduzierung der Erheblichkeit für das Schutzgut Gesundheit sind möglich, wurden seitens des Vorhabenträgers jedoch nicht angeboten.

Auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung liegen Einwendungen der Einwender P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P18, P19 gegen die planerische Lösung mit Forderungen einer sicheren Verkehrsführung für den querenden Fußgänger und Radverkehr im nachgeordneten Wegenetz vor, das durch den Neubau der Ortsumfahrung geändert und unterbrochen wird.

Gemäß RAL 2012, Ziffer 6.8.2, wenn Radfahrer oder Fußgänger die übergeordnete Straße queren müssen, z. B. auf einem Geh- und Radweg im Zuge der untergeordneten kreuzenden Straße, ist zur Sicherung der Querung in der Regel eine Mittelinsel (vgl. Abschnitt 6.4.10) zweckmäßig. Zusätzlich ist zu prüfen, ob eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist. Orientierend an der Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist bezüglich der Querungsstelle für (hauptsächlich) Fahrradfahrer außerorts über Landstraßen eine Mittelinsel jedoch nur dann empfehlenswert, wenn die Stärke des überquerenden Rad- bzw. Fußgängerverkehrs sehr hoch ist, vergl. Ziffer 9.4.1 ERA 2010.

Die genaue Verkehrsbelastung der zukünftigen Querungsstelle des Weges 2 durch Fußgänger und Fahrradfahrer ist nicht bekannt. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ersichtlich, dass dieser Weg regelmäßig als schnellste und autofreie Wegeverbindung durch Fahrradfahrer zwischen Starsow und Mirow genutzt wird. Zahlen konnten auch im Erörterungstermin nicht herausgearbeitet werden. Sie werden als nicht sehr hoch i.S.d. ERA 2010 vermutet. Eine sofortige Anordnung einer Querungshilfe ist daher nicht geboten. Allerdings ist es möglich zu ermitteln, welche Nutzungsfrequenz dieser Weg und die Querungsstelle haben wird. Daher wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die Belastung der Querungsstelle Weg 2 durch Fahrradfahrer über die Dauer eines Jahres ab Verkehrsfreigabe der OU B 198 zu messen und jeweils halbjährlich das Ergebnis der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Sollte sich die Verkehrsbelastung des Fahrradverkehrs (und des Fußgängerverkehrs) als bedeutsam herausstellen, behält sich die Planfeststellungsbehörde die nachträgliche Anordnung einer geeigneten Querungshilfe für den Weg 2 über die B 198 vor.

Mit hinzukommender Verkehrsfreigabe der B 189n Wittstock-Mirow werden laut aktualisierter Verkehrsprognose auf 8.140 KFZ/Tag. Sollte bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der hinzukommenden B 189n noch keine Querungshilfe errichtet worden sein, ist erneut eine

einjährige Messung der Frequenz auf Weg 2 zu messen, um der späteren heute nicht abschätzbaren Verkehrssituation, insbesondere wegen der sich abzeichnenden, aber nicht belastbar prognostizierbaren Wirkungen der Verkehrswende, gerecht zu werden.

Für diese Fallkonstellation ist die Errichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage entsprechend der Ausführungen zur Erforderlichkeit der Lichtsignalanlagengesteuerten Kreuzung der MSE 20 nach Verkehrsfreigabe der B 189n je nach dann aktuell durchzuführender Bewertung der gemessenen Verkehrssituation nicht auszuschließen.

Die Verlagerung der Querungshilfe auf einen späteren Zeitpunkt und abhängig gemacht von Messergebnissen ist verhältnismäßig. Aufgrund der aktuell nicht heranziehbaren Zahlen an Verkehr auf dem Weg 2, die als niedrig vermutet und nicht widerlegt wurden, und der bei der geltenden Verkehrsprognose für die B 198 (noch) Regelkonformität der geplanten Querung ist eine Querungshilfe nicht zwingend geboten, wenn auch empfohlen.

Querungshilfen beeinträchtigen die Leichtigkeit des überregional fließenden Verkehrs der Ortsumfahrung. Hier eine Beeinträchtigung per se anzuordnen, obwohl es keine bekannten hohen Zahlen an querenden Fahrradfahrern und Fußgängern gibt, ist nicht angemessen. Die Planfeststellungsbehörde lässt sich in einem kurzen, aber als geeignet empfundenen Zeitfenster von einem halben Jahr die Messzahlen für die Querungsstelle vorlegen und ist bei gegebener hoher Frequenz sofort bereit, zur Sicherung der Fußgänger und Fahrradfahrer als empfindlicher und gefährdeter Verkehrsteilnehmer eine Sicherungsmaßnahme anzuordnen. Diese dient dann dem Schutz der menschlichen Gesundheit durch Unfallprävention sowie den Interessen der Einwender an einer sicheren Querungsmöglichkeit vieler Fahrradfahrer, sollte die Frequenz so ausfallen, wie behauptet.

#### **Zu 1.2.14.4 Vermeidung Dorfstraße Starsow als Andienungsweg während der Baudurchführung**

Auf Grund der Einwendungen der privaten Einwender aus Starsow P 3, P13, P 17, P18, während der Dauer der Bauzeit nicht zusätzlich durch Baustellenverkehr auf der Dorfstraße in Starsow mit Lärm und Luftschadstoffen und Staub unzulässig beeinträchtigt zu werden sowie der Besorgnis der nicht gewährleistbaren Verkehrssicherheit für sich auf der Dorfstraße zu Fuß oder mit Rad bewegendes Anwohner und Verkehrsteilnehmer in Ermangelung eines Gehweges und wegen einer nur sehr schmalen Dorfstraßenbreite hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die Dorfstraße für die Bauzeit nicht genutzt wird. Er werde das in der Auftragsvergabe gegenüber seinen Auftragnehmern aufgeben/vereinbaren.

Da die Dorfstraße in Starsow öffentliche Straße i.S.d. Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) und für den Jedermanngebrauch gewidmet ist, steht es dem Vorhabenträger nicht zu, die Sperrung der Dorfstraße mittels verkehrsrechtlicher Anordnung einzurichten. Zuständig für eine Anordnung des Durchfahrtsverbotes wäre die untere Verkehrsbehörde des Landkreises. Der Vorhabenträger hat lediglich Handhaben gegenüber den Bauauftragnehmern über seine Vertragsgestaltung. Darin kann er ein eigenes Durchfahrtsverbot mit seinen Auftragnehmern vereinbaren. Es ist ihm jedoch auch so nicht abschließend möglich, die Zusage, die Dorfstraße für die Baustellenanfahrten nicht zu benutzen, zu gewährleisten, da sie, s.o., öffentliche Straße ist.

Der Vorhabenträger kann sich allenfalls gegenüber der zuständigen unteren Verkehrsbehörde um eine das Durchfahrtsverbot für Baustellenfahrzeuge/LKW oder eine Tonnagebegrenzung regelnde verkehrsrechtliche Anordnung bemühen, ohne für den gewünschten Erfolg einstehen zu können.

Um die vom Vorhabenträger im Verfahren zugesagte und beabsichtigte vertragliche Vereinbarung aber wirksamerem Erfolgsdruck zu verleihen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auf, im Bauvertrag/den Bauverträgen eine Vertragsstrafe vorzusehen, falls die Vereinbarung seitens der Bauunternehmer nicht eingehalten wird und diese der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben.

Auf diese Weise kann die Einhaltung der Vereinbarung deutlich gefördert und vor allem bei Nichteinhaltung einfacher vollziehbar werden.

### **3.2.5.9.2 Ausführungsunterlagen**

Die Anordnung zu Ziffer 1.2.14.1 die Ausführungsunterlagen betreffend, bleibt unverändert.

### **3.2.6 Individualbetroffenheiten**

#### **Rechtlicher Ausgangspunkt**

Nicht jede Einwendung hat Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren dient der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen,

welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können. Kaufpreisforderungen und Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Sie werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungerschwernisse etc.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG ebenfalls das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür § 5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern vom 2. März 1993, zul. geändert durch Gesetz vom 25. Oktober 2005 (GVOBl. M-V, S. 535) i. V. m. § 100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung § 74 Absatz 2 VwVfG-M-V im Range vorgeht.

Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen verbleiben in der Regel mit Einverständnis des Eigentümers in der Pachtsache, hier wird der Pächter voll entschädigt und zahlt weiter die Pacht an den Eigentümer.

Alle Fragen zum Grunderwerb und der Entschädigung für vorübergehende Inanspruchnahme werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geklärt.

Aus Gründen des Datenschutzes können die jeweiligen Einwender im Planfeststellungsbeschluss nicht mit Klartextnamen benannt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die im Anhörungsverfahren vergebenen und im Einladungsschreiben zur Erörterung bekannt gegebenen Einwendungsnummern

übernommen.

Einige der sich beteiligt habenden Einwender sind bereits im Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. 04. 2015 Beteiligte.

Die dort vergebenen Einwendungsnummern konnten aus Verwaltungsgründen nicht beibehalten werden, so dass hier neue, andere Nummern vergeben wurden.

Soweit Einwendungen zu grundsätzlich das Vorhaben betreffende Angelegenheiten und Aspekte vorgetragen wurden, sind sie an der betreffenden Auseinandersetzung in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und behandelt worden. Im Folgenden werden die Individualbetroffenheiten, soweit sie nicht die vorgenannten Aspekte der Entscheidungsfindung berühren, betrachtet und abgewogen.

Der Vollständigkeit halber wird auf die Behandlung eines vorgebrachten Themas der Einwendungen an anderer Stelle dieses Beschlusses verwiesen.

**P3, P4, P5, P6, P8, P9, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19**

#### Abschnittsbildung

Dem Vorbringen, die Abschnittsbildung erfolge ohne nachweisliche Verkehrswirksamkeit und führe zu einer unrechtmäßigen Belastung der Belange der Einwender, wird stattgegeben.

Der Planungsabschnitt OU Mirow-Süd darf für sich alleine nicht gebaut und dem Verkehr freigegeben werden, ohne dass bestandskräftiges Baurecht auch für den notwendigen Folgeabschnitt Mirow-West, der in einem gesonderten, zeitlich kurz nachgeschalteten schon laufenden Verfahren planfestgestellt wird, besteht. Mittels Vorbehalt unter Ziffer 1.1.(2) wird die Verklammerung vorgegeben.

Induzierter Verkehr wegen Fertigstellung nur des Abschnittes Mirow-Süd der Ortsumgehung wird nicht erzeugt, da beide Vorhaben nur gemeinsam gebaut und verkehrsfreigegeben werden dürfen. Es wird außerdem auf Ziffer 3.2.3 Abschnittsbildung, einschließlich Einwendungen gegen die Abschnittsbildung verwiesen.

**P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P15, P16, P17, P18, P19**

### **Rad- und Fußgängerverkehr/ Verkehrsanbindungen**

Die Einwender befürchten eine Abkopplung der Erreichbarkeit von Starsow und bemängeln die verbleibende Verkehrsanbindung als verkehrsunsicher für Radfahrer und Fußgänger.

Die Belange werden unter Ziffer 3.2.5.9.1 behandelt.

### **Verkehrsprognose**

Hinsichtlich der Einwendungen zur Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

### **Einwendungen die UVS und die Schutzgüter des UVPG betreffend und daraus gezogenen Konsequenzen bezüglich der gesamten Variantenwahl**

Die Einwendungen befassen sich umfangreich mit der UVS und dem Umgang des Vorhabenträgers mit den einzelnen Schutzgütern des UVPG und deren Einfluss auf die Variantenabwägung.

Es wird auf die Abhandlung unter Ziffer 3.2 4 verwiesen. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Ziffer 3.2.2.4 Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose verwiesen.

Die Einwendungen werden unter den dort ausgeführten Maßgaben zurückgewiesen, soweit sie keine Abhilfe erfahren (s.o. Verklammerung des Abschnitts mit dem Abschnitt Mirow-West und Wegenetz).

### **P1**

Der Einwender ist Eigentümer des Hofes Hohe Brücke. Er ist grundstücksbetroffen sowie immissionsbetroffen.

Die Einwendungen werden im Folgenden nach Themen der Einwendung getrennt betrachtet.

#### Grundstücksbetroffenheit

Als Betreiber eines kleinen landwirtschaftlichen Betriebes im Nebenerwerb gibt der Einwender an, dass eine Verringerung seiner landwirtschaftlich nutzbaren Anbaufläche



durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben für seinen Betrieb existenzgefährdend wäre. Er signalisiert aber Bereitschaft, die abzugebende noch zu vermessende Fläche von rd. 3.230 m<sup>2</sup> gegen angrenzende Flächen, die im Eigentum der Stadt Mirow stehen, wertgleich zu tauschen. Des Weiteren sei eine durch Durchschneidung durch die neue Straße entstehende Restfläche von rd. 1.500 m<sup>2</sup> im Flächentausch mit zu berücksichtigen. Die hier entstehende Kleinstinsel sei nur unwirtschaftlich nutzbar. Entsprechend rechtlicher Grundlagen sei ferner der Verkehrswert für den Grunderwerb bzw. Tausch für den Verkehrswegebau (Bundesstraßenbau) zu ermitteln. Bei der Ermittlung des Bodenwertes seien Faktoren wie Grundstücke, die rechtlich und wirtschaftlich weitergenutzt werden, höher zu bewerten. Da die Ackerflächen teilweise verpachtet seien, seien weiter Entschädigungsleistungen, wie für Pachtaufwandsentschädigungen, Umwegeentschädigung, Aufwuchs- u. Folgeschäden (Verdichtung des Bodens) zu prüfen und ggf. zu veranlassen. Der Einwender bittet um Neuermittlung des Verkehrswertes für die abzugebende Fläche entsprechend der aktuellen gesetzlichen Vorgaben und sich entwickelt habenden Marktpreise für Grundstücke.

Der Vorhabenträger verweist darauf, dass die damalige Trassenführung nicht verändert worden sei. Entschädigungsregelungen seien Bestandteil des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Zur Grundstückswertermittlung und zur Festlegung der Entschädigungsleistung im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens werde erst mit Aufnahme der Grunderwerbsverhandlungen ein externes Gutachten beauftragt, welches alle entschädigungsrelevanten Sachverhalte berücksichtige. Dazu zählen Durchschneidungsschäden und Restflächenermittlungen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist Eigentümer des Hofes Hohe Brücke. Er ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Er ist zwar im Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 noch nicht Eigentümer gewesen und hat sich dort nicht beteiligen können. Mit Kaufvertrag vom 23.02.2014 hat er den Hof Hohe Brücke mit zugehörigen Flächen vom Einwender P 3 des Planfeststellungsverfahrens zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 notariell erworben und die Rechtsnachfolge des dortigen P 3 angetreten. Er hat somit der Flächenüberlassung für die damalige Trassenführung inzident zugestimmt. Er hat das Abwägungsergebnis aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 gegenüber dem dortigen Einwender P 3

gegen sich gelten zu lassen, soweit sich aus diesem Verfahren nicht anders oder weiteres ergibt oder von Amts wegen die Entscheidung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 korrigiert werden muss.

Über die zur Einwendung eingebrachten Flächen ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 entschieden worden. Die Planfeststellungsbehörde verweist unter Bezugnahme auf die rechtlichen Ausführungen der Ziffer 3.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. April 2015 erneut darauf, dass über die aus dem Übernahmeanspruch resultierenden Entschädigungsansprüche im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden ist. Sie sind im nachfolgenden Entschädigungs- und Grunderwerbsverfahren zu prüfen und zu verhandeln. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür § 5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern vom 02. 03.1993, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.10. 2005 (GVOBl. M-V, S. 535) i.V.m. § 100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung § 74 Abs. 2 VwVfG M-V im Range vorgeht, mit in die Grunderwerbsverhandlungen einfließt und mit verhandelt wird. Ansprüche auf Ersatzland manifestieren lassen sich ohnehin und darüber hinaus nur bei festgestellter Existenzgefährdung. Eine solche wurde hier seitens des Einwenders zwar erwähnt, jedoch nicht schlüssig untersetzt. Eine Überprüfung der Existenzfähigkeit wurde nicht verlangt und durchgeführt, zumal der Einwender kein Landwirt im Haupterwerbsbetrieb ist, wie sich im Erörterungstermin herausgestellt hat, sondern Nebenerwerbslandwirt und wesentliche Einkommen aus anderen Gewerben, unter anderem Gastgewerbe mit Ferienwohnungsbetrieb vor Ort, generiert.

Gemäß § 92 Abs. 3 BauGB kann der Eigentümer die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück insoweit verlangen, als das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann. Die Unwirtschaftlichkeit ist im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu prüfen. Hinsichtlich des unwirtschaftlichen Restflurstückes aus dem Flurstück 15 /3, Flur 23, erklärte der Vorhabenträger im Erörterungstermin, dass diese Fläche im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen mit verhandelt wird, weil sie auch nach dessen Sicht eindeutig eine unwirtschaftlich und gefangene Restfläche ist, die für den Betrieb der Einwender nach Fertigstellung des Vorhabens nicht erreichbar sein wird.

Die Einigung wird seitens der Planfeststellungsbehörde lediglich zur Kenntnis genommen. Sie ist in dem gesonderten und dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren herbei zu führen und wird in diesem Beschluss

nicht festgestellt. Daher sind die Forderungen aus der Einwendung im Kontext der Planfeststellung zurück und in das nachfolgende grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren hin zu verweisen.

#### Eingriffe in Qualitätsmerkmale des Betriebes

Der Einwender befürchtet nicht absehbaren Schaden für die geführte Hofstelle durch Immissionen wie Lärm, Abgas, Stäube, Tausalze, Erschütterungen und Wasserfluss. Laut Umweltgutachten sei im Bereich der Hohen Brücke die Beeinträchtigung der Belastungen durch die Umgehungsstraße als sehr hoch einzustufen, daher gehe er hier von einem Rechtsverlust an Eigentum aus, was eine Verkehrswertminderung für die Hofstelle beute und ausgeglichen werden sollte. Vorsorglich werde der Vermögensschaden auf Grund der Immissionen, des Eingriffes in die Qualitätsmerkmale, die Nutzbarkeit und die Existenz des Betriebes angemeldet.

Der Vorhabenträger erwidert, dass das Grundeigentum des Einwenders (Flurstücke 15/1, 15/2 und 15/3 der Gemarkung Mirow) an den Immissionsorten HB01 - HB05 bei den Einzelpunktberechnungen in der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden sei. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen mit Pegeln von maximal 57 dB(A) tags und maximal 48 dB(A) nachts weit unterhalb der hier heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Eine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV liege nicht vor. Gesetzliche Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestehen nicht.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des Grundstückes des Einwenders durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens sei jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes sei grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt werde, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff entstände.

Die Einwendung betreffend die Besorgnis der Wertminderung und sich daraus ergebender Entschädigungsansprüche wegen Immissionseinträgen, besonders Lärm, wird zurückgewiesen.

Aufgrund der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen als auch unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung 1.2.10.2 (Aktiver Lärmschutz am Brückenbauwerk 5S) ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung in Bezug auf Lärmauswirkungen führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Ebenso zeigen die Untersuchungen zu möglichen Schadstoffbelastungen keine Werte auf, die zu Unzumutbarkeiten in der Nutzung führen könnten.

Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzungen zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.

#### Brückenprüfweg

Der Einwender gibt zu bedenken, dass die Trasse eine große Flächeninanspruchnahme bedinge, daher würde die Umverlegung des Brückenprüfweges auf die Nordseite der Trasse zu einer Verringerung der Flächeninanspruchnahmen führen und nur die nicht nutzbare Zerschneidungsfläche beanspruchen. Da der Hof durch die geplante Umgehungsstraße und den Kanal fast vollständig eingeschlossen werde, sollten die Verbindungswege nicht beschränkt werden, daher sollten die Zufahrten zum Hof für Versorgungsfahrzeugen gesichert bleiben (Krankswagen, Feuerwehr, Müll).

Der Vorhabenträger erwidert, bei seiner Planung bezüglich des Brückenprüfweges bleiben zu wollen.

Im Erörterungstermin ist dazu besprochen worden, dass die Lage nördlich der Ortsumfahrung durch eine Forderung der Voreigentümer des Betriebes Hohe Brücke im vorangegangenen Anhörungsverfahren entstanden ist. Diese Lage ist auch diejenige, die bereits planfestgestellt ist. Der Vorhabenträger wird bei der Planlage bleiben. Die Einwender erklären, dass dieser Weg jedoch für sie nicht erforderlich ist, um Flurstücke zu erreichen, wie es damals noch von den Voreigentümern vorgetragen wurde. Aus ihrer Sicht könnte der Wirtschaftsweg auch wieder zurück auf die Südseite geplant werden. Das lehnt der Vorhabenträger jedoch ab, da er sich auf die Veränderungssperre beruft sowie auf die

planfestgestellte Planlage sowie darauf, dass ein Umplanen auch Wirtschaftsmittel binden würde, die dem Steuerzahler zu Lasten kämen.

Die Forderung der Einwender wird zurückgewiesen.

Über den zur Einwendung eingebrachten Brückenprüfweg ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 15. April 2015 entschieden und mit der Planung den Einwendungen der Voreigentümer der gegenständlichen Flächen entsprochen worden. Änderungen in der Planung des Brückenprüfweges sind im Planänderungs- und Ergänzungsverfahren durch den Vorhabenträger nicht vorgelegt worden. Das Verfahren zu den Planänderungen- und Ergänzungen regelt § 73 VwVfG M-V. Es ist beschränkt auf die Planänderungen und Ergänzungen und deren Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Belange Dritter. Insofern gelten die bereits getroffenen Regelungen zu dem Brückenprüfweg für den Einwender als Rechtsnachfolger des durch die Planung betroffenen Grundeigentums, s.o. Ausführung zum Thema Grundstücksbetroffenheit.

#### Beweissicherung Bausubstanz, Bauzeit

Der Einwender trägt vor, beim Bau des Dreifeldbrückenbauwerkes BW 5S mit 72,50 m Länge werde es während der Bauphase zu starken Erschütterungen kommen. Es sollte vor Baubeginn die Bausubstanz der Hofstelle erfasst werden, um ggf. Schäden an der Gebäudesubstanz durch den Straßenbau sind zu dokumentieren und auszugleichen. Die Schallschutzauswirkungen für den Zeitraum des Brückenneubaus seien nicht noch nicht berücksichtigt, diese seien aber auf Grund des langen technologischen Zeitraumes als hohe Beeinträchtigung der Erholungsfunktion für die Hohen Brücke und das gesamte Gebiet zu betrachten. Ob entsprechende Kompensationsmaßnahmen im Vorwege veranlasst werden müssen, sollte geprüft werden.

Der Vorhabenträger sagt zu, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dabei werde der Zustand der vorhandenen Bausubstanz im Wirkungsbereich der Baumaßnahme vor Baubeginn von einem Sachverständigen untersucht und dokumentiert. Eventuell durch die Baumaßnahme auftretende Schäden werden im Nachgang beseitigt bzw. entschädigt. Hinsichtlich des Baulärms verweist der Vorhabenträger darauf, dass Baustellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) seien. Der Anlagenbetreiber habe gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der

Technik vermeidbar seien. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen werden auf ein Mindestmaß beschränkt. Ob beim Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, sei nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AW Baulärm) zu beurteilen. In einem Gutachten habe er Vorhabenträger die Größe der bauinduzierten Geräuschbelästigungen hinsichtlich etwaiger Schutzmaßnahmen untersucht. Das Gutachten komme zum Ergebnis, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte der AW Baulärm in allen untersuchten Szenarien deutlich unterschritten werden. Berücksichtigt worden sei hierbei der relativ große Abstand von ca. 130 m zwischen den geräuschintensiven Bauabläufen bis zu den nächstgelegenen Immissionsorten Starsow und im Bereich Hohe Brücke. Das Gutachten führe den Nachweis, dass ebenfalls keine Beeinträchtigungen durch bauinduzierte Erschütterungen und Luftschadstoffbelastungen an schutzbedürftigen Bereichen zu erwarten seien.

Die Einwendung erledigt sich mit der Zusage des Vorhabenträgers, für die betroffenen Bereiche vor Baubeginn gutachterliche Beweissicherungsverfahren zur Bestandsaufnahme der anliegenden Bebauung und sonstiger Einrichtungen zu veranlassen. Sie wird nicht abgewogen. Die Zusage wird Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses; sie ist unter Ziffer 1.4 dieses Beschlusses gesondert aufgeführt. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Auflage zur Berücksichtigung der AVV Baulärm, wie bereits am 15. April 2015 planfestgestellt, erhalten bleibt.

Für schuldhaft verursachte Schäden, die nachweislich auf einem Fehlverhalten der beteiligten Baufirmen beruhen, wird im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Schadensersatz zu leisten sein, und zwar aus abgetretenem Recht.

#### Lärmimmissionen

Der Einwender trägt vor, entsprechend der Untersuchung der Schallschutzauswirkungen sei die RLS-90 angewendet worden und es ergaben sich keine Schallschutzmaßnahmen für den Trassenverlauf. Die ermittelten Daten durch ein methodisch prognostiziertes Verfahren werden angezweifelt, da eine immissionsortsbezogene Berechnung für die Hofstelle Hohe Brücke nicht expliziert vorliege. Eine erhebliche Steigerung der Beeinträchtigungen könnte auftreten, daher sollte am Brückenbauwerk BW 5S eine Messung der Immissionswerte nach

Inbetriebnahme der Umgehungsstraße in den Sommermonaten geplant werden und ggf. ist der Immissionsschutz nachzurüsten.

Der Einwender befürchtet erhebliche Lärmbeeinträchtigungen seiner Hoflage, auf welcher sich sein Wohnhaus befindet und u.a. Ferienwohnungen vermietet werden und ein großer Bereich an Gartenfläche für Erholung der Gäste liege. Er benötige Lärmschutz gegenüber dem zu erwartendem Straßenlärm.

Seitens des Vorhabenträgers erfolgt der Hinweis auf das BImSchG und die entsprechenden Rechtsverordnungen als Rechtsgrundlage beim Straßenneubau. In der 16. BImSchV seien die Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe festgelegt. Auf Wunsch könne der Nachweis eingesehen werden.

Der Vorhabenträger verweist weiter darauf, dass die Beurteilungsmaßstäbe durch die Immissionsgrenzwerte charakterisiert werden und abhängig von der Gebietseinstufung sind. Liegen keine Bebauungspläne vor, wie es für den Bereich Hohe Brücke der Fall ist, wird die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Wohnbebauung im Außenbereich sei danach wie Misch-, Dorf- und Kerngebiete zu schützen.

Das Grundstück des Einwenders sei mit den Immissionsorten HB01 bis HB05 bei den Einzelpunktberechnungen berücksichtigt worden. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen mit Pegeln von maximal 57 dB(A) tags und maximal 48 dB(A) nachts weit unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts.

Der Einwendung wird stattgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt zunächst die Aussagen des Vorhabenträgers zu den Rechtsgrundlagen und den Festlegungen der Berechnungsverfahren und einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe in der 16. BImSchV. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Die Einhaltung der gesetzlich verbindlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV reichen in diesem vorliegenden Fall jedoch nicht aus. Da der Vorhabenträger in der Planung seine Bemessungen und Argumentationen an der DIN 18005 ausrichtet, muss das im Sinne der Gleichbehandlung für alle in diesem Vorhaben liegenden Immissionsorte gelten. Die DIN 18005 stellt keine für den Straßenbau verbindliche Rechtsgrundlage dar, sie ist als Maßstab für den Städtebau angelegt. Die in der DIN 18005 aufgeführten Orientierungswerte zur Feststellung von Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch eine neu hinzukommende Anlage ist jedoch als Orientierungswert auch im Straßenbau zulässig, zumal bereits die Verwaltungsgerichtsrechtsprechung in jüngerer Zeit auf die Heranziehung niedrigschwelliger Grenzwerte argumentativ abzielt.

Im Bereich Hohe Brücke sind Überschreitungen der Orientierungswerte DIN 18005 festzustellen. Daher gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung unter 1.2.10 auf, den Lärmschutz im Bereich Hohe Brücke zu erweitern. Diese sieht den Einbau lärmindernden Gussasphalts auf der Brücke selbst vor. Außerdem wird die Kollisions- und Irritationsschutzwand auf der Südseite des Bauwerkes mit einer absorbierenden Oberfläche ausgekleidet, damit Reflektionsschall des Verkehrs nicht auf die gegenüberliegende Seite, also den Bereich Hohe Brücke geworfen werden.

Um ein verbleibendes Restrisiko der nach wie vor denkbaren Verlärmung des Immissionsortes 1 und Außenwohnbereichen in Hohe Brücke auszuschließen, wird zudem dem Vorhabenträger aufgegeben, vor Beginn der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung des zusätzlich vorzusehenden Gussasphaltes und der Absorptionsoberfläche der Kollisions- und Irritationsschutzwand und der Besonderheiten des Geländes vor Ort einer Lärmprognose für den Bereich Hohe Brücke vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen, damit etwaig nachgerüstet werden kann. Wegen des Gleichbehandlungsgrundsatzes sind alle Immissionsorte an diesem (gesamten) Vorhaben an den Orientierungswerten der DIN 18005 auszurichten.

Für weitere Ausführungen zu der Thematik wird auf die Ziffern 1.2.10.2 und 3.2.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.



## **P2**

Die Einwender geben an, dass das Bauvorhaben die in ihrem Eigentum befindlichen Flurstücke 76 und 77 der Flur 7 in der Gemarkung Mirow kreuzen und sie einer Veräußerung nicht zustimmen, Teilverkäufe hingen von den Konditionen ab.

Der Vorhabenträger gibt dazu an, dass die Flur 7 der Gemarkung Mirow durch das Bauvorhaben nicht berührt wird. Nach Kenntnis des Vorhabenträger existieren keine Flurstücke 76 und 77 in der Flur 7 in der Gemarkung Mirow. Soweit die Flurstücke 76/1, 76/2 und 77 in der Gemarkung Peetsch gemeint sind, so werden auch diese nicht durch die Trasse oder Kompensationsmaßnahmen betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zu Grundstücksbetroffenheit mangels tatsächlicher Grundstücksbetroffenheit der Einwender durch das Bauvorhaben zurück. Etwaige Konditionen im Grundstücksverkaufsfall sind dem nachfolgenden, vom Planfeststellungsverfahren getrennten Grunderwerbsverfahren vorbehalten.

## **P3**

Der Einwender ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Er gibt an, dass sein Wohngrundstück mit Garten und Außenaufenthaltsbereich in Starsow ca. 200 m entfernt von der Trasse und wenige Meter entfernt von der L 25 liege.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Entfernung des Flurstückes des Einwenders in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 ca. 280 m betrage.

Die Einwendungen wurden im Erörterungstermin behandelt, konnte aber nicht bewältigt werden, sie bleiben vollumfänglich aufrechterhalten.

### Belastung durch Baustellenverkehr und Zusatzverkehr für die Ortslage durch den Teilabschnitt Mirow-Süd, Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks

Der Einwender befürchtet, dass wenn der Bau der Ortsumgehung mit dem Südabschnitt endet, der Verkehr ausschließlich durch Starsow rollen werde. Hier bestünden schon jetzt Belastungen durch die durch den Schwerlastverkehr hervorgerufenen Erschütterungen, welche zu Schäden am Gebäude führen. Er werde durch die geplante Trassenführung je

nach Ausbau der Ortsumgehung und der B 189n durch den induzierten Verkehr auf der L 25 bzgl. des zu erwartenden Lärms betroffen. Insbesondere ergebe sich während der Bauphase des Straßenausbaus eine erhöhte Immissionsbelastung. In den Planungsunterlagen 2018 seien die induzierten Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffbelastungen für die Grundstücke des Einwenders während der Bauphase weder qualifiziert noch quantifiziert, noch Maßnahmen in Betracht gezogen, die diesen Belästigungen und Beeinträchtigungen minimieren.

Aus dem Zusatzverkehr, der erzeugt werde, solange die B 189n nicht gebaut sei, und der damit verbundenen Immissionsbelastung für den Außenbereich des Grundstückes des Einwenders ergebe sich für den Einwender ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust seines Grundstückes. Der Verkehrswert seines Grundstückes in Starsow mit Garten- und Außenbereich bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Durch den wenige 10er m entfernten Verlauf der L 25 und dem je nach Baurealisierung der einzelnen Bauabschnitte stark steigenden Verkehr sei diese Nutzung auf Grund der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 nicht mehr gegeben. Die prognostizierten Werte stellen eine Belästigung und Beeinträchtigung des Außenaufenthaltsbereiches des Wohngrundstückes des Einwenders dar.

Die bestehende Besorgnis zusätzlicher Lärm- und Erschütterungsbelastung durch Baustellenverkehr, der über die Dorfstraße Starsow laufen dürfte, wird im Erörterungstermin weiter untersetzt. Der durch zusätzlichen Verkehr mit Baustellen-LKW verursachte Lärm sei der Baustelle zuzuordnen und es bedürfe Schutzmaßnahmen gegenüber den Anwohnern in der Dorfstraße. Die Dorfstraße sei außerdem zum einen nicht für erhöhten LKW-Verkehr ausgebaut, zum anderen fehle es an einem Gehweg. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger insbesondere Kinder, steigere sich damit auf ein unzumutbares Maß. Es werde verlangt, den Baustellenverkehr nicht durch Starsow Dorfstraße zu lassen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass der Neubau der Ortsumgehung Mirow im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt „OU Mirow“ als laufendes und fest disponiertes Vorhaben enthalten sei. Dieses Vorhaben setzt sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers ist die bauliche Realisierung beider Abschnitte. Die Straßenverbindung der B 189n Mirow - Wittstock sei ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt mit vordringlichem Bedarf enthalten. Daher werde dieses Neubauvorhaben auch bei der Planung für die B 198 Ortsumgehung Mirow kumulativ berücksichtigt. Auch ohne die B 189n ergebe sich durch den Neubau der OU

Mirow eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation (Verkehrsreduktion um 55 % in der Ortsdurchfahrt Mirow, s. Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030).

Der Vorhabenträger führt in o.g. Zusammenhang zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück des Einwenders läge südlich des Knotens der Ortsumgehung mit der L 25, östlich der L 25 und südlich der Dorfstraße von Starsow. Mit der schalltechnischen Untersuchung von März 2018 sei aus Sicht des Vorhabenträgers nachgewiesen, dass durch Geräuschemissionen der geplanten Ortsumgehung im Endausbauzustand ohne und mit B 189n und im Interimszustand, wenn der Südabschnitt vor Fertigstellung des Westabschnittes in Betrieb genommen wird, die geltenden Beurteilungsmaßstäbe an allen Wohngebäuden in Starsow eingehalten werden (siehe hierzu Schalltechnische Lagepläne, Unterlage 11.5, Blatt 1 und 11.8, Blatt 1, sowie Ausführungen zur Gesamtlärbetrachtung und zum nachgeordneten Netz unter Kapitel und 11.1.7, 11.1.8, 11.7.4 und 11.7.5). Durch die Ortsumgehung werden auf dem Wohngrundstück des Einwenders im ungünstigsten Fall (mit B 189n) Beurteilungspegel von maximal 48 dB(A) tags und maximal 41 dB(A) nachts erreicht. Im Planfall ohne B 189 n liegen die Beurteilungspegel bei 45/38 dB(A). Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete (64/54 dB(A) tag/nachts) wird damit weit unterschritten. Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird noch deutlich unterschritten. Die L 25 erzeugt am Grundstück des Einwenders im Prognose-

Null-Fall Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags und von 50 dB(A) nachts. Für den Abschnitt der L 25, südlich des Knoten mit der Ortsumgehung werden keine Veränderungen in der Verkehrsstärke zwischen Prognose-Null- Fall und Prognose-Planfall ohne B 189n sowie zwischen Prognose-Null- Fall und Interimszustand (nur Südabschnitt ist in Betrieb) prognostiziert. Somit sind hier im Planfall ohne B 189n auch keine Erhöhungen der Immissionen von der L 25 zu erwarten. Im Planfall mit B 189n wird sich die Verkehrsstärke auf der L 25 deutlich um ca. 3 dB(A) verringern. Der Vorhabenträger erklärt, dass auch für den Gesamtpegel ersichtlich ist, dass es in allen betrachteten Fällen zu keiner Erhöhung der Straßenverkehrsgeräuschimmissionen kommen wird und ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach nicht besteht.

Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin, schon aus Eigeninteresse zur Vermeidung von weiteren Konflikten grundsätzlich die Dorfstraße in Starsow als Bauandienungsstrecke auszuschließen. Der Bau der Straße werde im Vorkopf-Bauverfahren erfolgen, also wird die Baustelle über die Trasse der OU selber angefahren, das gehört zum Baustellenkonzept und werde gegenüber den Auftragnehmern so vorgegeben. Er legt dar, mit den Bauauftragnehmern zur Erhöhung der Sicherheit des Ausschlusses der Dorfstraße als Bauandienungsstrecke vereinbaren zu können, diese Straße in der Planung der Anfahrt an die Baustelle routenplanerisch und kalkulatorisch außen vor zu lassen. Da die Dorfstraße jedoch öffentliche Straße gem. StrWG M-V sei, stehe sie jedermann, auch Baustellenfahrzeugen uneingeschränkt zur Befahrbarkeit zur Verfügung. Die Bauablaufplanung werde noch entwickelt. Sie sei zum Zeitpunkt der Erörterung noch nicht abgeschlossen, so dass diese Forderung der Einwender durchaus bei der Planung des Bauablaufs und Andienung der Baustellen berücksichtigt werden kann. Der Vorhabenträger sagte jedoch zu, das Nichtbenutzen der Dorfstraße Starsow gegenüber den Bauauftragnehmern zu regeln. Die Planfeststellungsbehörde behielt sich im Erörterungstermin vor, dazu eine Bestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um die Aussparung Dorfstraße für die Baustellenandienung zu sichern.

Der Einwendung wird hinsichtlich der Thematik Aussparung der Dorfstraße als Bauandienungsstrecke zum einen mittels Zusage des Vorhabenträgers, mit den zukünftigen Auftragnehmern die Nichtbefahrung vertraglich zu vereinbaren, in einem gewissen Umfang erledigt, zum anderen mittels der Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Da die Dorfstraße öffentliche Straße i.S.d. StrWG M-V ist und für den Jedermanngebrauch gewidmet ist, steht es dem Vorhabenträger nicht zu, die Sperrung der Dorfstraße mittels

verkehrsrechtlicher Anordnung einzurichten. Zuständig für eine Anordnung des Durchfahrtsverbotes wäre die untere Verkehrsbehörde des Landkreises. Der Vorhabenträger hat lediglich Handhaben gegenüber den Bauauftragnehmern über seine Vertragsgestaltung. Darin kann er ein eigenes Durchfahrtsverbot mit seinen Auftragnehmern vereinbaren. Es ist ihm jedoch auch so nicht abschließend möglich, die Zusage, die Dorfstraße für die Baustellenanfahrten nicht zu benutzen, zu gewährleisten, da sie, s.o., öffentliche Straße ist. Um die zugesagte und beabsichtigte vertragliche Vereinbarung aber wirksamerem Erfolgsdruck zu verleihen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auf, im Bauvertrag/den Bauverträgen, eine Vertragsstrafe vorzusehen, falls die Vereinbarung seitens der Bauunternehmer nicht eingehalten wird, und diese der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Vereinbarung deutlich gefördert und vor allem bei Nichteinhaltung einfacher vollziehbar werden.

Der Besorgnis, dass mit der alleinigen Verwirklichung des Abschnitts Mirow-Süd zusätzlicher Verkehr auf die L 25 und damit in die Nähe des Wohnhauses des Einwenders gezogen würde, wird mit der Verklammerung der beiden Bauabschnitte Mirow-Süd und Mirow-West, siehe Ziffer 1.1 (2) abgeholfen.

Induzierter Verkehr wegen Fertigstellung nur des Abschnittes Mirow-Süd der Ortsumgebung wird nicht erzeugt, da beide Vorhaben nur gemeinsam gebaut und für den Verkehr freigegeben werden dürfen. Es wird auf Ziffer 3.2.3 Abschnittsbildung verwiesen. Dem Vorbringen in der Einwendung die Abschnittsbildung betreffend wird damit gleichermaßen abgeholfen. Durch die Verklammerung wird insbesondere auch der Besorgnis des Einwenders, gerade auf seinem Wohngrundstück mit der besonderen Nähe zur Kreuzung der L 25 mit der Dorfstraße in Starsow durch zusätzliche Verkehre im Kreuzungsbereich verlärmert und erschüttert zu werden, abgeholfen.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen

soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes

Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück des Einwenders keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge

sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes des Einwenders durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes des Einwenders von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück.

Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.



#### **P4**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Ihr Wohngrundstück mit Garten und Außenaufenthaltsbereich in Starsow liegt ihren Angaben nach ca. 100 m entfernt von der Trasse.

Der Vorhabenträger gibt dazu an, dass die Entfernung des Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 ca. 150 m betrage.

Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

#### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks, Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Sie trägt vor, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen des Verlaufs der Ortsumgehung auf der Trasse 3 bPF komme es zur Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trasse in einer Entfernung von über 150 m zur Achse der geplanten Ortsumgehung und sei mit den Immissionsorten IO 12 und IO 32 in der schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Für das Wohngrundstück seien für den ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts berechnet worden. Die geltenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts werden weit unterschritten. Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit noch deutlich unterschritten. Im Ergebnis läge eine Lärmbetroffenheit i.S. der für die Planfeststellung eines Straßenneubaus heranzuziehenden Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV auf dem Grundstück der Einwenderin (Wohngebäude und Außenwohnbereiche) in keinem der untersuchten Planfälle vor.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befände. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen

im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die in Frage kommenden Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt. Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrighschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück.

Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.

Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgebung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwenderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 150 m zu den

Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsbildfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Kaufentscheidung

Die Einwenderin gibt weiter an, in der Kaufentscheidung für die Grundstücke und später beim Ausbau des Wohnhauses darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie in der seinerzeit noch nicht rechtswirksamen UVP noch zur Disposition stand, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugstrasse verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Der Aspekt der Einwendung wird zurückgewiesen.

In dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten und deren Kontext zur vorgetragenen Kaufentscheidung für das Grundstück durch die Einwenderin sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben hier keine Eröffnung eines vollziehbaren Schutzes des Vertrauens der Einwenderin im Zusammenhang mit der getätigten Kaufentscheidung.

Es mag schon sein, dass ein Kauf möglicherweise nicht getätigt worden wäre, wäre die Variante 3b PF schon abschließend bekannt gewesen. Die landesplanerische Beurteilung des AfRL aus 2006 legte jedenfalls vor, dass es zu einer Trassenvariante in erkennbarer Nähe – selbst wenn optimiert – zu Starsow geplant werden würde. Die geltend gemachten vermeintlichen Wertminderungen am Grundstück sind entweder schon in diese Kaufentscheidung mit eingeflossen, oder sie konnten für die Zukunft kalkuliert werden; dass es eine Ortsumfahren in der Nähe geben wird, war jedenfalls erkennbar.

Eine landesplanerische Stellungnahme weist keine Wirkung aus, die vertrauensschutzbildend „Bautabuzonen“ darstellt, etwa, dass die nicht dargestellten/diskutierten Bereiche außerhalb der Varianten des Raumordnungsverfahrens sicher vor Überplanung sind o.ä.



Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P5**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Sie gibt an, dass ihr Wohn- und Erholungsgrundstück in Starsow ca. 100 m entfernt von der Trasse liege. Nach Angaben des Vorhabenträgers beträgt die Entfernung des Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 ca. 190 m.

Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Sie trägt vor, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen des Verlaufs der OU auf der Trasse 3b PF komme es zu Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005, dem Ausbau der Wegekreuzung nahe des Grundstücks der Einwenderin und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben. Es komme zu Belästigungen und Beeinträchtigungen des Außenaufenthaltsbereiches.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden

und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trasse in einer Entfernung von > 200 m zur Achse der geplanten Straße. Der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) werde im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) bereits in einer Entfernung von 60 m zur Achse der geplanten Ortsumgehung eingehalten (siehe hierzu Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Am Wohnhaus der Einwenderin berechne die Lärmprognosebetrachtung einen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts für den ungünstigsten Zustand, der die hinzukommenden Verkehrszahlen der B 189n als später hinzukommenden Verkehrsweg mit einberechne. Die nach der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts

blieben damit weit unterschritten. Selbst der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde noch deutlich unterschritten. Eine Lärmbetroffenheit i.S. der für die Planfeststellung eines Straßenneubaus heranzuziehenden Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV läge auf dem Grundstück der Einwenderin (Wohngebäude und Außenwohnbereiche) in keinem der untersuchten Planfälle vor. Im maßgeblichen Planfall der aktuellen Antragsunterlage (Var. 3b PF mit Verkehr B 189n) werden sogar die ORW der DIN 18005 unterschritten, die niedriger angesetzt seien. Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Entfernung der Trasse vom Grundstück der Einwenderin beträgt nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde entsprechend der Planung ca. 200m.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte

des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPg, die durch den Betrieb

von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den

Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstücks der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgebung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse

getragenen Vorhaben hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld des Anwohners, der bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwender aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich

zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

### Kaufentscheidung

Die Einwenderin gibt weiter an, in der Kaufentscheidung für die Grundstücke und später beim Ausbau des Wohnhauses darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie in der seinerzeit noch nicht rechtswirksamen UVP noch zur Disposition stand, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugstrasse verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Die Einwendung zur gestörten Kaufentscheidung wird zurückgewiesen

In dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten und deren Kontext zur vorgetragenen Kaufentscheidung für das Grundstück durch die Einwenderin sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben hier keine Eröffnung eines vollziehbaren Schutzes des Vertrauens der Einwenderin im Zusammenhang mit der getätigten Kaufentscheidung.

Es mag schon sein, dass ein Kauf möglicherweise nicht getätigt worden wäre, wäre die Variante 3b PF schon abschließend bekannt gewesen. Die landesplanerische Beurteilung des AfRL aus 2006 legte jedenfalls vor, dass es zu einer Trassenvariante in erkennbarer Nähe – selbst wenn optimiert – zu Starsow geplant werden würde. Die geltend gemachten



vermeintlichen Wertminderungen am Grundstück sind entweder schon in diese Kaufentscheidung mit eingeflossen, oder sie konnten für die Zukunft kalkuliert werden; dass es eine Ortsumfahren in der Nähe geben wird, war jedenfalls erkennbar.

Eine landesplanerische Stellungnahme weist keine Wirkung aus, die vertrauensschutzbildend „Bautabuzonen“ darstellt, etwa, dass die nicht dargestellten/diskutierten Bereiche außerhalb der Varianten des Raumordnungsverfahrens sicher vor Überplanung sind o.ä..

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehre verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P6**

Der Einwender ist grundstücksbetroffen. Sein Grundstück in Starsow wird durch die Ortsumgehung überbaut. Das Wohn- und Erholungsgrundstück liegt ca. 100 m entfernt von der Trasse. Ein Teil des Flurstücks ist für landwirtschaftliche Nutzung verpachtet. Der Vorhabenträger bestätigt, dass im ausgelegten Grunderwerbsplan das Flurstück des Einwenders in der Gemarkung Starsow dauerhaft (405 m<sup>2</sup> für die Trasse und 569 m<sup>2</sup> für LBP-Maßnahmen) und bauzeitlich d.h. vorübergehend (2459 m<sup>2</sup>) beansprucht wird. Die Entfernung des Zaunes (d.h. des Wohn- und Erholungsbereiches) auf dem Flurstück des Einwenders zur geplanten Trasse der B 198 beträgt ca. 115 m.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und gestörtes Landschaftsbild

Der Einwender führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust seines Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Der Einwender trägt vor, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen des Verlaufs der Trasse der OU 3b PF (100 m vom Grundstück) komme es zur Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005

sowie einer Beschränkung der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Es komme auch zu Beeinträchtigungen der Sicht auf die Landschaft durch bis zu 4 m hohe Dämme. Infolge dessen ist die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, dass im Rahmen der Linienbestimmung die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht worden seien, unter akustischen Gesichtspunkten bewertet und Bestandteil der Variantenuntersuchung seien. Es wurden hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen. Im Ergebnis dessen wurde Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt. Es wurde im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS festgestellt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (vgl. Punkt 3). Bei der Variante 3b PF handelt es sich um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Der Vorhabenträger führt aus, das Wohngrundstück des Einwenders liege südlich der Trasse in einer Entfernung von über 150 m zur Achse der geplanten Ortsumgehung. Das Wohnhaus des Einwenders sei mit dem Immissionsort IO 08 bei den Einzelpunktberechnungen in der

Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 55/48 dB(A) tags/nachts werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird noch deutlich unterschritten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers seien vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen wurden im Erörterungstermin behandelt, konnten aber nicht bewältigt werden. Sie bleiben vollumfänglich aufrechterhalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte

des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden. Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder

überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück des Einwenders keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes des Einwenders durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine

(entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstücks des Einwenders von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks

ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld des Anwohners, der bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwander aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von > 100 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem

Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Grundstücksbetroffenheit, Pachtflächen

Der Einwender trägt weiter vor, dass ein Teil des Flurstücks 3 in der Flur 3 zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet sei. Dieser Teil sei nach der Realisierung des Straßenbaus auf der Vorzugsvariante 3b PF zerschnitten. Der nördliche entstehende Teil wäre landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar und könne daher auch nicht mehr verpachtet werden. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverband müsse dann durch den Eigentümer erfolgen. Dies würde zur wirtschaftlichen Einbußen führen.

Der Vorhabenträger bestätigt die Inanspruchnahme des Flurstücks 3 der Flur 3 in der Gemarkung Starsow. Die nördlich verbleibende Restfläche des o.g. Flurstücks betrage ca. 1.500 m<sup>2</sup>. Es wird darauf verwiesen, dass Bewirtschaftungerschwernisse und sonstige Mehraufwendungen im Rahmen des Grunderwerbs bzw. im Entschädigungsfeststellungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren geregelt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum des Einwenders in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für den betroffenen Grundstückseigentümer darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen



Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses des Eigentümers am Erhalt seiner Flächen. Die Belange des Eigentümers können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders zur Verwirklichung der planerischen Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern. Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehre verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie auf diese Ziffer 3.2.5.9 (nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P7**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Ihre Wohn- und Erholungsgrundstücke liegen ihren Angaben nach weniger als 100 m entfernt von der Trasse.

Der Vorhabenträger gibt an, dass die Entfernung des Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 ca. 190 m betrage.

Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

## Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Sie erklärt, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks mit Garten und Außenbereich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen des Verlaufs der OU auf der Trasse 3b PF komme es zu Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht auf die Landschaft erheblich. Infolge dessen ist die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben. Es komme zu Belästigungen und Beeinträchtigungen des Außenaufenthaltsbereiches.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und

definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Eine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV liege nicht vor. Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trasse in einer Entfernung von ca. 200 m zur Achse der geplanten Straße und südlich der Dorfstraße. Der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64 / 54 dB(A) werde im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) bereits in einer Entfernung von 60 m zur Achse der geplanten Ortsumgehung eingehalten (siehe hierzu Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt N1). Auf dem Wohngrundstück (Wohnhaus und Außenwohnbereiche) der Einwenderin berechnen sich Beurteilungspegel von maximal 51 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts für den ungünstigsten Zustand mit B 189n erreicht. Die geltenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts werden damit weit unterschritten. Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird noch deutlich unterschritten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei

raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den

Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt. Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden

seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten. Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzungen zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgebung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen.

Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwanderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die

Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Kaufentscheidung

Die Einwenderin gibt weiter an, in der Kaufentscheidung für die Grundstücke und später beim Ausbau des Wohnhauses darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie in der seinerzeit noch nicht rechtswirksamen UVP noch zur Disposition stand, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugstrasse verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Die Einwendung zur Kaufentscheidung wird zurückgewiesen.

In dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten und deren Kontext zur vorgetragenen Kaufentscheidung für das



Grundstück durch die Einwenderin sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben hier keine Eröffnung eines vollziehbaren Schutzes des Vertrauens der Einwenderin im Zusammenhang mit der getätigten Kaufentscheidung.

Es mag schon sein, dass ein Kauf möglicherweise nicht getätigt worden wäre, wäre die Variante 3b PF schon abschließend bekannt gewesen. Die landesplanerische Beurteilung des AfRL aus 2006 legte jedenfalls vor, dass es zu einer Trassenvariante in erkennbarer Nähe – selbst wenn optimiert – zu Starsow geplant werden würde. Die geltend gemachten vermeintlichen Wertminderungen am Grundstück sind entweder schon in diese Kaufentscheidung mit eingeflossen, oder sie konnten für die Zukunft kalkuliert werden; dass es eine Ortsumfahren in der Nähe geben wird, war jedenfalls erkennbar.

Eine landesplanerische Stellungnahme weist keine Wirkung aus, die vertrauensschutzbildend „Bautabuzonen“ darstellt, etwa, dass die nicht dargestellten/ diskutierten Bereiche außerhalb der Varianten des Raumordnungsverfahrens sicher vor Überplanung sind o.ä. .

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P8**

Die Einwender sind durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Sie geben an, ihr Wohn- und Erholungsgrundstück liege weniger als 100m entfernt von der Trasse. Der Vorhabenträger benennt die Entfernung des Flurstückes der Einwender in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 mit ca. 125 m.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und gestörtem Landschaftsbild

Die Einwender führen an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme

durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Der Verkehrswert des Grundstücks der Einwender bemesse sich ihren Angaben zufolge nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen des Verlaufs der OU auf der Trasse 3b PF komme es zu Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht auf die Landschaft erheblich. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben. Es komme zu Belästigungen und Beeinträchtigungen des Außenaufenthaltsbereiches.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch

dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Eine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV entstehe nicht. Das Wohngrundstück der Einwender liege südlich der Trasse in einer Entfernung von über 140 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit dem Immissionsorten IO 11, IO 12, IO 24 und IO 36 (Gebäude und Aufenthaltsbereiche im Freien) bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 56/49 dB(A) tags/nachts werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit eingehalten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwender sind trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und haben sich nicht vertreten lassen. Es wurde in Abwesenheit verhandelt. Die Einwendungen konnten im Erörterungstermin nicht bewältigt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen

soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von

Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwender keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an

verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrighschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten. Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwender durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwender von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.

Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgebung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen.

Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohner, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatten, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwander aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die

Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Ferienwohnung

Die Einwender tragen weiter vor, in den Bau einer Ferienwohnung mit Ausrichtung auf den Freiraum des Feuchtgebietes Nordost Starsow investiert zu haben, deren dazugehörenden Außenaufenthaltsorte in ihrer Qualität durch die Ortsumgehung im Verlauf der Vorzugvariante 3b PF zerstört würde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu den Gründen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.4.4 „Einwendungen zu den Planungsvarianten“.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.



## **P9**

Der Einwender ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Seine Grundstücke werden durch die Ortsumgehung überbaut.

Der Einwender trägt vor, sein Wohn- und Erholungsgrundstück liege weniger als 100 m entfernt von der Trasse. Ein Teil des Flurstücks sei für landwirtschaftliche Nutzung verpachtet.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass im ausgelegten Grunderwerbsplan ein Flurstück des Einwenders in der Gemarkung Starsow dauerhaft (540 m<sup>2</sup>) und bauzeitlich d.h. vorübergehend (261 m<sup>2</sup>) sowie ein weiteres Flurstück in der Gemarkung Starsow dauerhaft (569 m<sup>2</sup>) und vorübergehend (423 m<sup>2</sup>) beansprucht werden. Die Entfernung des Zaunes auf dem Flurstück mit Wohn- und Erholungszweck zur geplanten Trasse der B 198 betrage ca. 140 m.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Der Einwender führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher, materieller und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Der Verkehrswert des Grundstücks bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen des Verlaufs der OU auf der Trasse 3b PF komme es zu Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht. Infolge dessen ist die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben. Es kommt zu Belästigungen und Beeinträchtigungen des Außenaufenthaltsbereiches.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits

zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Eine Lärmbetroffenheit i.S. der für die Planfeststellung eines Straßenneubaus heranzuziehenden Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV liege auf dem Grundstück des Einwenders (Wohngebäude und Außenwohnbereiche) in keinem der untersuchten Planfälle vor. Das Wohngrundstück des Einwenders liege südlich der Trasse in einer Entfernung von > 180 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit dem Immissionsorten IO 07 und IO 39 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 52/45 dB(A) tags/nachts am Wohnhaus und maximal 55 dB(A) tags in den Außenwohnbereichen werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit deutlich unterschritten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Der Einwender ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Grundstücksinanspruchnahme für die Trasse rechtfertigt sich aus dem überwiegenden öffentlichen Interesse des Bauvorhabens, das bereits durch den Bundesgesetzgeber mit dem 6. FStrAbÄndG und dem BVWP verbindlich dargestellt ist; dazu wird auf Ziffer 3.2.2, verwiesen. Unter Verweis auf die Variantenwahl mit der Ausarbeitung der Vorzugsvariante, Ziffer 3.2.4, die ebenfalls als rechtmäßig bewertet wird, ergibt sich die gesetzlich gerechtfertigte Inanspruchnahme der Grundeigentumsflächen, die durch die Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 GG getragen wird.

Eine Existenzgefährdung wegen des Flächenentzuges wurde nicht geltend gemacht und ist auch so nicht ersichtlich.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der

16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu

der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück des Einwenders keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes des Einwenders durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes des Einwenders von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am

Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhaben hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld des Anwohners, der bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden des Einwenders aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei

jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Grundstücksinanspruchnahme, Pachtflächen, Kompensation

Der Einwender führt aus, dass der nach Realisierung der Ortsumgehung auf der Vorzugstrasse 3b PF verbleibende Teil landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar sei und daher auch nicht mehr verpachtet werden könne. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverband muss dann durch den Eigentümer erfolgen. Dies würde zu wirtschaftlichen Einbußen führen.

Er fordert, dass wenn die Ortsumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut werde, der entstandene Wertverlust der Grundstücke zu entschädigen sei, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar seien. Die Entschädigung könne erstens durch Ankauf der zur Zeit verpachtete Restgrundstücke nördlich der Ortsumgehung, welche dauerhaft in Anspruch genommen werden, erfolgen, so dass der wirtschaftliche und ideelle Verlust ausreichend kompensiert werde und zweitens durch Anpachtung eines Teiles der Restgrundstücke (Flur 1, Flurstück 24 und Flur 3, Flurstück 1) südlich der Ortsumgehung, um eingriffsnah, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, eine naturschutzrechtliche Kompensation gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen, z.B. durch Ansaat und 30- Jährige Entwicklungspflege eines Trockenrasenbiotopes

Der Vorhabenträger erwidert, dass der nach der Realisierung verbleibende Teil nördlich der Trasse durch Kompensationsmaßnahmen (Heckenpflanzung) dauerhaft in Anspruch



genommen werde und keine Restfläche verbleibe. Die verbleibende Fläche südlich der Ortsumgebung werde zwar verringert, bleibe jedoch weiterhin landwirtschaftlich nutzbar. Der Vorhabenträger bedankt sich für das Flächenangebot und teilt mit, dass die notwendigen Kompensationsmaßnahmen jedoch keine weiteren Flächen erfordern. Außerdem würde es dadurch zur weiteren Flächenteilung bzw. -verkleinerung und damit einer erschwerten Bewirtschaftung der westlichen und östlichen Ackerfläche kommen. Wie bereits ausgeführt, verbleiben nördlich der Trasse zudem keine Restflächen bei den genannten Flurstücken.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum des Einwenders in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für den betroffenen Grundstückseigentümer darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses des Eigentümers am Erhalt seiner Flächen. Die Belange des Eigentümers können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders zur Verwirklichung der planerischen Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern. Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung,

d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 II 1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht, die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom Bundesnaturschutzgesetz zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen.

Das trifft gemäß § 20 Abs. 3 S.3 NatSchAG M-V auch auf die Kompensationsmaßnahmen der im vorliegenden Fall aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendigen Eingriffs in gesetzlich geschützte Biotop, z.B. Sandmagerrasen zu.

### Kaufentscheidung

Die Einwender gibt weiter an, in der Kaufentscheidung für die Grundstücke und später beim Ausbau des Wohnhauses darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie in der seinerzeit noch nicht rechtswirksamen UVP noch zur Disposition stand, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugstrasse verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

In dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten und deren Kontext zur vorgetragenen Kaufentscheidung für das Grundstück durch die Einwenderin sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben hier keine Eröffnung eines vollziehbaren Schutzes des Vertrauens der Einwenderin im Zusammenhang mit der getätigten Kaufentscheidung.

Es mag schon sein, dass ein Kauf möglicherweise nicht getätigt worden wäre, wäre die Variante 3b PF schon abschließend bekannt gewesen. Die landesplanerische Beurteilung des AfRL aus 2006 legte jedenfalls vor, dass es zu einer Trassenvariante in erkennbarer Nähe – selbst wenn optimiert – zu Starsow geplant werden würde. Die geltend gemachten vermeintlichen Wertminderungen am Grundstück sind entweder schon in diese Kaufentscheidung mit eingeflossen, oder sie konnten für die Zukunft kalkuliert werden; dass es eine Ortsumfahren in der Nähe geben wird, war jedenfalls erkennbar.

Eine landesplanerische Stellungnahme weist keine Wirkung aus, die vertrauensschutzbildend „Bautabuzonen“ darstellt, etwa, dass die nicht dargestellten/diskutierten Bereiche außerhalb der Varianten des Raumordnungsverfahrens sicher vor Überplanung sind o.ä. .

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehre verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P10**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Ihre Wohn- und Erholungsgrundstücke liegen ihren Angaben nach weniger als 100 m entfernt von der Trasse.

Der Vorhabenträger benennt die Entfernung des Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 mit ca. 110 m.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Sie wendet ein, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen des Verlaufs der OU auf der Trasse 3b PF komme es zu Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben. Es komme zu Belästigungen und Beeinträchtigungen des Außenaufenthaltsbereiches.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen

(16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018). Am Wohngebäude der Einwenderin liege bei der gewählten Trasse keine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV vor. Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trasse in einer Entfernung von > 130 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit den Berechnungspunkten IO 017, 1018, IO 19 und IO 31 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 56/49 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 56 dB(A) tags in den Außenwohnbereichen wird der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird damit eingehalten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene

Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrighschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück.



Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgebung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwenderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 130 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden

Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern

3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

#### **P11**

Der Einwender ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Sein Grundstück wird durch die Ortsumgehung überbaut. Das Flurstück entlang der Trasse wird seinen Angaben nach vom Einwender landwirtschaftlich genutzt, bearbeitet und gepflegt.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass im ausgelegten Grunderwerbsplan das Flurstück des Einwenders in der Gemarkung Starsow bauzeitlich d.h. vorübergehend (511 m<sup>2</sup> für die Trasse, 14 m<sup>2</sup> für LBP) und dauerhaft für die Trasse (643 m<sup>2</sup>) beansprucht wird.

Der Einwender ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

#### Flächeninanspruchnahme, Flächenerreichbarkeit

Der Einwender führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und materieller Wertverlust seines Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Das Flurstück 36 in der Flur 4 werde von ihm landwirtschaftlich genutzt, bearbeitet und gepflegt. Nach der Realisierung des Baus auf der geplanten Trasse der Variante 3b PF bliebe sein Flurstück zerschnitten zurück. Der südlich entstehende Teil sei zukünftig landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar. Dies führe zu wirtschaftlichen Einbußen.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche des nördlichen Teils seines verbleibenden Flurstücks sei von Starsow aus nur durch eine Überquerung der geplanten Trasse 3b PF zu erreichen. Die Querung sei mit erheblichen Gefahren verbunden. Maßnahmen zur Sicherung und zur Minderung von Gefahren und Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr seien nur völlig unzureichend in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt worden. Die Überquerung mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen (Traktoren u.ä.) der geplanten Ortsumgehung sei keine verkehrssichere Lösung.

Sollte die Ortsumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut werden, so sei der entstandene Wertverlust der Grundstücke

des Einwenders finanziell zu kompensieren, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar seien. Die Kompensation könne durch Ankauf des genutzten Restgrundstückes (Flur 4, Flurstück 36) südlich der OU erfolgen, so dass der wirtschaftliche, materielle und ideelle Verlust ausreichend kompensiert wird. Ferner seien geeignete Maßnahmen in der Planung der Ortsumgehung zu berücksichtigen, die einer verkehrssicheren Überquerung mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen ermöglichen.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass nach der Herstellung der Ortsumgehung eine sehr geringe Restfläche im Süden des betroffenen Flurstücks verbleibe und verweist darauf, dass Bewirtschaftungserschwernisse, sonstige Mehraufwendungen oder ein Ankauf der Restfläche im Rahmen des Grunderwerbs bzw. im Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren geprüft und geregelt werden. Die Erreichbarkeit der Flächen von Starsow aus sei über Weg 2 durch Überquerung der Bundesstraße oder über den Knoten L 25 und direkt von der Bundesstraße gegeben. Die Kreuzung mit dem Weg 2 erfolge nach geltendem Regelwerk und sei verkehrssicher. Besondere Maßnahmen für den landwirtschaftlichen Verkehr seien nicht erforderlich.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum des Einwenders in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für den betroffenen Grundstückseigentümer darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses des Eigentümers am Erhalt seiner Flächen. Die Belange des Eigentümers können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders zur Verwirklichung der planerischen

Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern. Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf die Zufahrtmöglichkeiten zu den verbleibenden Flächen im Eigentum des Einwenders nördlich der Trasse der Ortsumgehung mit landwirtschaftlichen Geräten von Starsow aus sieht die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Anbindungen über die L 25 oder über die Ortsumgehung und Weg 2 als unkritisch an; die Ausgestaltung entspricht dem technischen Regelwerk RAL 2012 (Richtlinie für die Anlage für Landstraßen) und ist in ihrer Ausführung verkehrssicher. Sie ist deswegen zumutbar und kann nicht herangezogen werden als Begründung einer Nichterreichbarkeit von Flurstücken. Die Zufahrten bleiben gewährleistet bzw. werden neu angelegt, wenn sie durch das Vorhaben zu verändern oder zu verlegen sind. Die Erreichbarkeit des Flurstücks ist durch das geplante Ersatzwegenetz weiterhin gewährleistet. Den Forderungen des Einwenders nach weiteren Maßnahmen zur sicheren Überquerung landwirtschaftlicher Nutzfahrzeug wird, auch unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit, nicht entsprochen.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P12**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Ihr Grundstück wird durch die Ortsumgehung überbaut. Ihre Wohn- und Erholungsgrundstücke liegen weniger als 100m entfernt von der Trasse und direkt an der L 25.

Die Einwenderin trägt vor, ein Teil eines Flurstückes sei zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass im ausgelegten Grunderwerbsplan ein Flurstück der Einwenderin in der Gemarkung Starsow bauzeitlich d.h. vorübergehend (97 m<sup>2</sup>) und dauerhaft (33 m<sup>2</sup> für LBP-Maßnahmen) beansprucht werde. Der Abstand ab Zaun des betroffenen Flurstückes in der Gemarkung Starsow liege zur geplanten Trasse der B 198 ca. 115 m entfernt. Das weitere Flurstück liege ca. 235m von der geplanten Trasse entfernt.

Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin führt an, dass sich aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ein wirtschaftlicher und ideeller Wertverlust ihres Grundstücks ergebe, dessen Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt sei. Die Einwenderin führt in dem Zusammenhang an, dass sich der Verkehrswert des Grundstücks nach der Nutzung als Erholungsgrundstück bemesse. Wegen der L25 und Realisierung der OU komme es zu stark ansteigenden Verkehr und Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht auf die Landschaft erheblich. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht worden, unter akustischen Gesichtspunkten bewertet und sie seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es wurden hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen. Im Ergebnis

dessen wurde Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt. Es wurde im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS festgestellt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handelt es sich um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b. Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018). Am Wohngebäude der Einwenderin liege bei der gewählten Trasse keine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV vor. Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich des Knotens der Ortsumgehung mit der L 25 und östlich der L 25. Das Wohngrundstück sei mit den Immissionsorten IO 1, IO 2, IO 24 und IO 44 bei den Berechnungen in der schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit Beurteilungspegeln von maximal 51/44 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 52 dB(A) tags in den Außenwohnbereichen werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) durch Geräuschemissionen der geplanten Ortsumgehung weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit eingehalten. Auch für die Gesamtlärmbetrachtung und die Auswirkungen des Neubaus der Ortsumgehung auf den Verkehr auf der L 25 wurde nachgewiesen, dass die geltenden Beurteilungsmaßstäbe eingehalten werden. In der Verkehrsprognose wurden für den hier relevanten Abschnitt der L

25, südlich des Knoten mit der Ortsumgehung, keine Veränderungen in der Verkehrsstärke zwischen Prognose-Null-Fall und Prognose- Planfall ohne B 189n sowie zwischen Prognose-Null-Fall und Interimszustand (nur Südabschnitt ist in Betrieb) prognostiziert. Somit seien hier im Planfall ohne B 189n und im Interimszustand auch keine Erhöhungen der Immissionen von der L 25 zu erwarten. Im Planfall mit B 189n werde sich die Verkehrsstärke auf der L 25 deutlich um ca. 3 dB(A) verringern (siehe hierzu Schalltechnische Lagepläne, Unterlage 11.5, Blatt 1 und 11.8, Blatt 1, sowie Ausführungen zur Gesamtlärbetrachtung und zum nachgeordneten Netz unter Kapitel und 11.1.7, 11.1.8, 11.7.4 und 11.7.5).

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.



Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete,

insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst

dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstücks der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzungen zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehungen sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich

eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld des Anwohners, der bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwender aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem

Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Flächeninanspruchnahme, Pachtflächen

Die Einwenderin führt weiter aus, dass ein Teil des Flurstücks 11 in der Flur 3 verpachtet sei. Dieser verpachtete Flurstücksteil verbliebe nach der Realisierung des Baus zerschnitten. Das südlich entstandene Teilgrundstück sei landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar und könnte daher auch nicht mehr verpachtet werden. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverbände müsse dann durch den Eigentümer erfolgen. Dies würde zu wirtschaftlichen Einbußen führen. Werde die Ortumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut, fordert die Einwenderin, den entstandenen Wertverlust der Grundstücke zu kompensieren, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar seien. Die Kompensation könne durch Anpachtung eines Teils des Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 11) südlich der OU erfolgen, um eingriffsnah wie vom Gesetzgeber vorgesehen eine naturschutzrechtliche Kompensation gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen, z.B. durch Ansaat und 30-Jährige Pflege eines Trockenrasenbiotopes.

Der Vorhabenträger erwidert, dass es durch das Vorhaben zu keiner Zerschneidung des benannten Flurstückes käme. Die beanspruchten Flächen bilden in sich abgeschlossene Flächen. Das südlich der Straße verbleibende Flurstück könne auch weiterhin bewirtschaftet werden. Insbesondere der Bereich des Ackers, der vermutlich verpachtet ist, werde durch den Bau nicht berührt und könne weiterhin genutzt und verpachtet werden. Der Vorhabenträger verweist darauf, dass Bewirtschaftungerschwernisse und sonstige Mehraufwendungen im Rahmen des Grunderwerbs bzw. im Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren geregelt werden.

Der Vorhabenträger hat ferner die Umsetzungsmöglichkeit für den Kompensationsvorschlag auf dem Flurstück der Einwenderin geprüft. Im Ergebnis käme es jedoch im Falle einer Nutzung der angebotenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu einer weiteren Flächenteilung bzw. -Verkleinerung der nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen und somit zu

einer erschwerten Bewirtschaftung der westlich und östlich an dem Flurstück anliegenden Ackerflächen. Hier müsse die gesamte zu bewirtschaftende Ackerfläche gesehen werden. Auch seien für notwendige Kompensationsmaßnahmen keine weiteren Flächen erforderlich. Insofern könne der Vorschlag der Einwenderin nicht umgesetzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt nach Prüfung (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan 1 der Unterlage 14) die Aussagen zur Grundstücksinanspruchnahme. Es erfolgt hierdurch keine Zerschneidung der Flächen im Eigentum der Einwenderin.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust, Mehraufwendungen usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 II 1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht, die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom Bundesnaturschutzgesetz zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen.

Das trifft gemäß § 20 Abs. 3 S. 3 NatSchAG M-V auch auf Kompensation der im vorliegenden Fall aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope z.B. Sandmagerrasen, zu.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehre verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

### **P13**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Eines ihrer Grundstücke wird durch die Ortsumgebung überbaut. Ihre Wohn- und Erholungsgrundstücke liegen ca. 100 m entfernt von der Trasse.

Die Einwenderin trägt vor, ein Teil eines Flurstücks sei zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet und werde zur Erholung genutzt.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass der nördliche Bereich des einen Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow bauzeitlich d.h. vorübergehend (131 m<sup>2</sup>) und zusätzlich ein sehr geringer Teil davon anschließend dauerhaft für die Trasse (1 m<sup>2</sup>) bzw. für eine Pflanzung (4 m<sup>2</sup>) beansprucht werde. Die Entfernung des Zaunes (d.h. des Wohn- und Erholungsbereiches) auf einem Flurstück in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 betrage ca. 115 m. Die Entfernung des weiteren Flurstückes in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 betrage ca. 195 m.

Die Einwendungen wurden im Erörterungstermin mit der Einwenderin behandelt, konnten aber nicht bewältigt werden, sie bleiben vollumfänglich aufrechterhalten.

Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Aus der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF ergebe sich ein wirtschaftlicher, materieller und ideeller Wertverlust der Grundstücke der Einwenderin, deren Inanspruchnahme durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt werde. Der Verkehrswert des Grundstücks bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen der L 25 und der Realisierung der OU käme es zu stark ansteigenden Verkehr und Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 bei den unterschiedlichen Planfällen und Beschränkungen der wunderschönen Sicht auf die wunderschöne Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge



konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Am Wohngebäude der Einwenderin liege bei der gewählten Trasse keine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV vor. Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trasse in einer Entfernung von ca. 200 m zur Achse der geplanten Straße. Der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts werde im ungünstigsten Fall (Prognose-Planfall 2030 mit B 189n) bereits in einer Entfernung von 60 m zur Achse der geplanten Ortsumgehung eingehalten (siehe hierzu Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt NI). Durch die Einhaltung der Beurteilungsmaßstäbe an den näher zur Trasse gelegenen Immissionsorten nördlich der Dorfstraße sei auch die Einhaltung der Beurteilungsmaßstäbe an allen Wohnhäusern sichergestellt, die sich südlich der Dorfstraße befinden.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der

16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu

der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am

Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhaben hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwenderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei

jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Belastungen während der Bauphase

Die Einwanderin bemängelt, dass die induzierten Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffbelastungen für ihre Grundstücke während der Bauphase weder qualifiziert, noch quantifiziert dargestellt seien, noch Konzepte entwickelt und Maßnahmen in Betracht gezogen wurden, die diese Belästigungen und Beeinträchtigungen minimieren.

Bezüglich des Baulärms weist der Vorhabenträger darauf hin, dass Baustellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) seien. Der Anlagenbetreiber habe gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ob beim Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, sei nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen (AW Baulärm) zu beurteilen.

In einem Gutachten habe der Vorhabenträger die Größe der bauinduzierten Geräuschbelästigungen hinsichtlich etwaiger Schutzmaßnahmen untersucht. Das Gutachten komme zum Ergebnis, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in allen untersuchten Szenarien deutlich unterschritten werden. Berücksichtigt werde hierbei der relativ große Abstand von ca. 130 m zwischen den geräuschintensiven Bauabläufen bis zu den nächstgelegenen Immissionsorten Starsow und im Bereich Hohe Brücke. Das

Gutachten führe den Nachweis, dass ebenfalls keine Beeinträchtigungen durch bauinduzierte Erschütterungen und Luftschadstoffbelastungen an schutzbedürftigen Bereichen zu erwarten seien.

Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin, schon aus Eigeninteresse zur Vermeidung von weiteren Konflikten grundsätzlich die Dorfstraße in Starsow in der Planung der Bauausführung als Bauandienungsstrecke auszuschließen. Der Bau der Straße werde im Vorkopf-Bauverfahren erfolgen, also werde die Baustelle über die Trasse der OU selber angefahren, das gehöre zum Baustellenkonzept und werde gegenüber den Auftragnehmern so vorgegeben. Er legt dar, mit den Bauauftragnehmern zur Erhöhung der Sicherheit des Ausschlusses der Dorfstraße als Bauandienungsstrecke vereinbaren zu können, diese Straße in der Planung der Anfahrt an die Baustelle routenplanerisch und kalkulatorisch außen vor zu lassen. Da die Dorfstraße jedoch öffentliche Straße gem. StrWG M-V sei, stehe sie jedermann, auch Baustellenfahrzeugen uneingeschränkt zur Befahrbarkeit zur Verfügung. Die Bauablaufplanung werde noch entwickelt. Sie sei zum Zeitpunkt der Erörterung noch nicht abgeschlossen, so dass diese Forderung der Einwender durchaus bei der Planung des Bauablaufs und Andienung der Baustellen berücksichtigt werden kann.

Der Vorhabenträger sagte jedoch zu, das Nichtbenutzen der Dorfstraße Starsow gegenüber den Bauauftragnehmern zu regeln. Die Planfeststellungsbehörde behielt sich im Erörterungstermin vor, dazu eine Bestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um die Aussparung Dorfstraße für die Baustellenandienung zu sichern.

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen, hinsichtlich der Bauandienung über die Dorfstraße mittels Zusage des Vorhabenträgers teilweise erledigt und im Übrigen mittels Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Für die Dauer der Bauzeit wird die nachteilige Umwelteinwirkung durch Baustellenimmissionen von der Planfeststellungsbehörde als nicht unzumutbar eingestuft, denn mit der Schalltechnischen Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge wurde vom Vorhabenträger nachgewiesen, dass in den trassennahen Wohnbereichen Starsow und Hohe Brücke der zulässige Immissionswert während der Bauzeit nach AVV Baulärm nicht überschritten wird. Berücksichtigt wurde darin

ein Mindestabstand ca. 130 m zwischen Immissionsorten und der Baustelle, insbesondere bei Erd-, Straßenoberbau- und Brückenbauarbeiten im Bereich Starsow und Hohe Brücke. Vorausgesetzt wurde dabei die Einhaltung der tageszeitlichen Bauzeitenbeschränkungen. Weitere zu erwartende baubedingten Störungen durch z.B. durch Erschütterungen oder Schadstoffemissionen entstehen für die Dauer der Bauzeit bei Herstellung der Vorlastschüttung sowie des Setzens von Spundwänden und den Gründungsarbeiten für die Widerlager am Bauwerk 5S. Sie sind vorübergehender Natur. Die Vorlastschüttung im Bereich der Ortslage Starsow wird im normalen Erdbau hergestellt.

Dabei treten natürlich auch Erschütterungen auf (z.B. beim Verdichten), diese sind aber gering und haben keine merklichen Auswirkungen. Die teilweise nötigen Vertikaldrains werden gestopft bzw. eingedrückt, dabei treten jedoch keine merklichen / relevanten Erschütterungen auf. Schäden an nahestehenden Bestandsbauten können entstehen, sofern diese in den Sanden gegründet sind. Nahestehend meint bei hier angetroffenen Baugründen einen Abstand von weniger als ca. 25 m. Da jedoch die Abstände der Baustelle im Bereich Strecke in der Starsower Niederung über 25 m zur Wohnbebauung sind sowie die Baugrundeigenschaften die Übertragung an vorhandene Wohnbebauung auf diesem Abstand reduzieren, werden die verbleibenden etwaigen Einträge an Erschütterungen auf die Wohnbebauung als kaum spürbar bis maximal im Einzelereignis als unkritisch bewertet. Unter Berücksichtigung der nach Schalltechnischer Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorausgesetzten Bauzeitbeschränkung (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) werden die erschütterungsträchtigen Ereignisse als parallel zum Lärm auftretende Immissionen und als entsprechend zumutbar erachtet.

Der Einwendung zu Belastungen während der Bauphase wird hinsichtlich der Thematik Aussparung der Dorfstraße als Bauandienungsstrecke zum einen mittels Zusage des Vorhabenträgers, mit den zukünftigen Auftragnehmern die Nichtbefahrung vertraglich zu vereinbaren, in einem gewissen Umfang erledigt, zum anderen mittels der Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Da die Dorfstraße öffentliche Straße i.S.d. StrWG M-V ist und für den Jedermanngebrauch gewidmet ist, steht es dem Vorhabenträger nicht zu, die Sperrung der Dorfstraße mittels verkehrsrechtlicher Anordnung einzurichten. Zuständig für eine Anordnung des Durchfahrtsverbotes wäre die untere Verkehrsbehörde des Landkreises. Der Vorhabenträger hat lediglich Handhaben gegenüber den Bauauftragnehmern über seine Vertragsgestaltung.



Darin kann er ein eigenes Durchfahrtsverbot mit seinen Auftragnehmern vereinbaren. Es ist ihm jedoch auch so nicht abschließend möglich, die Zusage, die Dorfstraße für die Baustellenanfahrten nicht zu benutzen, zu gewährleisten, da sie, s.o., öffentliche Straße ist. Um die zugesagte und beabsichtigte vertragliche Vereinbarung aber wirksamerem Erfolgsdruck zu verleihen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auf, im Bauvertrag/den Bauverträgen, eine Vertragsstrafe vorzusehen, falls die Vereinbarung seitens der Bauunternehmer nicht eingehalten wird, und diese der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Vereinbarung deutlich gefördert und vor allem bei Nichteinhaltung einfacher vollziehbar werden.

### Flächeninanspruchnahme, Kompensation

Die Einwenderin gibt an, dass ein Teil des Flurstücks 12 in der Flur 3 verpachtet sei. Dieser Teil sei nach der Realisierung des Baus zerschnitten. Das südlich entstandene Teilgrundstück sei landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar und könne daher auch nicht mehr verpachtet werden. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverbände müsse dann durch den Eigentümer erfolgen. Dies würde zu wirtschaftlichen Einbußen führen.

Werde die Ortumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut, fordert die Einwenderin, den entstandenen Wertverlust der Grundstücke zu kompensieren, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar seien. Die Kompensation könne durch Anpachtung eines Teils des Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 12) südlich der OU erfolgen, um eingriffsnah, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, eine naturschutzrechtliche Kompensation gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen, z.B. durch Ansaat und 30-Jährige Entwicklungspflege eines Trockenrasenbiotopes.

Nach Angaben des Vorhabenträgers komme es durch das Vorhaben zu keiner Zerschneidung des Flurstückes 12 der Flur 3, Gemarkung Starsow. Die beanspruchten Flächen bilden in sich abgeschlossene nicht durchschnittene Flächen. Das südlich der Straße verbleibende Flurstück könne auch weiterhin bewirtschaftet werden. Insbesondere der Bereich des Ackers, der vermutlich verpachtet ist, werde durch den Bau nicht berührt und sei weiterhin landwirtschaftlich nutzbar und könne verpachtet werden.

Zu Regelungen von eventuell vorhandenen Bewirtschaftungerschwernisse bzw.

Mehraufwendungen verweist der Vorhabenträger auf Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Der Vorhabenträger habe die Umsetzungsmöglichkeit für den Kompensationsvorschlag auf dem Flurstück der Einwenderin geprüft. Im Ergebnis komme es jedoch im Falle Nutzung der angebotenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu weiterer Flächenteilung bzw. - Verkleinerung der nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen und somit zu einer erschwerten Bewirtschaftung der westlich und östlich an dem Flurstück anliegenden Ackerflächen. Hier müsse die gesamte zu bewirtschaftende Ackerfläche gesehen werden. Auch seien für notwendige Kompensationsmaßnahmen keine weiteren Flächen erforderlich. Insofern könne der Vorschlag der Einwenderin nicht umgesetzt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum der Einwenderin in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für die betroffene Grundstückseigentümerin darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses der Eigentümerin am Erhalt ihrer Flächen. Die Belange der Eigentümerin können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums der Einwenderin zur Verwirklichung der planerischen Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt nach Prüfung (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan 1 der Unterlage 14) die Aussagen zur Grundstücksinanspruchnahme. Es erfolgt hierdurch keine Zerschneidung der Flächen im Eigentum der Einwenderin.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust, Mehraufwendungen usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 2 S.1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht,

die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom BNatSchG zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen. Das trifft gemäß § 20 Abs. 3 S. 3 NatSchAG M-V auch auf die Kompensation der im vorliegenden Fall aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope, z.B. Sandmagerasen, zu.

### Vertrauensschutz

Die Einwenderin gibt an, als Nachkomme einer alteingesessenen Starsower Familie mit Tradition darauf vertraut zu haben, auch für die Zukunft im Sinne ihrer Kinder und Enkelkinder, dass die Trassenführung, wie sie in dem laufenden Raumordnungsverfahren bis zum Jahr 2000 geplant war, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugsvariante verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Dieser Aspekt der Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist in dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten. Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen Schutz des Vertrauens der Einwenderin. Eine Vorgabe eines Verlaufes der Ortsumgehung 350 m weiter nördlich als die gegenständliche Vorzugsvariante findet sich im Übrigen nicht. Im Raumordnungsbeschluss wird eine Vorgabe der Optimierung der raumordnerischen Vorzugsvariante 3 b im Bereich Starsow erteilt, ohne diese in Abstand oder Metern zu konkretisieren. Damit ist die Vorgabe ergebnisoffen und kann schon für sich keine belastbare Erwartungshaltung eröffnen.

Bezogen auf die Zukunft der Kinder und Enkel ist der Vortrag nur schwer greifbar, weil er einer konkreten Untersetzung etwaiger Gefährdung von persönlichen Belange durch die Straßenplanung (als lebensnahes Ereignis im aktuellen Gesellschaftsverständnis) entbehrt. Ein Anspruch auf unverändertes Leben ohne hinzukommende Verkehrsinfrastrukturplanung im Sinne der Verschonung von näher rückende Infrastruktur oder Bebauung existiert nicht. Im Fachplanungsrecht für Straßen zeigt sich das v.a. im Kontext der Straßenplanung und das Verhältnis zum Anlieger. Der Regelungsbereich bzgl. Anlieger nach Straßen-Fachplanungsrecht ist in Hinblick auf die regelmäßig vorkommende Konfliktlinie des Verhältnisses des Anliegers und seiner Anbindung an das ordentliche Straßennetz vom gleich gelagerten Grundverständnis des Verhältnisses Bürge/ Anlieger zum öffentlichen klassifizierten Straßennetz getragen: die Forderung nach Beibehaltung einer optimalen Anbindung bei Sachverhalt der Umverlegung entspricht der Forderung nach Fernbleiben einer Straße; beide Interessen stehen dem übergeordneten Interesse an der Fachplanung einer Straße nach.

Mit dem Schutz aus Art 14 GG und dem Anliegerrecht hat sich grundlegend BVerwG 4 VR 7/99 befasst. Die Argumentationslinien treffen Abwehrrechte und Forderungen bzgl. dem Verhältnis des Anliegergrundstücks zur Straße vergleichbar.

Ähnlich untersetzt wird der fehlende Vertrauensanspruch durch die Rechtsprechung zu § 35 BauGB (Außenbereich, keine nachbarschützende Norm), die sich mit selbiger Fallkonstellation aber nach Baurecht befasst; z.B. BVerwG 4 B 47/95.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnittsbildung, Verkehrsprognose,

Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS, Klimaschutz sowie Rad- und Fußgängerkehre verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Ziffern 3.1.2.3 (Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung), 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten), 3.2.5.0 (Bewertung der Umweltauswirkungen), 3.2.5.2 C (Klimaschutz) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

#### **P14**

Die Einwender machen eine mittelbare Betroffenheit geltend. Sie besitzen ein Wochenendgrundstück am nördlichen Rand des Ortes 17252 Schwarz. Sie tragen vor, vom Grundstück gebe es eine Verbindung zum Weg 3 vom Waldgebiet am Fehrlingsee zum Weg 2 als ausgewiesenen Rad- und Wanderweg, der die kürzeste Verbindung z.B. zum Bahnhof Mirow darstelle und wegen seiner Abgelegenheit eine schöne Alternative zur verlärmten Straße sei. Die geplante Kappung des Weges aufgrund des Straßenbaus führe zu einer relativ großen Umwegung auf den neuen Wegeverbindungen. Es werden durch die Einwender Alternativlösungen vorgebracht.

Der Vorhabenträger bestätigt die dargelegte Wegeführung in seiner Erwiderung. Eine Beibehaltung aller vorhandenen Wege im Raum mit Querung der Ortsumgebung widerspreche den Vorgaben der Anlage einer Bundesstraße gemäß RAL. Die Neuordnung des Wegenetzes sei notwendig und zumutbar.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Über die zur Einwendung eingebrachten Wegebeziehungen ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 entschieden worden. Das Verfahren zu den Planänderungen- und Ergänzungen regelt § 73 VwVfG M-V. Es ist beschränkt auf die Planänderungen und Ergänzungen und deren Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Belange Dritter. Insofern gelten die bereits getroffenen Regelungen. Grundsätzlich besteht daneben kein Schutz gegen die Änderungen oder den Wegfall bestimmter Wegeverbindungen, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand bestehender Verkehrsanbindungen regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang ist (BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12/05, NVwZ 2006). Es ist Genüge getan, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen

Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind (OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/08, Rn. 37). Das ist vorliegend der Fall.

Der Individualverkehr ändert sich in dem benannten Bereich durch umgestaltete Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer, welche jedoch, wie bereits zuvor ausgeführt, die Erreichbarkeit und Nutzung der Verbindungen nach und um Mirow weiterhin ermöglicht und objektiv betrachtet zu keinen völlig unzumutbaren Beeinträchtigungen führt. Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung objektiver Maßstäbe und geltender Rechtsprechung hier durch die veränderten Wegebeziehungen keinen Ansatz, das geplante Wegenetz nach Bau der Ortsumfahrung zu ändern. Die Veränderung der Wegeverbindung von Schwarz nach Mirow ist mittels unverändert bleibender Landesstraßenverbindung L 25 als qualifizierte öffentliche Straße gegeben.

Etwaige Umwege des Verkehrs auf dem wegen des Vorhabens veränderten Wegenetz der ländlichen Wege sind zumutbar, zumal hier kein regelmäßiger Pendler- oder Schülerverkehr abgewickelt wird, sondern es sich um reine touristische Nutzung handelt, es also nicht zuvorderst auf die schnellste Wegverbindung ankommt. Die neuen Wegeverbindungen, die die Einwender nach der Wegekonzeption des Vorhabens zwischen Schwarz und Mirow nutzen müssten, wollen sie nicht die unveränderte L 25 benutzen, sind trotz der damit verbundenen Umwege in dem nunmehr planfestgestellten nachgeordneten Wegenetz und dort angetroffenen Ausbaustandard trotz empfundener verbleibender Nachteile hinzunehmen. Die Frage der Zumutbarkeit von Ersatzwegen stellt sich häufig in Fällen, in denen Grundstückszufahrten durch Straßenbauvorhaben unterbrochen werden. Die insoweit einschlägigen Vorschriften (z.B. § 8 a Abs. 4 Satz 1 und 3 FStrG, § 27 StrWG M-V) sind eine speziell für das Straßenrecht geltende Ausformung des Rechtsgedankens, dass auf Bestand von Zufahrten kein Rechtsanspruch besteht. Das muss erst Recht für bestehende, als günstig empfundene Wegeverbindungen im und an das klassifizierte Straßennetz oder interessante Ziele in der Umgebung gelten, da der Schutz der Erschließung über Zufahrten deutlich höher zu werten ist als der Schutz der Nutzung öffentlicher Wege.

Selbst der Anliegergebrauch, sogar unter Berücksichtigung des Art. 14 GG (speziell dazu BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 - BVerwG 4 VR 7/99) gewährt keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Schon Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Das gilt erst Recht nicht für reguläre Wegenutzer ohne unmittelbaren Anliegerbelang wie hier die Fahrradfahrer in der Region um Mirow.

Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2003 - BVerwG 9 A 54/02; Urteil vom 28. Januar 2004; BVerwG 9 A 27/03).

Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Oktober 2003 - BVerwG 4 B 93/03 -). Nach diesen Maßstäben ist auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen.

Da schon für Umwege für Fußgänger durch BVerwG 9 A 12/05 festgestellt wurde, dass eine Zunahme der Wegeverbindung, die für PKW 10 Minuten mehr Fahrzeit benötige (entspricht ca. 6 km Wegestrecke zwischen ländlichen Ortsteilen mit nachgeordnetem Straßennetz) auch für Fußgänger zumutbar sei, kann für die in diesem Fall vorliegenden Mehrwege auf dem Wegenetz für Fahrradfahrer erst Recht die Zumutbarkeit angenommen werden, um von Schwarz nach Mirow (und zurück) sowie in die Umgegend zu gelangen.

Die Umwege bedeuten unter diesen Umständen keine unzumutbare Erschwernis, auch wenn sich die Zusatzfahrzeiten auf dem Hin- und Rückweg etwa verdoppeln sollten. Der durch die Umwege verursachte Zeitaufwand summiert sich nicht weiter, weil die Wegstrecke nicht regelmäßig zurückgelegt werden muss, es handelt sich, so. gerade nicht um eine Pendlerstrecke oder einen Schulweg für regelmäßige Fahrradnutzer.

Als direkte und unveränderte Straßenverbindung existiert, wie bereits erwähnt, die L 25.

## **P15**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Ihre Grundstücke werden durch die Ortsumgehung überbaut. Das Wohngrundstück und eine Ferienwohnung mit Außenaufenthaltsbereich liegen weniger als 100 m entfernt von der Trasse. Ein weiteres Flurstück entlang der Trassenführung ist zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass ein Flurstück der Einwenderin in der Gemarkung Starsow dauerhaft (mit 28 m<sup>2</sup> für LBP-Maßnahmen) und vorübergehend (mit 344 m<sup>2</sup>) beansprucht wird. Das weitere Flurstück in der Gemarkung Starsow wird dauerhaft (mit 122 m<sup>2</sup> für LBP-Maßnahmen) und vorübergehend (mit 248 m<sup>2</sup>) beansprucht, 45 m<sup>2</sup> des Flurstückes werden dauerhaft für die Trasse erworben.



Die Einwenderin ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

#### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin macht aufgrund der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF einen materiellen, wirtschaftlichen und ideellen Wertverlust ihrer Grundstücke geltend. Die Inanspruchnahme werde durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt. Der Verkehrswert des Grundstücks bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen des Verlaufs der Trasse der OU 3b PF (100 m vom Grundstück) komme es zur Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 sowie einer Beschränkung der wunderschönen Sicht auf die Landschaft und Beeinträchtigung der Sicht durch bis zu 4 m hohe Dämme. Infolge dessen ist die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines

Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der Trassen in einer Entfernung von über 100 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit dem Immissionsorten IO 13, IO 14, IO 25, IO 26, IO 34 und IO 35 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 56/48 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 58 dB(A) innerhalb der Außenwohnbereiche werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit eingehalten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei

raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den

Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge

sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten. Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit

auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - dass beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwenderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten

Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

#### Flächeninanspruchnahme, Kompensation

Die Einwanderin trägt weiter vor, dass die Flurstücke in der Flur 3 ganz bzw. zum Teil verpachtet seien. Der verbleibende Teil könne nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden und damit auch nicht mehr verpachtet werden. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverband müsse nun durch den Eigentümer erfolgen, was zu erheblichen und dauerhaft wirtschaftlichen Einbußen führe.

Werde die Ortumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut, sei der entstandene Wertverlust der Grundstücke finanziell zu kompensieren bzw. zu entschädigen erstens durch Ankauf des nördlichen Teils der zur Zeit verpachteten Grundstücke (Flur 3; Flurstück 8 und 16), welche dauerhaft von dem Straßenausbau in Anspruch genommen werden, so dass der materielle, wirtschaftliche und ideelle Verlust ausreichend kompensiert werden und zweitens durch Anpachtung des verbleibenden Teils des verpachteten Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 8 und 16) um eingriffsnah, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, eine naturschutzrechtliche Kompensation

gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen, z.B. durch Ansaat und 30-jährige Entwicklungspflege eines Trockenrasenbiotopes.

Nach Angaben des Vorhabenträgers komme es zu keiner Zerschneidung der Flurstücke 8 und 16 der Flur 3, Gemarkung Starsow. Das südlich der Straße verbleibende Flurstück sei weiterhin bewirtschaftbar. Insbesondere der Bereich des Ackers, der vermutlich verpachtet sei, werde durch den Bau nur sehr gering berührt und könne weiterhin genutzt und verpachtet werden.

Zu Regelungen von eventuell vorhandenen Bewirtschaftungsschwernisse bzw.

Mehraufwendungen verweist der Vorhabenträger auf Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Der Vorhabenträger habe ferner die Umsetzungsmöglichkeit für den Kompensationsvorschlag auf dem Flurstück der Einwenderin geprüft. Im Ergebnis würde es im Falle einer Nutzung der angebotenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu einer weiteren Flächenteilung bzw. -Verkleinerung der nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen und somit zu einer erschwerten Bewirtschaftung der westlich und östlich am Flurstück der Einwenderin anliegenden Ackerflächen kommen. Hier müsse die gesamte zu bewirtschaftende Ackerfläche gesehen werden. Des Weiteren seien für notwendige Kompensationsmaßnahmen keine weiteren Flächen erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt nach Prüfung (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan 1 der Unterlage 14) die Aussagen zur Grundstücksinanspruchnahme. Es erfolgt hierdurch keine Zerschneidung der Flächen im Eigentum der Einwenderin.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust, Mehraufwendungen usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 2 S. 1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht, die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu



beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom Bundesnaturschutzgesetz zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen. Das betrifft gemäß § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V auch auf die Kompensation der im vorliegenden Fall aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotop zu.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

#### **P16**

Die Einwenderin ist durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen. Sie gibt an, dass ihr Wohn- und Erholungsgrundstück weniger als 100 m von der Trasse entfernt liege. Auf dem Grundstück befänden sich weiterhin Ferienwohnungen zur Vermietung.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Entfernung des einen Flurstückes der Einwenderin in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 ca. 180 m betrage. Das weitere

Flurstück in der Gemarkung Starsow befinde sich weiter südlich und damit in noch größerer Entfernung zur Vorzugsvariante der Ortsumgehung.

Die Einwender ist trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und hat sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

#### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwenderin macht aufgrund der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF einen materiellen, wirtschaftlichen und ideellen Wertverlust ihrer Grundstücke geltend. Die Inanspruchnahme werde durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt. Der Verkehrswert des Grundstücks bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen des Verlaufs der Trasse der OU 3b PF (100 m vom Grundstück) komme es zur Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 sowie einer Beschränkung der wunderschönen Sicht auf die Landschaft und Beeinträchtigung der Sicht durch bis zu 4 m hohe Dämme. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim

Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Nach Angaben des Vorhabenträgers liege am Wohngebäude der Einwenderin bei der gewählten Trasse keine Lärmbetroffenheit i.S. der 16. BImSchV vor. Das Wohngrundstück der Einwenderin liege südlich der geplanten Trasse in einer Entfernung von > 190 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit den Immissionsorten IO 40 und IO 43 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 51/44 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 53 dB(A) innerhalb der Außenwohnbereiche werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird damit deutlich unterschritten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine

Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine

Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzungen zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehungen sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des

Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohnerin, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwenderin aus Starsow, ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von

Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verleiht das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.



## **P17**

Die Einwender sind durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Ihr Grundstück wird durch die Ortsumgehung direkt überbaut.

In ihrer Einwendung tragen die Einwender vor, ihr Wohn- und Erholungsgrundstück liege weniger als 100 m entfernt von der Trasse. Ein Teil des Flurstücks entlang der Trassenführung sei zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet.

Der Vorhabenträger bestätigt die Teilinanspruchnahme des Flurstücks sowohl für die geplante Ortsumgehung als auch für landschaftspflegerische Maßnahmen. Die Entfernung der nicht landwirtschaftlich genutzten Fläche des Flurstückes in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 betrage mind. 75 m.

Die Einwender sind nicht zum Erörterungstermin erschienen, haben sich jedoch durch die Einwender P13 und P17 bevollmächtigt vertreten lassen. Die Einwendungen wurden im Erörterungstermin behandelt, konnte aber nicht bewältigt werden, sie bleiben vollumfänglich aufrechterhalten.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwender machen aufgrund der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF einen materiellen, wirtschaftlichen und ideellen Wertverlust ihrer Grundstücke geltend. Die Inanspruchnahme werde durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt. Der Verkehrswert des Grundstücks, welches als Garten und Außenaufenthaltsbereich genutzt wird, bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück. Wegen des ca. 100 m entfernten Verlaufs der Trasse der OU 3b PF vom Grundstück komme es zur Überschreitung der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005 sowie einer Beschränkung der wunderschönen Sicht auf die Landschaft. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht auf die Landschaft erheblich. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die

Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwender liege südlich der Trasse in einer Entfernung von über 130 m zur Achse der Ortsumgehung und sei mit dem Immissionsorten IO 14, IO 15, IO 32 und IO 33 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 54/47 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 56 dB(A) innerhalb der Außenwohnbereiche wird der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage 11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) wird damit unterschritten.

Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das

Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit

Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwender keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwender durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren

Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohner, die bis dato eine unverbaute Aussicht hatten, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwander aus Starsow,

ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

### Zerschneidung Flächen

Die Einwender tragen weiter vor, dass das Flurstück 18/3 in der Flur 3 zum Teil verpachtet sei. Der verbleibende Teil sei nach der Realisierung des Baus zerschnitten. Der nördliche und möglicherweise auch der südliche Teil wären landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar und könnten daher auch nicht mehr verpachtet werden. Die Pflege inklusive der Ausgaben für den Wasser- und Bodenverband müsse dann durch den Eigentümer erfolgen. Dies würde zu wirtschaftlichen Einbußen führen. Werde die Ortsumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut, sei der entstandene Wertverlust der Grundstücke zu kompensieren, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar seien. Die Kompensation könne erstens durch Ankauf des zur Zeit verpachteten Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 18/3) nördlich der OU erfolgen, so dass der wirtschaftliche und ideeller Verlust ausreichend kompensiert wird und zweitens durch Anpachtung eines Teil des Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 18/3) südliche der OU, um eingriffsnah wie vom Gesetzgeber vorgesehen eine naturschutzrechtliche Kompensation gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen, z.B. durch Ansaat und 30-Jährige Pflege eines Trockenrasenbiotopes.

Der Vorhabenträger erwidert, dass nach Herstellung der Ortsumgehung sowohl auf der Süd- (Acker) als auch der Nordseite (Grünland) eine ausreichend große Fläche verbleibe, die aus Sicht des Vorhabenträgers auch weiterhin bewirtschaftet werden kann. Erforderliche Zuwegungen wurden planerisch berücksichtigt und werden im Rahmen des Straßenbaus realisiert. Zu Regelungen von eventuell vorhandenen Bewirtschaftungsschwernisse bzw. Mehraufwendungen verweist der Vorhabenträger auf Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Der Vorhabenträger habe ferner die Umsetzungsmöglichkeit für den Kompensationsvorschlag auf dem Flurstück der Einwender geprüft. Im Ergebnis käme es jedoch im Falle einer Nutzung der angebotenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu einer weiteren Flächenteilung bzw. -Verkleinerung der nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen und somit zu einer erschwerten Bewirtschaftung der westlich und östlich an dem Flurstück anliegenden Ackerflächen. Hier müsse die gesamte zu bewirtschaftende Ackerfläche gesehen werden. Auch seien für notwendige Kompensationsmaßnahmen keine weiteren Flächen erforderlich. Insofern könne der Vorschlag der Einwender nicht umgesetzt werden.



Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum des Einwenders in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für den betroffenen Grundstückseigentümer darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses des Eigentümers am Erhalt seiner Flächen. Die Belange des Eigentümers können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders zur Verwirklichung der planerischen Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 II 1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht, die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art

und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom Bundesnaturschutzgesetz zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen.

#### Vertrauensschutz

Die Einwender geben an, als alteingesessenen Starsower Familie darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie in dem laufenden Raumordnungsverfahren bis zum Jahr 2000 geplant war, ca. 350 m nördlich der jetzigen Vorzugsvariante verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist in dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten. Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen Schutz des Vertrauens der Einwender, das im vorgebrachten Umfang. Der Vortrag ist nur schwer greifbar, weil er einer konkreten Untersetzung etwaiger Gefährdung von persönlichen Belangen durch die Straßenplanung (als lebensnahes Ereignis im aktuellen Gesellschaftsverständnis) entbehrt.

Eine Vorgabe eines Verlaufes der Ortsumgehung 350 m weiter nördlich als die gegenständliche Vorzugsvariante findet sich im Übrigen nicht. Im Raumordnungsbeschluss wird eine Vorgabe der Optimierung der raumordnerischen Vorzugsvariante 3 b im Bereich Starsow erteilt, ohne diese in Abstand oder Metern zu konkretisieren. Damit ist die Vorgabe ergebnisoffen und kann schon für sich keine belastbare Erwartungshaltung eröffnen.

Ein Anspruch auf unverändertes Leben ohne hinzukommende Verkehrsinfrastrukturplanung im Sinne der Verschonung von näher rückende Infrastruktur oder Bebauung existiert nicht. Im Fachplanungsrecht für Straßen zeigt sich das v.a. im Kontext der Straßenplanung und das Verhältnis zum Anlieger. Der Regelungsbereich bzgl. Anlieger nach Straßen-Fachplanungsrecht ist in Hinblick auf die regelmäßig vorkommende Konfliktlinie des Verhältnisses des Anliegers und seiner Anbindung an das ordentliche Straßennetz vom gleich gelagerten Grundverständnis des Verhältnisses Bürge/ Anlieger zum öffentlichen klassifizierten Straßennetz getragen: die Forderung nach Beibehaltung einer optimalen Anbindung bei Sachverhalt der Umverlegung entspricht der Forderung nach Fernbleiben einer Straße; beide Interessen stehen dem übergeordneten Interesse an der Fachplanung einer Straße nach.

Mit dem Schutz aus Art. 14 GG und dem Anliegerrecht hat sich grundlegend BVerwG 4 VR 7/99 befasst. Die Argumentationslinien treffen Abwehrrechte und Forderungen bzgl. dem Verhältnis des Anliegergrundstücks zur Straße vergleichbar.

Ähnlich untersetzt wird der fehlende Vertrauensanspruch durch die Rechtsprechung zu § 35 BauGB (Außenbereich, keine nachbarschützende Norm), die sich mit selbiger Fallkonstellation aber nach Baurecht befasst; z.B. BVerwG 4 B 47/95.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS, Klimaschutz sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Ziffern 3.1.2.3 (Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung), 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten), 3.2.5.0 (Bewertung der Umweltauswirkungen), 3.2.5.2 C (Klimaschutz) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P18**

Die Einwender sind durch das Bauvorhaben grundstücksbetroffen. Ein Teil ihres Grundstücks wird durch die Ortsumgehung überbaut.

Die Einwender tragen vor, zum großen Teil sei das Flurstück zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Die Wohnbereiche und der zur Erholung genutzte Außenaufenthaltsbereich lägen weniger als 100 m entfernt von der Trasse. Die Kinder und Enkelkinder der Einwender hielten sich auf dem Grundstück auf und nutzen intensiv die Rad- und Wanderwege in der Umgebung.

Der Vorhabenträger bestätigt in seiner Erwiderung die Teilinanspruchnahme des Flurstücks sowohl für die geplante Ortsumgehung als auch für landschaftspflegerische Maßnahmen. Die Entfernung des Außenaufenthaltsbereiches (ohne Ackernutzung) auf dem Flurstück in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 betrage ca. 125 m.

Die Einwendungen wurden mit den Einwendern eingehend im Erörterungstermin behandelt, konnten aber nicht bewältigt werden und bleiben aufrechterhalten.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung und Störung des Landschaftsbildes

Die Einwender machen aufgrund der fehlerhaften Trassenwahl 3b PF einen materiellen, wirtschaftlichen und ideellen Wertverlust ihrer Grundstücke geltend. Die Inanspruchnahme werde durch die vorgelegten Studien und Abwägungen nicht gerechtfertigt. Der Verkehrswert des Grundstücks bemesse sich nach der Nutzung als Erholungsgrundstück.

Durch den weniger als 100 m vom Erholungsgrundstück entfernten Verlauf der Ortsumgehung auf der Trasse 3b PF sei diese Nutzung auf Grund der Überschreitung der Orientierungswerte der Din 18005 und der Beschränkung der Sicht auf die Landschaft nicht mehr gegeben. Zudem beeinträchtigen bis zu 4 m hohe Dämme die Sicht auf die Landschaft erheblich. Der Außenaufenthaltsbereich des Grundstückes der Einwender werde beeinträchtigt.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden

und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 einhalte. Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwender liege südlich der Trasse der Ortsumgehung in einer Entfernung von über 140m zur Achse und sei mit den Immissionsorten IO 22, IO23 und IO 38 bei den Einzelpunktberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung von März 2018 berücksichtigt worden. Mit resultierenden Beurteilungspegeln von maximal 55/47 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden und maximal 55 dB(A) innerhalb der Außenwohnbereiche werde der geltende Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64/54 dB(A) im ungünstigsten Fall (Zustand mit B 189n) weit unterschritten (siehe hierzu Unterlage

11.4, 11.9 und Schalltechnischer Lageplan / Unterlage 11.8, Blatt 1). Selbst der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts) werde damit unterschritten. Zur vorgetragenen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Trassenführung im Bereich nördlich von Starsow überwiegend in Dammlage zwischen 2 und 4 m Höhe befinde. Dies sei im LBP ordnungsgemäß als Konflikt beurteilt und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (G3) zur Verringerung der linearen Wirkung des Straßenkörpers vorgesehen. Die UVS-Unterlagen stellen die Landschaftsbildauswirkungen im Schutzgut „Landschaft“ dar und gewichten diese schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das

Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit

Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwender keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwender durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwender von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren



Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen zukünftiger Sichtbeziehungen im Zusammenhang mit der Verwirklichung der Ortsumgehung sind durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt und betrachtet sowie durch die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft in der UVP wie auch als eigenständigen Abwägungsbelang geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt worden. Es werden verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild im Ergebnis der UVP befunden. Auch wurde unter dem Schutzgut Mensch und seine Gesundheit nicht ausgeschlossen, dass auch wesentliche Veränderungen des Landschaftsbildes und der nahen Wohnumgebung als Naherholungsbereich dazu geeignet sind, sich nachteilig auf die psychische Gesundheit auszuwirken. Sie stehen der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens, s.o. Ziffer 3.2.2, sowie die ausführliche Diskussion zur Herleitung der Variante, s.o. Ziffer 3.2.4, überwiegen dem Belang des Erhalts des Landschaftsbildes, zumal zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, mithin auch der veränderten Sichtbeziehungen für die Wohnlagen in Starsow, Maßnahmen zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild durch Ansaat und Bepflanzung am Dammkörper der Straße vorgesehen sind. Insofern wirkt sich das Vorhaben vor allem verändernd auch auf das Landschaftsbild aus, wenn auch die vorherige Unberührtheit durch die technische Überformung nicht schadlos für das Landschaftsbild ist. Es ist trotz dieser nachteiligen Veränderung zu Gunsten des vom überwiegenden öffentlichen Interesse getragenen Vorhabens hinzunehmen. Ein unveränderter Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist ferner vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst außerdem als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist.

Die wenn auch verschlechterte Veränderung des Landschaftsbildes im Blickfeld der Anwohner, der bis dato eine unverbaute Aussicht hatte, wirkt sich - das beachtet die Planfeststellungsbehörde - auf das psychische Empfinden der Einwender aus Starsow,

ungünstig aus. Sie hält die Veränderung der Landschaft und des Ausblicks jedoch für zumutbar. Dafür spricht der doch ausreichende Abstand von über 200 m zu den Grundstücken und die Einbindung des Dammkörpers in die Umgebung durch Gestaltungsmaßnahmen und Bepflanzung. Dass die Planung in der hier zu betrachtenden Dimension schwerwiegend krank zu machen geeignet ist, kann anhand zur Verfügung stehender Untersuchungen zum Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit, die v.a. hinsichtlich sogenannter vulnerabler Gruppen nicht hergeleitet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Thematik auseinandergesetzt und u.a. anhand der zur Verfügung stehenden Materialien, z.B. UVP-Gesellschaft, UVP-Merkblatt 03, Februar 2021, „Schutzgutkomplex Bevölkerung und menschliche Gesundheit; Einbeziehung von Vulnerabilität für ein ganzheitliches Verständnis der räumlichen Planung“ und Forum Wissen 2020/ Nicole Baue et al. „Die Bedeutung der Landschaft für die menschliche Gesundheit – Ergebnisse neuester Untersuchungen der WSL“ Eidgenössische Forschungsanstalt Wald Schnee Landschaft, Schweiz m. w. H. für dieses Vorhaben keine erhöhte Risikolage festgestellt. Eine erhöhte Vulnerabilität der Bevölkerung in Starsow wird nicht konstatiert; diese bedeute nämlich eine deutliche Abweichung vom Durchschnittswert des erhöhten Krankheits- und Sterberisikos der Bevölkerung insgesamt. Dennoch wurden die Beurteilungsansätze, die für vulnerable Bevölkerungsgruppen gelten, zu Gunsten der Einwohner in Starsow herangezogen, die Messlatte für die Betrachtung des Risikos also hoch angesetzt. Die hier bewirkte Landschaftsveränderung hinterlässt das gewohnte Landschaftsbild mit einer linearen Durchschneidung, auf der auch bis dahin nicht dagewesene Bewegungs- und Lichtstörreize auftreten. Die Landschaftsrelationen sind dabei jedoch nur in eine Richtung verändert. Im Übrigen verbleibt das Landschaftsbild wie gewohnt unverändert. Eine Einbettung der technologisch, landschaftsfremd und überformend wirkenden Bestandteile wird mittels der Gestaltungsmaßnahmen abmildernd vorgenommen. Dem gesunden Menschen ist eine solche Veränderung der Landschaft gesundheitlich zumutbar, da v.a. wissenschaftlich gestützt eine Gewöhnungswirkung angenommen werden darf, die hier der dauerhaften Beschädigung der Psyche entgegentritt. Auch einem Menschen der vulnerablen Gruppen ist diese hier zu betrachtende Veränderung der gewohnten Landschaft zumutbar, da es ausreichend Räume gibt, sich von der Blickbeziehung abzuwenden, wenn sie „auf das Gemüt schlägt“. Über die Blickbeziehungen hinaus bestehen keine kumulierend wirkenden Effekte (unmittelbares Einwirken von über Grenzwert liegenden Luftschadstoffen oder Lärm), die die Beschädigung der psychischen Gesundheit zu verstärken geeignet wären.

### Belastungen während der Bauphase

Die Einwender bemängeln, dass die induzierten Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffbelastungen für ihre Grundstücke während der Bauphase weder qualifiziert, noch quantifiziert dargestellt seien, noch Konzepte entwickelt und Maßnahmen in Betracht gezogen wurden, die diese Belästigungen und Beeinträchtigungen minimieren.

Bezüglich des Baulärms weist der Vorhabenträger darauf hin, dass Baustellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) seien. Der Anlagenbetreiber habe gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ob beim Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, sei nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AW Baulärm) zu beurteilen.

In einem Gutachten habe der Vorhabenträger die Größe der bauinduzierten Geräuschbelastungen hinsichtlich etwaiger Schutzmaßnahmen untersucht. Das Gutachten komme zum Ergebnis, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in allen untersuchten Szenarien deutlich unterschritten werden. Berücksichtigt worden sei hierbei der relativ große Abstand von ca. 130 m zwischen den geräuschintensiven Bauabläufen bis zu den nächstgelegenen Immissionsorten Starsow und im Bereich Hohe Brücke. Das Gutachten führe den Nachweis, dass ebenfalls keine Beeinträchtigungen durch bauinduzierte Erschütterungen und Luftschadstoffbelastungen an schutzbedürftigen Bereichen zu erwarten seien.

Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin, schon aus Eigeninteresse zur Vermeidung von weiteren Konflikten grundsätzlich die Dorfstraße in Starsow als Bauandienststrecke auszuschließen. Der Bau der Straße werde im Vorkopf-Bauverfahren erfolgen, also wird die Baustelle über die Trasse der OU selber angefahren, das gehörte zum Baustellenkonzept und werde gegenüber den Auftragnehmern so vorgegeben. Er legt dar, mit den Bauauftragnehmern zur Erhöhung der Sicherheit des Ausschlusses der Dorfstraße als Bauandienststrecke vereinbaren zu können, diese Straße in der Planung der Anfahrt an die Baustelle routenplanerisch und kalkulatorisch außen vor zu lassen. Da die Dorfstraße

jedoch öffentliche Straße gem. StrWG M-V sei, stehe sie jedermann, auch Baustellenfahrzeugen uneingeschränkt zur Befahrbarkeit zur Verfügung. Die Bauablaufplanung werde noch entwickelt. Sie sei zum Zeitpunkt der Erörterung noch nicht abgeschlossen, so dass diese Forderung der Einwender durchaus bei der Planung des Bauablaufs und Andienung der Baustellen berücksichtigt werden kann.

Der Vorhabenträger sagte im Erörterungstermin zu, das Nichtbenutzen der Dorfstraße Starsow gegenüber den Bauauftragnehmern zu regeln.

Die Planfeststellungsbehörde behielt sich im Erörterungstermin vor, dazu eine Bestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um die Aussparung Dorfstraße für die Baustellenandienung zu sichern.

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen, hinsichtlich der Bauandienung über die Dorfstraße mittels Zusage des Vorhabenträgers teilweise erledigt und im Übrigen mittels Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Für die Dauer der Bauzeit wird die nachteilige Umwelteinwirkung von der Planfeststellungsbehörde als nicht unzumutbar eingestuft, denn mit der Schalltechnischen Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge wurde vom Vorhabenträger nachgewiesen, dass in den trassennahen Wohnbereichen Starsow und Hohe Brücke der zulässige Immissionswert während der Bauzeit nach AVV Baulärm nicht überschritten wird. Berücksichtigt wurde darin ein Mindestabstand ca. 130 m zwischen Immissionsorten und der Baustelle, insbesondere bei Erd-, Straßenoberbau- und Brückenbauarbeiten im Bereich Starsow und Hohe Brücke. Vorausgesetzt wurde dabei die Einhaltung der tageszeitlichen Bauzeitenbeschränkungen.

Weitere zu erwartende baubedingten Störungen durch z.B. durch Erschütterungen oder Schadstoffemissionen entstehen für die Dauer der Bauzeit bei Herstellung der Vorlastschüttung sowie des Setzens von Spundwänden und den Gründungsarbeiten für die Widerlager am Bauwerk 5S. Sie sind vorübergehender Natur. Die Vorlastschüttung im Bereich der Ortslage Starsow wird im normalen Erdbau hergestellt.

Dabei treten natürlich auch Erschütterungen auf (z.B. beim Verdichten), diese sind aber gering und haben keine merklichen Auswirkungen. Die teilweise nötigen Vertikaldrains werden gestopft bzw. eingedrückt, dabei treten jedoch keine merklichen / relevanten Erschütterungen auf. Schäden an nahestehenden Bestandsbauten können entstehen, sofern

diese in den Sanden gegründet sind. Nahestehend meint bei hier angetroffenen Baugründen einen Abstand von weniger als ca. 25 m. Da jedoch die Abstände der Baustelle im Bereich Strecke in der Starsower Niederung über 25 m zur Wohnbebauung sind sowie die Baugrundeigenschaften die Übertragung an vorhandene Wohnbebauung auf diesem Abstand reduzieren, werden die verbleibenden etwaigen Einträge an Erschütterungen auf die Wohnbebauung als kaum spürbar bis maximal im Einzelereignis als unkritisch bewertet. Unter Berücksichtigung der nach Schalltechnischer Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorausgesetzten Bauzeitbeschränkung (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) werden die erschütterungsträchtigen Ereignisse als parallel zum Lärm auftretende Immissionen und als entsprechend zumutbar erachtet.

Der Einwendung zu Belastungen während der Bauphase wird hinsichtlich der Thematik Aussparung der Dorfstraße als Bauandienststrecke zum einen mittels Zusage des Vorhabenträgers, mit den zukünftigen Auftragnehmern die Nichtbefahrung vertraglich zu vereinbaren, in einem gewissen Umfang erledigt, zum anderen mittels der Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Da die Dorfstraße öffentliche Straße i.S.d. StrWG M-V und für den Jedermanngebrauch gewidmet ist, steht es dem Vorhabenträger nicht zu, die Sperrung der Dorfstraße mittels verkehrsrechtlicher Anordnung einzurichten. Zuständig für eine Anordnung des Durchfahrtsverbotes wäre die untere Verkehrsbehörde des Landkreises. Der Vorhabenträger hat lediglich Handhaben gegenüber den Bauauftragnehmern über seine Vertragsgestaltung. Darin kann er ein eigenes Durchfahrtsverbot mit seinen Auftragnehmern vereinbaren. Es ist ihm jedoch auch so nicht abschließend möglich, die Zusage, die Dorfstraße für die Baustellenanfahrten nicht zu benutzen, zu gewährleisten, da sie, s.o., öffentliche Straße ist. Um die zugesagte und beabsichtigte vertragliche Vereinbarung aber wirksamerem Erfolgsdruck zu verleihen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auf, im Bauvertrag/den Bauverträgen, eine Vertragsstrafe vorzusehen, falls die Vereinbarung seitens der Bauunternehmer nicht eingehalten wird, und diese der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Vereinbarung deutlich gefördert und vor allem bei Nichteinhaltung einfacher vollziehbar werden.

Flächeninanspruchnahme, Kompensation

Die Einwender tragen weiter vor, dass der überwiegende Teil des Flurstücks 2/3 in der Flur 3 verpachtet sei. Im Zuge der Realisierung des Straßenbaus auf der Vorzugstrasse sollen im nördlichen Teil 469 m<sup>2</sup> erworben werden, 275 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. 46 m<sup>2</sup> und 179 m<sup>2</sup> jenseits der Straße sollen dauerhaft belastet werden. Die verbleibenden Teilstücke, insbesondere die dauerhaft in Anspruch genommen werden, seien wirtschaftlich nicht mehr nutzbar. Die Pflege inklusive die Ausgaben für Wasser- und Bodenverband müsse dann jedoch durch den Eigentümer erfolgen, was zu wirtschaftlichen Einbußen führe.

Sollte die Ortsumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut werden, fordern die Einwender, die entstandenen materiellen, wirtschaftlichen und ideellen Wertverluste der Grundstücke zu entschädigen, da die entstehenden Grundstücksteile wirtschaftlich kaum mehr verwertbar sind. Die Kompensation könne erstens durch Ankauf der zurzeit verpachteten Restgrundstückes (Flur 3; Flurstück 2/3) nördlich der OU erfolgen, welches dauerhaft in Anspruch genommen wird, so dass der materielle und wirtschaftliche Verlust ausreichend kompensiert wird und zweitens durch Anpachtung eines Teil des Restgrundstückes (Flur 3 Flurstück 2/3) südlich der OU, um eingriffsnah, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, eine naturschutzrechtliche Kompensation der Eingriffe in Natur- und Landschaft durch die Ortsumgehung Mirow gemäß Bundesnaturschutzgesetz durchzuführen. Durch eine qualifizierte Landschaftsplanung sei eine naturnahe Pflegeentwicklung von Biotopen und Biotopverbänden im Landschaftsraum nördlich von Starsow zu steuern und durchzuführen. Das Verlagern der Ausgleichszahlung auf ein Ökokonto oder in weit entfernte Gebiete biete, wie in den Planungsunterlagen vorgelegt, keinen adäquaten Ausgleich für die Natur in und um Starsow.

Die Flächenangaben werden durch den Vorhabenträger bestätigt. Das südlich der Straße verbleibende Flurstück könne jedoch auch weiterhin bewirtschaftet werden. Der Bereich des Ackers, der vermutlich verpachtet sei, werde durch den Bau nicht berührt und könne weiterhin genutzt und verpachtet werden. Zu Regelungen von eventuell vorhandenen Bewirtschaftungerschwernisse bzw. Mehraufwendungen verweist der Vorhabenträger auf Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Der Vorhabenträger habe ferner die Umsetzungsmöglichkeit für den Kompensationsvorschlag auf dem Flurstück der Einwender geprüft. Im Ergebnis käme es

jedoch im Falle einer Nutzung der angebotenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen zu einer weiteren Flächenteilung bzw. -Verkleinerung der nutzbaren landwirtschaftlichen Flächen und somit zu einer erschwerten Bewirtschaftung der westlich und östlich an dem Flurstück anliegenden Ackerflächen. Hier müsse die gesamte zu bewirtschaftende Ackerfläche gesehen werden. Auch seien für notwendige Kompensationsmaßnahmen keine weiteren Flächen erforderlich. Insofern könne der Vorschlag der Einwenderin nicht umgesetzt werden.

Hinsichtlich der Entschädigungsregelungen verweist der Vorhabenträger auf das sich an die Planfeststellung anschließende Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Grundstücksbetroffenheit erwächst aus der geplanten Inanspruchnahme des Flurstücks 2/3 der Flur 3 Gemarkung Starsow. Diese Flurstücksbetroffenheit ist nach Prüfung der Rechtmäßigkeit der Grundlagen für das gesamte Vorhaben in Form des dem Vorhabenträger zustehenden Planungsermessens und der Planrechtfertigung, der Abschnittsbildung und Variantenwahl heraus rechtmäßig entstanden.

Die Planrechtfertigung begründet sich bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP); im Einzelnen wird hier auf Ziffer 3.2.2 verwiesen. Der Vorhabenträger hat zu Recht sein ihm zustehendes Planungsermessens ausgeübt, vergl. Ziffer 3.2.1.

Durch Verklammerung der beiden Vorhaben Mirow- Süd und Mirow-West zu einem Gesamtvorhaben, das dann verkehrswirksam wird, wird die seitens des Vorhabenträgers beibehaltene kritische Abschnittsbildung überwunden und ein rechtmäßiges Vorhaben herbeigeführt, vergl. Ziffer 1.1. (2), Vorbehalt, und Ziffer 3.2.3, Abschnittsbildung.

Die Planfeststellungsbehörde hat betreffend die Variantenwahl die Aspekte für die getroffene Auswahl der gewählten Trasse 3b PF aus den in Frage kommenden Trassenvarianten unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. In dem Zusammenhang werden durch das gegenständliche Bauvorhaben bedingt Flächen im Eigentum der Einwender in Anspruch genommen. Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs.1 GG) wird hier durch die direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und ist als privater Belang in die zu treffenden Abwägungen im Planfeststellungsverfahren eingestellt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Inanspruchnahme privaten Eigentums einen schweren Eingriff für den betroffenen

Grundstückseigentümer darstellen kann. Es besteht in der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung jedoch kein absoluter Schutz des Interesses der Eigentümer am Erhalt seiner Flächen. Die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier die Inanspruchnahme des Eigentums der Einwender zur Verwirklichung der planerischen Ziele nach Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange als notwendig und gerechtfertigt an. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich unter Betrachtung der vielfältigen Abwägungen, die in diesem Beschluss erfolgen, auch nicht weiter verringern. Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 19, 19a FStrG das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Die Flurstücke 2/1 und 272 der Flur 3 Gemarkung Starsow sind nicht flächenmäßig betroffen. Sie werden unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten betrachtet (Immissionsorte sind darauf gelegen). Hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Aspekte wird auf obige Ausführungen zu „Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks, Verlärmung“ verwiesen.

In Bezug auf das geplante Kompensationskonzept verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass der Vorhabenträger für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 2 S. 1 und 3 BNatSchG) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht, die in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden. Die fachliche Entscheidung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Vorhabenträgers sowie die damit verbundene Auswahl der Flächen sind durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung (Unterlage 12) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab. Die vom Bundesnaturschutzgesetz zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in Natur und



Landschaft vorgegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2 S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation und zielt auf die Kompensation am Ort des Eingriffs ab. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug gelockert. Der Grundsatz des § 15 Abs.2 BNatSchG besagt, dass die den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts demnach im betroffenen Naturraum zu kompensieren sind und nicht unmittelbar am Ort des Eingriffs. Insofern trifft den Vorhabenträger keine Verpflichtung, die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich eingriffsnah umzusetzen. Das trifft gemäß § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V auch auf die Kompensation der im vorliegenden Fall aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendigen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotop zu.

## Vertrauensschutz

Die Einwender geben weiter an, bei ihrer Kaufentscheidung für das Grundstück und den Ausbau des Wohnhauses im Jahr 2000 darauf vertraut zu haben, dass die Trassenführung, wie sie im laufenden Raumordnungsverfahren bis zum Jahr 2000 geplant war, ca. 350m nördlich der jetzigen Vorzugsvariante verlaufe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) aus dem Raumordnungsverfahren der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006 sei, welcher aus Sicht des Vorhabenträgers auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In dem Zusammenhang auf die im Raumordnungsverfahren herausgearbeiteten und im Planfeststellungsverfahren zum gegenständlichen Vorhaben geprüften und diskutierten Planungsvarianten und deren Kontext zur vorgetragenen Kaufentscheidung für das Grundstück durch die Einwenderin sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben hier keine Eröffnung eines vollziehbaren Schutzes des Vertrauens der Einwenderin im Zusammenhang mit der getätigten Kaufentscheidung.

Ob der Kauf tatsächlich vor dem Raumordnungsverfahren erfolgte, ist nicht belastbar nachvollziehbar. Es mag schon sein, dass ein Kauf möglicherweise nicht getätigt worden wäre, wäre die Variante 3b PF schon abschließend bekannt gewesen. Die landesplanerische Beurteilung des AfRL aus 2006 als Abschluss der vorangestellten Raumordnungsverfahren, das im Jahr 2001 begonnen wurde und auf der Darstellung des Projektes OU Mirow im BVWP 1992 basiert, legte jedenfalls vor, dass es zu einer Trassenvariante in erkennbarer Nähe – selbst wenn optimiert – zu Starsow geplant werden würde. Die geltend gemachten vermeintlichen Wertminderungen am Grundstück sind entweder schon in diese Kaufentscheidung mit eingeflossen, oder sie konnten für die Zukunft kalkuliert werden; dass es eine Ortsumfahren in der Nähe geben wird, war jedenfalls erkennbar.

Eine landesplanerische Stellungnahme weist keine Wirkung aus, die vertrauensschutzbildend „Bautabuzonen“ darstellt, etwa, dass die nicht dargestellten/diskutierten Bereiche außerhalb der Varianten des Raumordnungsverfahrens sicher vor Überplanung sind o.ä.

Auch weist sie keinen Mindestabstand der Ortsumgebung von 350 m aus, sondern fordert lediglich eine (ergebnisoffene) Optimierung der Vorzugstrasse 3 b im Bereich der Ortslage Starsow.

Des Weiteren besteht ohnehin kein Vertrauensschutz auf ewige Verschonung des eigenen Grundstücks vor heranrückender weiterer Bebauung. Ein Anspruch auf unverändertes Leben ohne hinzukommende Verkehrsinfrastrukturplanung im Sinne der Verschonung von näher rückende Infrastruktur oder Bebauung existiert nicht. Im Fachplanungsrecht für Straßen zeigt sich das v.a. im Kontext der Straßenplanung und das Verhältnis zum Anlieger. Der Regelungsbereich bzgl. Anlieger nach Straßen- Fachplanungsrecht ist in Hinblick auf die regelmäßig vorkommende Konfliktlinie des Verhältnisses des Anliegers und seiner Anbindung an das ordentliche Straßennetz vom gleich gelagerten Grundverständnis des Verhältnisses Bürge/ Anlieger zum öffentlichen klassifizierten Straßennetz getragen: die Forderung nach Beibehaltung einer optimalen Anbindung bei Sachverhalt der Umverlegung entspricht der Forderung nach Fernbleiben einer Straße; beide Interessen stehen dem übergeordneten Interesse an der Fachplanung einer Straße nach.

Mit dem Schutz aus Art. 14 GG und dem Anliegerrecht hat sich grundlegend BVerwG 4 VR 7/99 befasst. Die Argumentationslinien treffen Abwehrrechte und Forderungen bzgl. dem Verhältnis des Anliegergrundstücks zur Straße vergleichbar.

Ähnlich untersetzt wird der fehlende Vertrauensanspruch durch die Rechtsprechung zu § 35 BauGB (Außenbereich, keine nachbarschützende Norm), die sich mit selbiger Fallkonstellation aber nach Baurecht befasst; z.B. BVerwG 4 B 47/95.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS, Klimaschutz sowie Rad- und Fußgängerverkehre verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Ziffern 3.1.2.3 (Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung), 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten), 3.2.5.0 (Bewertung der Umweltauswirkungen), 3.2.5.2 C (Klimaschutz) sowie 3.2.5.9 (Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P19**

Die Einwender sind durch das Bauvorhaben nicht grundstücksbetroffen.

Sie tragen vor, ihr Wohn- und Erholungsgrundstück (Flur 1, Flurstück 28/1) liege ca. 300m entfernt von der Trasse, direkt an der L 25.

Der Vorhabenträger gibt dazu in seiner Erwiderung an, die Entfernung des Flurstückes der Einwender in der Gemarkung Starsow zur geplanten Trasse der B 198 betrage ca. 325 m, der Abstand zur L 25 betrage ca. 11 m.

Die Einwender sind trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht zum Erörterungstermin erschienen und haben sich auch nicht vertreten lassen. Die Einwendungen wurden in Abwesenheit verhandelt und konnten nicht bewältigt werden.

### Verlust der Qualität der Erholungseignung des Grundstücks durch Verlärmung

Die Einwender befürchten, durch die geplante Trassenführung 3b PF und je nach Ausbau der Ortsumgehung und der B 189n durch den induzierten Verkehr auf der L25 bezüglich des zu erwartenden Lärms betroffen zu sein. Der Verkehrswert ihres Grundstücks mit Garten und Außenbereich bemesse sich nach der Nutzung als Wohn- und Erholungsgrundstück. Wegen der direkten Lage an der L 25 und im Zusammenhang mit der Realisierung der OU komme es zu stark ansteigenden Verkehr und Überschreitung der der (Lärm-) Orientierungswerte der DIN 18005. Infolge dessen sei die Nutzung als Erholungsgrundstück nicht mehr gegeben.

Werde der Südabschnitt der Ortsumgehung Mirow trotz aller berechtigten Einwendungen entlang der Trassenführung 3b PF gebaut, wie in den Unterlagen 2018 geplant, fordern die Einwender, den entstandenen Wertverlust ihres Grundstücks auszugleichen.

Der Vorhabenträger erwidert, im Rahmen der Linienbestimmung seien die vier Trassenvarianten (V1, V2, V3a und V3b) hinsichtlich ihrer Schallimmission in der Trassennachbarschaft untersucht und unter akustischen Gesichtspunkten bewertet worden und seien Bestandteil der Variantenuntersuchung. Es seien hierbei u.a. die Orientierungswerte (ORW) der DIN 18005 zur Bewertung herangezogen worden. Die DIN 18005 weise niedrigere Lärmgrenzwerte aus als die 16. BImSchV und biete so bereits

zusätzliche Lärmvorsorge für Anwohner. Im Ergebnis dessen sei Variante 2 als Vorzugslösung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ermittelt worden. Es sei im Rahmen der Plausibilitätsprüfung zur UVS weiter festgestellt worden, dass im Bereich der OD Starsow auch für Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden. Bei der Variante 3b PF handele es sich dann abschließend um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b, die ebenfalls die ORW der DIN 18005 einhalte.

Variante 3b PF handelt es sich um eine im Zuge der Feintrassierung optimierte Variante 3b. Der Vorhabenträger führt in diesem Zusammenhang weiter zum

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und die dazu erlassenen Rechtsverordnungen (16. BImSchV) aus, die mit ihren Grenzwerten als Minimum einer Lärmschutzvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen rechtverbindlich anzuwenden seien und nicht, wie angeführt, die DIN 18005. Die 16. BImSchV lege das Berechnungsverfahren und die einzuhaltenden Beurteilungsmaßstäbe für den Vorhabenträger eines Straßenbauvorhabens fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV seien abhängig von der Gebietseinstufung, wie sie nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen und definiert sei. Fehle es an Bebauungsplänen wie in Starsow, werde die Schutzbedürftigkeit anhand der örtlichen Situation einer der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV beschriebenen Kategorien zugeordnet. Die Festlegung der Art der baulichen Nutzung schutzbedürftiger Flächen der Bebauung in Starsow als Dorf – und Mischgebiet gemäß BauNVO erfolge konform mit der 16. BImSchV anhand der tatsächlich vorgefundenen Nutzung, welche auch dem F-Plan der Stadt Mirow entspreche. Der bauplanungsrechtlichen Einordnung der Immissionsorte als Mischgebiet wurde auch durch den Landkreis Mecklenburger Seenplatte gefolgt (Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vom 22.10.2018).

Das Wohngrundstück der Einwender läge südlich des Knotens der Ortsumgehung mit der L 25, östlich der L25 und südlich der Dorfstraße von Starsow. Der Abstand zur geplanten Ortsumgehung betrage mind. 325m, der Abstand zur L 25 betrage ca. 11m. In der schalltechnischen Untersuchung von März 2018 sei nachgewiesen, dass durch Geräuschemissionen der geplanten Ortsumgehung im Endausbauzustand ohne und mit B 189n und im Interimszustand, wenn der Südabschnitt vor Fertigstellung des Westabschnittes in Betrieb genommen werde, die geltenden Beurteilungsmaßstäbe an allen Wohngebäuden in Starsow, so auch am Grundstück der Einwender, eingehalten werden (siehe hierzu Schalltechnische Lagepläne, Unterlage 11.5, Blatt 1 und 11.8, Blatt 1, sowie Ausführungen zur Gesamtlärbetrachtung und zum nachgeordneten Netz unter Kapitel und 11.1.7, 11.1.8, 11.7.4 und 11.7.5). Auf dem Wohngrundstück der Einwender werden durch die

Ortsumgehung im ungünstigsten Fall (mit B 189n) Beurteilungspegel von maximal 48 dB(A) tags und maximal 40 dB(A) nachts erreicht. Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete (64/54 dB(A) tags/nachts) wird damit weit unterschritten. Die L 25 erzeuge am Grundstück der Einwender im Prognose-Null-Fall Beurteilungspegel von 62dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts. Für den Abschnitt der L 25, südlich des Knotens mit der Ortsumgehung werden keine Veränderungen in der Verkehrsstärke zwischen Prognose-Null- Fall und Prognose-Planfall ohne B 189n sowie zwischen Prognose-Null- Fall und Interimszustand (nur Südabschnitt ist in Betrieb) prognostiziert. Somit seien hier im Planfall ohne B 189n und im Interimszustand auch keine Erhöhungen der Immissionen von der L 25 zu erwarten. Im Planfall mit B 189n werde sich die Verkehrsstärke auf der L 25 deutlich um ca.3 dB(A) verringern. Auch der Gesamtpegel werde auf Grund der Tatsache, dass die Beurteilungspegel der geplanten Ortsumgehung mindestens 15 dB(A) unter den Beurteilungspegeln für die L 25 liegen, nicht weiter ansteigen und somit zu keiner Verschlechterung der bestehenden Situation führen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist in die Abwägung des Variantenvergleichs der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Daher sind durch den Vorhabenträger die Trassen bei der Planung unter anderem danach beurteilt worden, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen. Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer weitestgehenden Lärmvermeidung die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genüge getan Vgl. VGH München, Beschluss v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98). Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Aspekt einer weiteren Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen einer vertieften Schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich wurden die Schallimmissionen der Varianten in o.g. Bereich auf Basis des damaligen Planungsstandes durch den Vorhabenträger untersucht. Der Vorhabenträger hat hier die RLS-90 angewendet, obwohl mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020,1, S. 2334) am 1. März 2021 die RLS-19 gelten. Unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV gilt das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der neuen RLS-19 jedoch nur dann rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV, sofern nicht bis zum 1. März 2021 das Baurechtsverfahren für den jeweiligen Straßenabschnitt eingeleitet worden ist. In diesem Fall sind noch die RLS-90 für den jeweiligen Straßenabschnitt anzuwenden. So liegt es hier. Das Baurechtsverfahren ist vor dem 01. März 2021 eingeleitet worden.

Betrachtet wurden nach den o.g. Anforderungen des Trennungsgebots und der grundsätzlich einzuhaltenden planerischen Lärmvorsorge nicht nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern auch der geringeren ORW der DIN 18005. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 2005 sind für die Variante 3b tags keine Überschreitungen der ORW der DIN 18005, allerdings für nachts Überschreitungen des ORW um 2,5 dB (A) berechnet worden (UVS 2005, Anlage 3, S.35). Die Plausibilitätsprüfung der UVS 2016 ergibt, dass im Bereich der OD Starsow bei der Variante 3b die ORW nach der DIN 18005 eingehalten werden (Plausibilisierung UVS, S.13, Anlagen 2.1, 2.2). Die Linienführung der Planfeststellungstrasse 3b PF orientiert sich dann an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse 3 b. Der Vorhabenträger hat mit den Zielsetzungen, insbesondere das geschützte Biotop MST 16574 (Naturnahes Feldgehölz) nicht bzw. sehr gering zu beeinträchtigen, des Weiteren wegen der Minimierung von Lärmauswirkungen ausreichend Abstand zur Ortslage Starsow zu halten sowie gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Brückenbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Knotenpunktbereich mit der Kreisstraße MST 20 zu erreichen, die Variante 3b optimiert. Anhand der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11) zu der Variante 3b PF ist ersichtlich, dass die ORW der DIN 18005 mit dieser Variante im Bereich Starsow sowohl tags als auch nachts eingehalten werden.

Dasselbe gilt im Übrigen hinsichtlich der Vermeidung von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, zu beachten gemäß § 8 UVPG, die durch den Betrieb von Anlagen geeignet sind, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete,

insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude auszulösen. Diese Fallkonstellation wurde zwar durch die Einwendung nicht thematisiert, spielt jedoch für die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen eine gleichwertige Rolle wie der Trennungsgrundsatz aus Lärmvorsorgegesichtspunkten und wurde daher im Parallellauf mit betrachtet. Mit Vorzugsvariante 3b PF drohen wegen des ausreichenden Schutzabstands keine erheblichen Nachteile/Schäden im Sinne des. § 8 UVPG i.V.m. § 3 Abs. 5a BImSchG bei einem Unfall auf der B 198 im Bereich der Ortslage Starsow für die dort befindlichen Wohngrundstücke, Häuser und Bewohner.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzbelange sowie der Verminderung der Erholungsqualität durch Verlärmung ist die Einwendung unbegründet. Die vorangegangene Bewertung der Varianten unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie schalltechnischen Untersuchungen auf Grundlage des hier in rechtmäßiger Weise angewendeten Berechnungsverfahrens der RLS-90, deren Anwendung durch die 16. BImSchV verbindlich vorgegeben ist, ergeben für das Grundstück der Einwenderin keine Grenzwertüberschreitungen für Dorf-/Mischgebiete nach der gesetzlich verbindlichen Grundlage für das Vorhaben. Die Einordnung der Grundstücke und Wohngebäude in der Ortslage Starsow als Dorf-/Mischgebiet gemäß BauNVO ist richtig erfolgt.

Dass der Vorhabenträger für sich strengere Maßstäbe angelegt hat und zur Beurteilung der Lärmvorsorge die für ihn nicht verbindlich geltende DIN 18005 herangezogen hat, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbedenklich. Zusätzliche Ansätze zur Lärmvorsorge sind sowohl aus gesundheitlichen Gründen begrüßenswert und werden seitens der Rechtsprechung bereits als erforderlich betrachtet, vergl. BVerwG 9 A 16/16. Solange es an verbindlich eingeführten abgesenkten Grenzwerten fehlt, kann nur über – wie hier – freiwillige Verpflichtungen durch den Vorhabenträger ein niedrigschwelliger Wert als Bemessungsgröße herangezogen werden. Die in der DIN 18005 angesetzten ORW von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden hier ebenfalls nicht überschritten.

Etwaige Verkehrswertminderungen, z.B. infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens, lassen sich zwar nicht ausschließen, dauerhafte mittelbare Inanspruchnahme durch eine die Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstückes der Einwenderin durch den Trassenverlauf des Straßenbauvorhabens ist jedoch nicht zu erwarten. Eine (entschädigungspflichtige) Verkehrswertminderung des Grundstückes ist grundsätzlich erst



dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück derart eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff vorliegt. Aufgrund der Entfernung des zu Wohn- und Erholungszwecken genutzten Grundstücks der Einwenderin von der Trasse und der Ergebnisse der vom Vorhabenträger durchgeführten schalltechnischen Berechnungen ist für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich, was zu einer Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung führen könnte. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Eignung des Trassenumfeldes zu Freizeit- und Erholungszwecken gilt entsprechendes. Wertverluste, die nicht zu unvermeidbaren Einschnitten führen, treten im Rahmen der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Etwaige Auseinandersetzung zu Entschädigungsansprüchen sind im gesonderten, dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahren dem Grunde und der Höhe nach zu prüfen und unterfallen nicht der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.

#### Belastungen während der Bauphase

Die Einwender bemängeln, dass die induzierten Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffbelastungen für ihre Grundstücke während der Bauphase weder qualifiziert, noch quantifiziert dargestellt seien, noch Konzepte entwickelt und Maßnahmen in Betracht gezogen wurden, die diese Belästigungen und Beeinträchtigungen minimieren.

Bezüglich des Baulärms weist der Vorhabenträger in seiner Erwiderung darauf hin, dass Baustellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) seien. Der Anlagenbetreiber habe gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ob beim Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, sei nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AW Baulärm) zu beurteilen.

In einem Gutachten habe der Vorhabenträger die Größe der bauinduzierten Geräuschbelastungen hinsichtlich etwaiger Schutzmaßnahmen untersucht. Das Gutachten komme zum Ergebnis, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in allen untersuchten Szenarien deutlich unterschritten werden. Berücksichtigt worden sei hierbei der relativ große Abstand von ca. 130 m zwischen den geräuschintensiven Bauabläufen bis zu

den nächstgelegenen Immissionsorten Starsow und im Bereich Hohe Brücke. Das Gutachten führe den Nachweis, dass ebenfalls keine Beeinträchtigungen durch bauinduzierte Erschütterungen und Luftschadstoffbelastungen an schutzbedürftigen Bereichen zu erwarten seien.

Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin, schon aus Eigeninteresse zur Vermeidung von weiteren Konflikten grundsätzlich die Dorfstraße in Starsow als Bauandienststrecke auszuschließen. Der Bau der Straße werde im Vorkopf-Bauverfahren erfolgen, also wird die Baustelle über die Trasse der OU selber angefahren, das gehöre zum Baustellenkonzept und werde gegenüber den Auftragnehmern so vorgegeben. Er legt dar, mit den Bauauftragnehmern zur Erhöhung der Sicherheit des Ausschlusses der Dorfstraße als Bauandienststrecke vereinbaren zu können, diese Straße in der Planung der Anfahrt an die Baustelle routenplanerisch und kalkulatorisch außen vor zu lassen. Da die Dorfstraße jedoch öffentliche Straße gem. StrWG M-V sei, stehe sie jedermann, auch Baustellenfahrzeugen uneingeschränkt zur Befahrbarkeit zur Verfügung. Die Bauablaufplanung werde noch entwickelt. Sie sei zum Zeitpunkt der Erörterung noch nicht abgeschlossen, so dass diese Forderung der Einwender durchaus bei der Planung des Bauablaufs und Andienung der Baustellen berücksichtigt werden kann.

Der Vorhabenträger sagte jedoch zu, das Nichtbenutzen der Dorfstraße Starsow gegenüber den Bauauftragnehmern zu regeln. Die Planfeststellungsbehörde behielt sich im Erörterungstermin vor, dazu eine Bestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, um die Aussparung Dorfstraße für die Baustellenandienung zu sichern.

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen, hinsichtlich der Bauandienung über die Dorfstraße mittels Zusage des Vorhabenträgers teilweise erledigt und im Übrigen mittels Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Für die Dauer der Bauzeit wird die nachteilige Umwelteinwirkung von der Planfeststellungsbehörde als nicht unzumutbar eingestuft, denn mit der Schalltechnischen Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge wurde vom Vorhabenträger nachgewiesen, dass in den trassennahen Wohnbereichen Starsow und Hohe Brücke der zulässige Immissionswert während der Bauzeit nach AVV Baulärm nicht überschritten wird. Berücksichtigt wurde darin ein Mindestabstand ca. 130 m zwischen Immissionsorten und der Baustelle, insbesondere bei Erd-, Straßenoberbau- und

Brückenbauarbeiten im Bereich Starsow und Hohe Brücke. Vorausgesetzt wurde dabei die Einhaltung der tageszeitlichen Bauzeitenbeschränkungen.

Weitere zu erwartende baubedingten Störungen durch z.B. durch Erschütterungen oder Schadstoffemissionen entstehen für die Dauer der Bauzeit bei Herstellung der Vorlastschüttung sowie des Setzens von Spundwänden und den Gründungsarbeiten für die Widerlager am Bauwerk 5S. Sie sind vorübergehender Natur. Die Vorlastschüttung im Bereich der Ortslage Starsow wird im normalen Erdbau hergestellt.

Dabei treten natürlich auch Erschütterungen auf (z.B. beim Verdichten), diese sind aber gering und haben keine merklichen Auswirkungen. Die teilweise nötigen Vertikaldräns werden gestopft bzw. eingedrückt, dabei treten jedoch keine merklichen / relevanten Erschütterungen auf. Schäden an nahestehenden Bestandsbauten können entstehen, sofern diese in den Sanden gegründet sind. Nahestehend meint bei hier angetroffenen Baugründen einen Abstand von weniger als ca. 25 m. Da jedoch die Abstände der Baustelle im Bereich Strecke in der Starsower Niederung über 25 m zur Wohnbebauung sind sowie die Baugrundeigenschaften die Übertragung an vorhandene Wohnbebauung auf diesem Abstand reduzieren, werden die verbleibenden etwaigen Einträge an Erschütterungen auf die Wohnbebauung als kaum spürbar bis maximal im Einzelereignis als unkritisch bewertet. Unter Berücksichtigung der nach Schalltechnischer Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorausgesetzten Bauzeitbeschränkung (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) werden die erschütterungsträchtigen Ereignisse als parallel zum Lärm auftretende Immissionen und als entsprechend zumutbar erachtet.

Der Einwendung zu Belastungen während der Bauphase wird hinsichtlich der Thematik Aussparung der Dorfstraße Starsow als Bauandienungsstrecke zum einen mittels Zusage des Vorhabenträgers, mit den zukünftigen Auftragnehmern die Nichtbefahrung vertraglich zu vereinbaren, in einem gewissen Umfang erledigt, zum anderen mittels der Nebenbestimmung 1.2.14.4 abgeholfen.

Da die Dorfstraße Starsow öffentliche Straße i.S.d. StrWG M-V ist und für den Jedermanngebrauch gewidmet ist, steht es dem Vorhabenträger nicht zu, die Sperrung der Dorfstraße mittels verkehrsrechtlicher Anordnung einzurichten. Zuständig für eine Anordnung des Durchfahrtsverbotes wäre die untere Verkehrsbehörde des Landkreises. Der Vorhabenträger hat lediglich Handhaben gegenüber den Bauauftragnehmern über seine Vertragsgestaltung. Darin kann er ein eigenes Durchfahrtsverbot mit seinen Auftragnehmern vereinbaren. Es ist ihm jedoch auch so nicht abschließend möglich, die Zusage, die

Dorfstraße für die Baustellenanfahrten nicht zu benutzen, zu gewährleisten, da sie, s.o., öffentliche Straße ist. Um die zugesagte und beabsichtigte vertragliche Vereinbarung aber wirksamerem Erfolgsdruck zu verleihen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger auf, im Bauvertrag/den Bauverträgen, eine Vertragsstrafe vorzusehen, falls die Vereinbarung seitens der Bauunternehmer nicht eingehalten wird, und diese der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Vereinbarung deutlich gefördert und vor allem bei Nichteinhaltung einfacher vollziehbar werden.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den weiterhin vorgetragenen Einwendungen in Bezug u.a. auf Abschnittsbildung, Verkehrsprognose, Trassenwahl, Bewertung der Varianten in der UVS sowie Rad- und Fußgängerverkehr verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 (Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose), 3.2.3 (Abschnittsbildung), 3.2.4 (Planungsvarianten) sowie 3.2.5.9 (nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz) des gegenständlichen Beschlusses.

## **P 20**

Der Einwender vertritt eine grundbetroffene Erbgemeinschaft und legt mit Schreiben vom 19.02.2021, Posteingang bei der Anhörungsbehörde 22.02.2021, die Frage vor, wie es ermöglicht werde, an die in Richtung Wesenberg rechts liegenden Flächen und generell an die Splitterflächen heranzukommen. Er äußert die Besorgnis, die Splitterflächen mit heutiger Technik nicht mehr bewirtschaften zu können.

Der Vorhabenträger erwidert, die benannten Flächen befänden sich im Feldblock DEMVLI098Ba40016 und werden im Verbund mit den angrenzenden Flächen bewirtschaftet. Erreichbar seien diese Flächen sowohl nördlich als auch südlich der B 198 über die angrenzenden Flächen desselben Feldblocks. Die südliche Zufahrt sei im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5 lfd. Nr. 72) sichergestellt. Die nördliche Zufahrt sei vorhanden und bliebe unverändert.

Das verbleibende Flurstück südlich sei auch über Weg 7 erreichbar. Weg 8 entlang der Trasse der Ortsumfahrung werde neu angelegt und diene der Erschließung und Bewirtschaftung der durchschnittenen Flurstücke und der Anbindung des Waldes an das

vorhandene Wegenetz.

Der Weg werde als Waldweg (Fahrweg) eingestuft und erhalte am Ende eine Wendemöglichkeit, die für Holzabfuhr bemessen sei.

Erreichbar sei der Weg über den Weg 6 von der Kreisstraße K MSE 20 aus

Bewirtschaftungerschwernisse und sonstige Mehraufwendungen werden im Rahmen des Grunderwerbs bzw. Entschädigungsverfahren im Anschluss an das planfeststellungsverfahren geregelt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender hat sein Vorbringen außerhalb der in der Bekanntmachung vorgegebene Beteiligungszeiten vorgebracht. Die Beteiligungsfrist endete danach am 26.10.2018.

Sein Vorbringen mit Datum 19.02.2021 steht im zeitlichen Zusammenhang mit der zweiten Planänderung, die allerdings gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG M-V nur gegenüber den von der Planänderung bekannten Betroffenen, die sich zuvor im Verfahren beteiligt hatten, zur Anhörung gebracht wurde. Der Einwender gehört nicht zum Kreis der sich am Verfahren bis dahin Beteiligten. Seine Betroffenheit ist mit der 2. Planänderung nicht erstmals eröffnet, da sich sein Belang und seine Flurstücke unverändert seit der Planung, wie sie zur öffentlich bekanntgemachten Anhörung verhalten. Es wird auf Ziffer 2.3.2 verwiesen, Darstellung des Ablaufs des Verfahrens.

Sein Vorbringen wird daher als präkludiert bewertet.

Es wäre aber außerdem in der Sache zurück zu weisen.

Die Erwiderung des Vorhabenträgers zur Erreichbarkeit der Flächen nach Durchschneidung durch das Vorhaben stellt nach Prüfung der entsprechenden Planunterlagen durch die Planfeststellungsbehörde die vorhandene Erschließung korrekt wieder.

Die Flächen als Bestandteil eines Feldblockes werden erreicht und sind erschlossen.

Die Klärung der durch etwaige Bewirtschaftungerschwernisse auftretenden Nachteile obliegt stets dem Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, das dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgt. Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen werden im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden.

## **P 21**

Der Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb und ist durch das Vorhaben grundbetroffen.

Er teilt mit Schreiben vom 14.02.2021 mit, er habe keine Einwände gegen das Vorhaben, würde aber statt Verkaufs seiner in Anspruch zu nehmenden Flächen einen Flächentausch bevorzugen. Für die Kontaktaufnahme teilt er seine Erreichbarkeit mit.

Der Vorhabenträger nimmt das Vorbringen zur Kenntnis und bedankt sich für die Mitteilung der Kontaktdaten zur Aufnahme von Verhandlungen.

Die Planfeststellungsbehörde weist hinsichtlich der Anfrage des Einwenders auf das gesonderte Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren hin, für welches sie nicht zuständig ist und das dem Planfeststellungsverfahren nachgeschaltet ist. Der Vorhabenträger wird sich zur Durchführung der Grunderwerbsverhandlung selbst mit dem Einwender in Verbindung setzen.

### **3.2.7 Gesamtabwägung**

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Vorhaben unter Einbeziehung der vorgelegten Planänderungen und den in diesem Beschluss getroffenen ergänzenden Entscheidungen sowie unter Berücksichtigung der teilweise bedeutsamen Auswirkungen, insbesondere auf die Umwelt und das Eigentum, insgesamt mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Die Belange, die für den Bau der Ortsumgehung Mirow, hier in Betrachtung des Südabschnitts, sprechen, überwiegen in der Gesamtbetrachtung alle einzustellenden öffentlichen und privaten Belange. Insbesondere konnten die Umweltauswirkungen durch die vorgelegte Planung sowie verschiedene Regelungen der Planfeststellungsbehörde, die dem Vorhabenträger mit der Planfeststellung auferlegt werden soweit abgemildert werden, dass die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

Im Ergebnis ist auch keine Alternative ersichtlich, die sich unter Beachtung aller Gegebenheiten und gleicher Eignung zur Erreichung der verfolgten Planungsziele der

plangegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde.

#### **4. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern  
Domstraße 7  
17489 Greifswald

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55 a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -  
An der Jägerbäk 3  
18069 Rostock

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringerem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Für die Erhebung der Klage beim OVG Mecklenburg-Vorpommern stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

Schriftlich:

Die Klage kann schriftlich erhoben werden.

Auf elektronischem Weg:



Die Klage kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) erhoben werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die Seite des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite [www.egvp.de](http://www.egvp.de) verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtsachen ist nicht zugelassen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern  
Domstraße 7,  
17489 Greifswald

gestellt und begründet werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung.

Der Antragsteller muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Der Antrag muss den Antragsteller, den Antragsgegner

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -  
An der Jägerbäk 3,  
18069 Rostock

und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Für das Stellen des Antrags beim OVG Mecklenburg-Vorpommern stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

Schriftlich:

Der Antrag kann schriftlich gestellt werden

Auf elektronischem Weg:

Der Antrag kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) gestellt werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die Seite des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite [www.egvp.de](http://www.egvp.de) verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtssachen ist nicht zugelassen.

## **5. HINWEISE ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANES**

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird dem Vorhabenträger und denjenigen, über deren Stellungnahme oder Einwendung entschieden wurde, zugestellt. Außerdem wird eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit denen unter Punkt 1.1 genannten Planunterlagen im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Zudem werden der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen auf der Internet-Seite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht:

<http://www.strassenbauverwaltung.mvnet.de/planfeststellung>

Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag

Ingmari Mahnke

Anlage A1 Tabelle zur wasserrechtlichen Erlaubnis

| Nr. | Station Einleitstelle   | Einleitung in                          | Art der Einleitung                  | Oberflächenwasser aus Stationsbereich | Rechtswert System ETRS 89 | Hochwert System ETRS 89 | Einleitmenge                         | Gemarkung        | Flur    | Flur-st.      |
|-----|-------------------------|--|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------------|------------------|---------|---------------|
| 1   | 0+085 (links)           | Graben L 03                            | punktuell, konzentriert aus Mulde   | 0+000 bis 0+085                       | 33352614.8                | 5903988.2               | 6,77 l/s                             | Mirow            | 37      | 242           |
| 2   | 0+085 bis 0+115 (links) | Graben L 03                            | flächhaft, straßenbegleitend direkt | 0+085 bis 0+115 inkl. Bauwerk         | 33352620.1 bis 33352631.7 | 5903990.0 bis 5903974.2 | 1,09 l/s                             | Mirow<br>Starsow | 37<br>3 | 242, 241<br>1 |
| 3   | 0+115 (links)           | Graben L 03                            | punktuell, konzentriert aus Mulde   | 0+115 bis 0+145                       | 33352631.7                | 5903974.2               | 1,2 l/s                              | Starsow          | 3       | 1             |
| 4   | 0+260 (links)           | Graben 61                              | punktuell, konzentriert aus Mulde   | 0+145 bis 0+260                       | 33352730.3                | 5903872.9               | 1,21 l/s +<br>3,41 l/s =<br>4,62 l/s | Starsow          | 3       | 3             |
| 5   | 0+260 bis 0+287 (links) | Verbindung zw. Graben 61 und Graben 56 | flächhaft, straßenbegleitend direkt | 0+260 bis 0+287                       | 33352730.3 bis 33352751.2 | 5903872.9 bis 5903854.4 | 1,13 l/s                             | Starsow          | 3       | 3; 14         |

|    |                       |  |   |                                       |            |           |                                      |         |   |      |
|----|-----------------------|--|---|---------------------------------------|------------|-----------|--------------------------------------|---------|---|------|
| 6  | 0+576,940<br>(rechts) | Graben 55                                    | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Graben        | 0+287 bis 0+580<br>inkl. Bauwerk      | 33352954.6 | 5903648.6 | 16,8 l/s                             | Starsow | 3 | 18/3 |
| 7  | 0+579,290<br>(rechts) | Graben 55                                    | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Graben        | 0+580 bis<br>0+682,5 inkl.<br>Bauwerk | 33352953.8 | 5903644.9 | 3,75 l/s                             | Starsow | 3 | 19   |
| 8  | 0+650,959<br>(links)  | Graben 54                                    | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Mulde         | 0+682,5 bis<br>0+720                  | 33353022.0 | 5903608.7 | 1,45 l/s                             | Starsow | 3 | 20   |
| 9  | 0+758,888<br>(links)  | Verbindung<br>zw. Graben 49<br>und Graben 53 | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Mulde         | 0+720 bis 0+760<br>inkl. Bauwerk      | 33353088.2 | 5903523.7 | 1,46 l/s                             | Starsow | 3 | 24   |
| 10 | 0+763,518<br>(links)  | Verbindung<br>zw. Graben 49<br>und Graben 53 | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Mulde         | 0+760 bis 0+980                       | 33353082.0 | 5903520.9 | 4,02 l/s +<br>4,03 l/s =<br>8,05 l/s | Starsow | 3 | 24   |
| 11 | 1+720,567<br>(links)  | Müritz-Havel-<br>Wasserstraße                | punktuell,<br>konzentriert aus<br>Raubett-mulde | 1+600 bis 1+640<br>inkl. Bauwerk      | 33353958.6 | 5903358.5 | 22,94 l/s                            | Starsow | 4 | 4    |

