

Aktenzeichen: 0115-553-14-29-3

Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Mecklenburg-Vorpommern

Planfeststellungsbehörde



**Planfeststellungsbeschluss**

**für den L 01 Neubau der  
Radverkehrsanlage Dassow - Klütz,  
3. Abschnitt von  
Kalkhorst bis Hohen Schönberg**

Rostock, 21.05.2025

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	2
<b>1. FESTSTELLUNG DES PLANS</b> .....	4
1.1 Planunterlagen .....	5
1.1.1 Festgestellte und nachrichtlich dargestellte Planunterlagen .....	5
1.2 Eingeschlossene Entscheidungen- Widmung Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen .....	6
1.2.1 Widmung .....	6
1.2.2 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen .....	6
1.2.3 Denkmalschutz .....	7
1.3 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt .....	7
1.4 Zusagen und Zurückweisungen .....	7
1.4.1 Zusagen .....	7
1.4.2 Zurückweisungen .....	8
1.5 Nebenbestimmungen .....	8
1.5.1 Unterrichtungspflichten .....	8
1.5.2 Ausführungsunterlagen .....	8
1.5.3 Natur- und Landschaftsschutz .....	8
1.5.4 Gewässerschutz und Gewässerunterhaltung .....	10
1.5.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz .....	10
1.5.6 Denkmalschutz .....	11
1.5.7 Kataster- und Vermessungswesen .....	11
1.5.8 Zufahrten .....	11
1.5.9 Landwirtschaftliche Flächen .....	12
1.5.10 Immissionsschutz .....	12
1.5.11 Munitionsfunde .....	12
1.5.12 Versorgungsleitungen .....	13
1.5.13 Verkehrssicherheitseinrichtungen .....	13
<b>2. SACHVERHALT</b> .....	14
2.1 Beschreibung des Vorhabens .....	14
2.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme .....	14
2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung .....	14
2.2 Vorgängige Planungsstufen .....	15
2.2.1 Raumordnung/ Landesplanung .....	15
<b>3. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE</b> .....	15
3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung .....	15
3.1.2 Verfahren .....	15
3.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung .....	19

3.1.4 Seveso III – Störfallanlagen.....	21
3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung .....	21
3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	21
3.2.1 Planungsermessen.....	21
3.2.2 Planrechtfertigung .....	21
3.2.3 Abschnittsbildung .....	30
3.2.4 Planungsvarianten.....	32
3.2.4 Abwägung öffentlicher Belange .....	47
3.2.5 Individualbetroffenheiten .....	66
3.2.6 Gesamtabwägung .....	82
4. Rechtsbehelfsbelehrung.....	83
5. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes.....	84

## **1. FESTSTELLUNG DES PLANS**

Der von der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das Straßenbauamt Schwerin (nachfolgend als „Vorhabenträger“ benannt) vorgelegte Plan für den für den L 01 Neubau der Radverkehrsanlage Dassow - Klütz, 3. Abschnitt von Kalkhorst bis Hohen Schönberg wird mit aus den eingeschlossenen Entscheidungen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Ergänzungsblättern in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

## 1.1 Planunterlagen

### 1.1.1 Festgestellte und nachrichtlich dargestellte Planunterlagen

Verzeichnis der Unterlagen			
Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt	Maßstab
<b>Teil A-Vorhabenbeschreibung</b>			
1	Erläuterungsbericht	S. 1-2, D3, 4-10, D11, D12, D12a, D13, 14-18	
<b>Teil B- Planteil</b>			
2	Übersichtskarte (nachrichtlich)	D2.1	1: 100.000
3	Übersichtslageplan	D3.1	1: 10.000
4	Übersichtshöhenplan	D4.1	1: 2500/250
5	Lagepläne Straßenbau	Bl. D5.1 – D5.4	1 :500
6	Höhenplan	D6.1 – D6.3	1: 500/ 50
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	entfällt	
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	in U5 enthalten	
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen Erläuterungsbericht  Landschaftspflegerische Begleitpläne	S. 1-2, D3-D5, 6-19, N20, N21 Bl. D9.1 – D9.4, 9.5, 9.6	1: 500
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbspläne	Bl. D10.1, D10.2, D10.3	1: 500
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	S. D1-D3	
11	Regelungsverzeichnis	S. 1-9, D10 - D13 Bl. D11.1 – D11.4	
12	Widmung/ Umstufung/ Einziehung	entfällt	
<b>Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen</b>			
14	Regelquerschnitt	D14.1	
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.0	Erläuterungsbericht	S. D1, 2-19, D20-D28, 29-35, D36, 37-	

19.1	Bestands- und Konfliktpläne	43 Bl. D19.0, D19.1, D19.2, D 19.3, D19.4	
------	-----------------------------	--	--

## **1.2 Eingeschlossene Entscheidungen- Widmung Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen**

### **1.2.1 Widmung**

Mit der Freigabe für den Verkehr wird der Radweg Kalkhorst – Hohen Schönberg an der L 01, Abschnitt 130 km 0.222 bis km 1.643 (Bau km 0+022,15 bis Bau km 1+449.78) gemäß § 7 Abs. 4 i.V.m. § 3 Nr. 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) als Bestandteil der Landesstraße 01 in der Baulast des Landes Mecklenburg-Vorpommern gewidmet.

### **1.2.2 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen**

#### *1.2.2.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen*

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i.S. von § 14 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wird nach § 15 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. § 42 Abs. 5 S.2 Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) zugelassen.

#### *1.2.2.2 Ausnahmegenehmigung von Eingriffen in gemäß § 20 NatSchAG M-V geschützte Biotope*

Die geplanten Baumaßnahmen erfüllen Verbotstatbestände des § 20 NatSchAG M-V: Unterlage 9, Konflikt B, anlage- und baubedingter Verlust gesetzlich geschützter Baum- und Feldheckenstrukturen im Umfang von 120m<sup>2</sup> (Bau-km: 0+630- 1+040, 1+240 – 1+260, 1+440 bis Bauende).

Es wird eine Ausnahme vom Bauverbot erteilt. Der Vorhabenträger hat zum Ausgleich der Eingriffe die Ersatzmaßnahme 7E (Anpflanzung und Entwicklung einer Feldhecke) geplant, zu deren Umsetzung er verpflichtet wird.

Die in § 39 Abs. 5 Satz 1, Nr. 2 BNatSchG festgesetzten Fristen zur Beseitigung von Gehölzen vom 01.Oktober bis zum 29.Februar des Folgejahres sind einzuhalten.

#### *1.2.2.3 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V*

Für die Fällung von einem Alleebaum (Linde, Bau.km 1+255) wird die Befreiung gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 BNatSchG vom gesetzlichen Schutz nach § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V erteilt.

#### 1.2.2.4 Zulässigkeit nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG, Artenschutz

Das Vorhaben ist nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig.

Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung 1.5.3.4 treten keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ein.

#### 1.2.3 Denkmalschutz

Das Vorhaben wird nach § 7 Denkmalschutzgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG MV) genehmigt.

#### 1.3 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen, bautechnischen oder naturschutzfachlichen Gründen erforderlich werden, bleiben vorbehalten. § 76 VwVfG M-V bleibt davon unberührt.

#### 1.4 Zusagen und Zurückweisungen

##### 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.

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.

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
TöB 2, TöB 14	Beteiligung der unteren Wasserbehörde und des Wasser- und Bodenverbandes Wallensteingraben - Küste an der Ausführungsplanung zu möglichen Betroffenheiten vorhandener Durchlässe

TöB 15	Die Ausschreibung zum Planvorhaben wird zwischen Vorhabenträger und dem Zweckverband im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.
TöB 15	Der Vorhabenträger sagte zu, das Querprofil im Bereich der Druckstation zu prüfen und im Rahmen der Ausführungsplanung noch einmal mit dem Zweckverband abzustimmen.

#### **1.4.2 Zurückweisungen**

Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Forderungen und Bedenken, die Behörden, Versorgungsunternehmen, Verbände und sonstige Stellen geäußert haben, werden aus den unter Ziffer 3.2 dieses Beschlusses dargelegten Gründen zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen oder Vorkehrungen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde.

#### **1.5 Nebenbestimmungen**

##### **1.5.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist den von der Planung betroffenen Trägern öffentlicher Belange frühzeitig bekannt zu geben, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an Fernmeldeeinrichtungen, Versorgungsleitungen und sonstigen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

##### **1.5.2 Ausführungsunterlagen**

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung nach den Vorgaben der Planfeststellungsunterlagen gemäß Punkt 1.1 umzusetzen. Werden in der Ausführungsplanung Änderungen oder Abweichungen vom festgestellten Plan erforderlich, hat der Vorhabenträger die Ausführungsunterlagen, sowie eine schriftliche Erklärung zu den Änderungen der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Abweichungen bedürfen der Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

##### **1.5.3 Natur- und Landschaftsschutz**

###### *1.5.3.1 umweltschonende Baudurchführung*

Der Vorhabenträger hat durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen die Einhaltung zu einer umweltschonenden Bauausführung sicherzustellen und dies zu überwachen.

### *1.5.3.2 Einbindung zuständige Fachbehörden*

Die zuständigen Naturschutzbehörden sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn einschließlich der Baufeldfreimachung zu informieren.

Die untere Naturschutzbehörde ist zu Bauanlaufberatung zur Umsetzung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans einzuladen und in die fortlaufenden Umsetzungsschritte einzubeziehen.

### *1.5.3.3 Umsetzung landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen*

Die planfestgestellten Maßnahmen sind zum jeweils in den Maßnahmeblättern vorgesehenen Zeitpunkt und dabei so früh wie möglich durchzuführen und in möglichst engem zeitlichem Zusammenhang mit dem jeweiligen Eingriff, spätestens zwei Jahre nach Verkehrsfreigabe, abzuschließen. Bis zur Erreichung ihrer naturschutzgesetzlichen Zielsetzung sind die Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG in dem erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Die konkrete Dauer der Unterhaltung ergibt sich aus den Maßnahmenblättern in der Planfeststellungsunterlage 9.

### *1.5.3.4 Nebenbestimmung zum Artenschutz*

Die Rodung von Gehölzen im Zuge des Radwegebaus entlang der L01 darf nur im Zeitfenster von Anfang Oktober bis spätestens Ende Februar erfolgen. Die Baudurchführung soll außerhalb von Hauptbrutzeiten beginnen.

Vor Fällung bzw. während der Fällung des einen Alleebaums im Zuge der Baumaßnahme hat eine Untersuchung und Bewertung der relevanten Baumstrukturen als Lebens- und Fortpflanzungsstrukturen geschützter Tiere zu erfolgen.

### *1.5.3.5 Kompensationsverzeichnis und Berichtspflicht*

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die nach § 17 Abs. 6 BNatSchG notwendigen Katasterangaben über die mit dieser Genehmigung festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 BNatSchG sowie die dafür in Anspruch genommenen Flächen innerhalb von 6 Monaten nach der Erteilung dieser Genehmigung vollständig in digitaler Form an das Kompensationsverzeichnis M-V zu übermitteln ([www.kompensationsflaechen-mv.de](http://www.kompensationsflaechen-mv.de)). Er ist verpflichtet, zu diesem Zweck die Angaben aus dem bestätigten Landschaftspflegerischen Begleitplan / Eingriffs- und Kompensationskonzept zu verwenden und die durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Güstrow (Kontakt: [poststelle@lung.mv-regierung.de](mailto:poststelle@lung.mv-regierung.de); 03843-777-0) bereitgestellte elektronische Eingabeoberfläche zu nutzen. Dabei ist im Feld „Datenherr“ die folgende Abkürzung der Genehmigungsbehörde („LASV“) einzutragen.

Die Funktionsfähigkeit der Landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Artenschutzmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Dazu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde Berichte zum Stand der Umsetzung der LBP-Maßnahmen nach § 17

Abs. 7 BNatSchG vorzulegen. Bis zur vollständigen Funktionsfähigkeit ist der Erfolg der Maßnahmen zu untersuchen und zu dokumentieren. Soweit die Funktionsfähigkeit nicht zeitgerecht nachgewiesen wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Anordnungen vor.

Ab Beginn der Bauphase ist einmal jährlich zum 31. März je nach Baufortschritt ein Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten ist einmal jährlich zum 31. März ein Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen, bis alle Maßnahmen umgesetzt und funktionsfähig sind.

#### **1.5.4 Gewässerschutz und Gewässerunterhaltung**

Die Baustelle ist so einzurichten, dass verschmutztes Wasser nicht ungereinigt abgeleitet wird. Notwendige Auffang- und Absetzbecken sind vorzusehen. Bei der Baudurchführung dürfen keine Stoffe verwendet werden, die geeignet sind, die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers dauernd oder in erheblichem Maße schädlich zu verändern. Für den Fall von Havarien besteht für den Auftragnehmer Selbstanzeigespflicht gegenüber der unteren Wasserbehörde.

Bei Havarien mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Hydrauliköl, Diesel) während der Bauarbeiten ist die untere Wasserbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg zu informieren.

#### **1.5.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz**

##### *Abfall*

Die bei der geplanten Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten (§ 7 KrWG) oder, soweit eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist, unter Wahrung des Wohls der Allgemeinheit zu beseitigen (§ 15 KrWG).

Verunreinigter Bodenaushub unterliegt den abfallrechtlichen Bestimmungen und ist fachgerecht zu entsorgen.

Nicht verunreinigter, aber nicht unmittelbar wieder verwendeter Bodenaushub unterliegt ebenfalls den abfallrechtlichen Bestimmungen und ist fachgerecht zu entsorgen.

##### *Bodenschutz*

Die in M-V durch Erlass vom 5. Januar 2016 eingeführte Schrift „Bodenkundliche Baubegleitung – Leitfaden für die Praxis, BVB-Merkblatt Band 2, Erich-Schmidt-Verlag GmbH & Co. KG, 2013“ ist zu beachten.

Soweit konkrete Anhaltspunkte für eine schädliche Bodenveränderung oder Altlasten bekannt werden, sind diese der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg

mitzuteilen.

### **1.5.6 Denkmalschutz**

Es ist sicherzustellen, dass die Gedenkstele bei Bau-km 0+643,7 ca. 1,0 m südlich der Bau-feldgrenze des Radweges in einer Feldgehölzhecke unberührt bleibt. Insbesondere sind wäh-rend der Baumaßnahmen die Lagerung von Baumaterialien, Geräten, Aushub, Abbruchmateri-alien etc. im betroffenen Bereich auszuschließen.

### **1.5.7 Kataster- und Vermessungswesen**

In der Nähe des Bauvorhabens befinden sich gesetzlich geschützte Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern:

Höhenfestpunkte:

Punktnummer	Station	Abstand zur Achse	Bemerkung
203202180	0+861,515	5,74 m	in der Nähe des Baufeldes

Lagefestpunkte:

Punktnummer	Station	Abstand zur Achse	Bemerkung
83110500	1+115,673	2,27 m	in der Nähe des Baukörpers

Die Hinweise und das Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte sind zu be-achten.

Der feste Stand, die Erkennbarkeit und die Verwendbarkeit der Vermessungsmarken dürfen nicht gefährdet werden, es sei denn, notwendige Maßnahmen rechtfertigen eine Gefährdung der Vermessungsmarken. Die notwendigen Maßnahmen, durch die geodätischen Festpunkte gefährdet werden können, sind dem Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwe-sen mitzuteilen. Gegebenenfalls ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme (ca. 4 Wochen) ein Antrag auf Verlegung der Festpunkte beim Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Ka-tasterwesen zu stellen.

### **1.5.8 Zufahrten**

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Radwegebau berührten und von ihren bisherigen Zufahr-ten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten. Sollten kurzzeitig Einschränkungen während der Bauausführung erfor-derlich werden, sind diese vom Vorhabenträger mit den Anliegern vorher abzustimmen.

### **1.5.9 Landwirtschaftliche Flächen**

#### *Drainagen*

Die störungsfreie Nutzung vorhandener landwirtschaftlicher Entwässerungsanlagen (Drainagen, Rohrleitungen) ist während und nach dem Bauvorhaben in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten. Unvermutete, durch den Straßenbau zerstörte Drainagen in landwirtschaftlichen Flächen sind unverzüglich wiederherzustellen oder in geeigneter Weise umzulegen. Der betroffene Eigentümer unvermutet angetroffener oder zerstörter Drainagen ist unverzüglich zu benachrichtigen.

#### *Nutz- und Erreichbarkeit von Flächen*

Die Nutz- und Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen während der Bauphase ist durch den Vorhabenträger zu gewährleisten.

Auf den zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen ist die landwirtschaftliche Nutzbarkeit nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig wiederherzustellen.

#### *Unterrichtung über anstehende Flächeninanspruchnahme*

Von den Planungen betroffene Landwirtschaftsbetriebe sind zu beteiligen und über die zu erwartenden Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit ihrer Eigentums- oder Pachtflächen zu informieren.

### **1.5.10 Immissionsschutz**

#### *Lärmimmissionsschutz während der Baudurchführung*

Während der Bauphase ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970 (Beiblatt zum Bundesanzeiger Nr. 160) – AVV Baulärm – mit den dort festgesetzten Immissionsrichtwerten entsprechend den zugeordneten Gebieten und unter Beachtung der vorgegebenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms einzuhalten. Die durch die Bauarbeiten auftretenden Lärm- und Staubentwicklungen sind durch geeignete arbeitsorganisatorische und/oder technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Das beauftragte Unternehmen ist vom Vorhabenträger davon ausdrücklich in Kenntnis zu setzen.

### **1.5.11 Munitionsfunde**

Werden während der Bautätigkeiten sowie bei erdeingreifenden Maßnahmen Munition/ Kampfmittel entdeckt, freigelegt oder vermutet, sind die Arbeiten umgehend einzustellen, der Bereich weiträumig abzusperren und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Es ist verboten, entdeckte Kampfmittel zu berühren, ihre Lage zu verändern oder in Besitz zu nehmen. Ferner ist es verboten, Flächen mit Kampfmitteln zu betreten und/oder Anlagen bzw.

Vorrichtungen zur Kennzeichnung des Gefahrenbereiches zu beschädigen, unwirksam zu machen oder zu beseitigen.

Ein Verantwortlicher der Baufirma hat sich zur Überwachung und Sicherung des Gefahrenbereiches in überschaubarer Nähe des Fundortes bis zum Eintreffen des Munitionsbergungsdienstes aufzuhalten.

### **1.5.12 Versorgungsleitungen**

Die Einzelheiten zu Umlegungen oder den Ausbau von Leitungen sowie die Sicherung von Leitungen während der Baudurchführung sind mit den jeweilig betroffenen Leitungsträgern rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn abzustimmen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

Bei Arbeiten an Leitungen oder in deren Nähe sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsträger zu beachten.

#### *Deutsche Telekom*

Vor Beginn der Tiefbauarbeiten über oder in unmittelbarer Nähe der Tk-Linien ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher durch die Deutsche Telekom Technik GmbH in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen und einen Schachtschein einholen, um Schäden am Eigentum der Deutschen Telekom zu vermeiden.

#### *E.DIS Netz GmbH*

Zu eventuell notwendigen Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Umverlegung der Anlagen sind mit der E.DIS Netz GmbH gesonderte Abstimmungsgespräche zu führen.

### **1.5.13 Verkehrssicherheitseinrichtungen**

#### *1.5.13.1 Absenkung Hochbord*

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, innerhalb der OD Kalkhorst (L01 ca. im Abschnitt 130 Station 100) eine vollständige Absenkung (stufenfrei) des vorhandenen Hochbordes am Ausschleifbereich des straßenbegleitenden Geh- und Radweges vorzunehmen sowie Maßnahmen zur Verflechtung mit dem Straßenverkehr vorzusehen, damit dem Radverkehr ein gefahr- und stufenloser Wechsel von und auf die Fahrbahn ermöglicht wird.

#### *1.5.13.2 Aufstellfläche*

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, innerhalb der OD Kalkhorst (im Abschnitt 130 in Höhe Station ca. 100 bis ca.106 der L 01) am südlichen Rand der Fahrbahn eine Aufstellfläche für Radfahrer mit den Maßen von 2,50m x 2,50m und einem Einfahrwinkel für die aus südwestlicher Richtung kommenden Radfahrer zu errichten, um eine sichere Querung zur Fortsetzung

der Fahrt in nordöstliche Richtung auf den straßenbegleitenden Radweg zur Anbindung an die Radwegeanbindung auf der Nordseite der L01 zu ermöglichen.

#### *1.5.13.3 Markierung und Beschilderung*

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die die vorgenannten baulichen Maßnahmen für die sichere Radverkehrsführung flankierenden Beschilderungen und Markierungen in den nachrichtlichen Beschilderungs- und Markierungsplan aufzunehmen und als Grundlage zur Abstimmung mit der zuständigen unteren Verkehrsbehörde vorzuhalten.

#### *1.5.13.4 Nachweis*

Die Planung der zuvor genannten Maßnahmen ist der Planfeststellung zur Kenntnis zu geben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde vor Verkehrsfreigabe des gegenständlichen Radwegeabschnittes nachzuweisen.

## **2. SACHVERHALT**

### ***2.1 Beschreibung des Vorhabens***

#### **2.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme**

Gegenstand der vorliegenden Planung des Straßenbauamtes Schwerin ist der Neubau des 3. Bauabschnittes eines straßenbegleitenden Radweges von Dassow bis Klütz im Zuge der L 01. Der Abschnitt beginnt an dem in der Ortslage Kalkhorst bereits fertig gestellten innerörtlichen Radweg und endet am Ortseingang der Ortschaft Hohen Schönberg.

#### **2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die in Südwest-Nordost Richtung verlaufende L 01 verbindet die Stadt Dassow mit der Stadt Klütz und ist mit ihrer Fortführung bis zur Hansestadt Wismar ein wesentlicher Bestandteil des Straßennetzes Westmecklenburgs.

Der Planbereich des Radweges erstreckt sich von Abschnitt 130 km 0+222 bis km 1+634. Er beginnt im Anschluss an den bereits vorhandenen Radweg in der Ortslage Kalkhorst und verläuft ca. 220 m innerorts auf der nördlichen Seite direkt an der L01. Die Trasse schwenkt im Anschluss auf landwirtschaftliche Flächen und verläuft ab dann parallel zur Landesstraße 01 bis ca. 17 m vor der Ortsdurchfahrt Hohen Schönberg, gekennzeichnet durch den OD-Stein. Dort endet die separate Radwegeanlage und der Radverkehr wird zur Fortsetzung auf die Landesstraße 01 geführt.

Die Gesamtlänge des Streckenabschnittes beträgt ca. 1.428 m. Der Regelquerschnitt umfasst

2,50 m Radweg sowie jeweils 0,50 m Bankett bzw. Böschung auf beiden Seiten des Radweges. Teilweise kommen 1,00 m für Versickerungsmulden hinzu.

Die Kurvenradien bewegen sich in der Regel zwischen 150 m und 500 m. Im Bereich der Zufahrt zum Grundstück Kalkhorster Straße 1 unweit vor Hohen Schönberg ist eine Reduzierung der Radien mit  $R = 30$  m wegen der dortigen Grundstückszufahrt und der vorhandenen Druckstation des Zweckverbandes Grevesmühlen erforderlich.

## **2.2 Vorgängige Planungsstufen**

Der Vorentwurf für die gesamte Trasse der Radwegeführung an der L 01 von Dassow bis Klütz wurde im April 2011 aufgestellt.

Im Zuge der weiteren Planung ist dann eine Unterteilung der Trasse in mehrere Abschnitte erfolgt, von denen der Großteil bereits umgesetzt worden ist.

### **2.2.1 Raumordnung/ Landesplanung**

Gemäß dem Regionalem Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg 2011 (RREP WM 2011) liegt die Planregion in einem Raum mit Tourismusschwerpunktausweisungen. In diesem Zusammenhang werden auch der Fortbestand und die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur als ein wichtiger Aspekt angesehen. Die Lage des Radweges an der L 01 und die darüber erreichbaren Örtlichkeiten Hohen Schönberg, Klütz und im Anschluss weitere stärken einen sicheren unmotorisierten regionalen Verkehr und stellen eine Verbesserung der Randbedingungen für den Tourismus dar.

## **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 gemäß der § 45 Abs. 1 und § 57 Abs. 6 StrWG M-V i.V.m der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung (Zuständigkeits-VO Straßenbau) vom 15. Juni 1994 (GVOBl. M-V S. 678), zuletzt geändert durch Zweite ÄndVO vom 15. 8. 2012 (GVOBl. M-V S. 416), die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um den Plan für die Landesstraße festzustellen.

##### *3.1.2.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens*

In Vertretung für die Landesstraßenbauverwaltung hat das Straßenbauamt Schwerin beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern mit Schreiben vom

25.10.2017 für das Bauvorhaben „Neubau eines Radweges von Dassow nach Klütz an der L01, Abschnitt 3 Kalkhorst-Hohen Schönberg“ die Durchführung des Anhörungsverfahrens (§ 45 StrWG M-V, § 73 VwVfG M-V) beantragt.

Durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V sind die durch das Vorhaben in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstigen Stellen mit Schreiben vom 15.01.2018 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form auf die Planfeststellung hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis zum 02.03.2018 aufgefordert worden.

Die nach § 3 UmwRG vom Land Mecklenburg-Vorpommern anerkannten Naturschutzvereinigungen, welche nach § 63 Abs.2 Nr.6 BNatSchG, § 30 Abs.2 NatSchAG M-V im Planfeststellungsverfahren zu beteiligen sind, wurden ebenfalls mit Schreiben vom 15.01.2018 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form auf die Planfeststellung hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis zum 02.03.2018 aufgefordert.

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit haben die Planunterlagen in der Zeit vom 17.01.2018 bis einschließlich 16.02.2018 im Amt Klützer Winkel, Schloßstraße 01, Zimmer 007 in 23948 Klütz zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gemäß § 45 Abs.2 StrWG M-V i.V.m. § 73 Abs.5 VwVfG M-V ortsüblich bekannt gemacht worden. Des Weiteren erfolgten die Bekanntmachung der Planauslegung und die Veröffentlichung der Planunterlagen auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V im Servicebereich Planfeststellung. Auf den Zugang zu den Planunterlagen auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V ist in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen worden. In der Bekanntmachung wurde ebenfalls angezeigt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPGa.F.) besteht. Ferner wurde in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Amt Klützer Winkel oder beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens zum 02.03.2018 zu erheben sind.

Benannte Betroffene, die über die ortsübliche Bekanntmachung nicht erreicht werden konnten, sind durch die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig über die Auslegung der Planunterlagen durch Übersendung des Bekanntmachungstextes informiert worden (§ 73 Abs. 5 VwVfG M-V).

Zu der Planung sind Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen abgegeben worden. Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen hat sich der Bund M-V e.V. am Verfahren beteiligt. Weiterhin haben privat Betroffene gegen die Planung Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind am 22.05.2019 ab 9.00 Uhr im Sitzungssaal des Amtes Klützer-Winkel, Schloßstraße 1 in 23948 Klütz erörtert worden. Der Erörterungstermin

ist durch das Amt Klützer Winkel zuvor fristgerecht gemäß § 73 Abs.6 VwVfG M-V ortsüblich bekannt gegeben worden. Darüber hinaus wurden die Träger öffentlicher Belange, private Einwender und der Bund M-V e.V. durch die Anhörungsbehörde über den Termin gesondert benachrichtigt. Mit den Benachrichtigungen erfolgte gleichzeitig die Übersendung der Erwiderungen des Vorhabenträgers auf die jeweiligen Stellungnahmen/ Einwendungen sowie gegebenenfalls bereits vorgenommene Planänderungen und/ oder -ergänzungen zur Information und als Besprechungsgrundlage. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Verhandlungsniederschrift festgehalten. Den Teilnehmern wurde der sie betreffende Teil der Niederschrift zu dem Erörterungstermin übersandt.

### *3.1.2.3 Einwendungen zum Verfahren*

P1

#### *Bekanntgabe der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen*

Der Einwender P1 trägt vor, die öffentliche Bekanntmachung im Zuge des Anhörungsverfahrens vor der Planfeststellung des gegenständlichen Bauvorhabens sei rechtsfehlerhaft. Sie erfolgte auf Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). So hieße es in der Bekanntmachung unter Ziff. 3., die Anhörungsbehörde könne auf einen Erörterungstermin verzichten. In Ziff. 7. werde ausdrücklich auf Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und eine Veränderungssperre nach § 9a FStrG hingewiesen. Grundlage für die Planfeststellung sei § 45 Abs. 1 StrWG-MV. Danach richte sich das Verfahren gemäß § 45 Abs. 2 Satz 3 StrWG-MV nach dem Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (VwVfG M-V). Nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG M-V ist im Planfeststellungsverfahren nach Ablauf der Einwendungsfrist zwingend ein Erörterungstermin vorzusehen. Das vom Vorhabenträger bekanntgemachte Wahlrecht nach Ziff. 3 der Bekanntmachung bestünde demnach nicht.

Insofern fordere der Einwender die Durchführung eines Erörterungstermins sowie die erneute Auslegung der Planunterlagen mit ordnungsgemäßer Bekanntmachung.

Die Anhörungsbehörde nimmt auf den Antrag hinsichtlich der Bekanntmachung Stellung und verweist darauf, dass trotz der fehlerhaften Bezugnahme auf das FStrG dennoch augenscheinlich die Anstoßwirkung erzeugt worden sei, da Einwendungen Betroffener und Stellungnahmen von TÖB im üblichen Umfang eingetroffen seien und im Ergebnis auch zu dem Erörterungstermin geführt haben.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung des Einwenders nach einer erneuten Auslegung der Planunterlagen zurück. Des Weiteren sieht die Planfeststellungsbehörde mit der Durchführung eines Erörterungstermins im Zuge des Anhörungsverfahrens die Forderung des Einwenders nach einem solchen als erledigt an.

In seinen Ausführungen verweist der Einwender zurecht darauf, dass in der Bekanntmachung statt des StrWG M-V, welches bei Landesstraßen des Landes Mecklenburg-Vorpommern die einschlägige Rechtsgrundlage darstellt, das FStrG benannt ist. Diese sehe nach den Ausführungen des Einwenders eine Ermessenentscheidung hinsichtlich eines Erörterungstermins zu den Einwendungen im gegenständlichen Verfahren vor.

Zum Inhalt der Bekanntgabe zur Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Anhörungsverfahren enthält § 45 Abs.2 StrWG M-V i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 4 und Abs. 5 Satz 2 des VwVfG M-V Mindestanforderungen. Der Text der Bekanntmachung muss überdies das Vorhaben allgemein verständlich bezeichnen und so klar und eindeutig formuliert sein, dass die nötige Anstoßwirkung gegenüber potentiell Betroffenen entfaltet werden kann (BVerwGE 104, 337 (341 f.) = NVwZ 1998, 847). Maßgeblich für die Anstoßwirkung ist der Wahrnehmungshorizont eines durchschnittlich rechtsunkundigen und nicht vorinformierten Bürgers.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde sind im gegenständlichen Anhörungsverfahren die Mindestanforderungen der Bekanntgabe über die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen, auch bei Bezug auf das Fernstraßengesetz statt auf das Straßen- und Wegegesetz Mecklenburg-Vorpommern, erfüllt und die erforderliche Anstoßwirkung erzielt worden. Der Einwender hat sich veranlasst gesehen, sich für das Vorhaben zu interessieren, seine Betroffenheiten durch Einsicht in die der Öffentlichkeit zugänglichen Planfeststellungsunterlagen zu prüfen und innerhalb der vorgegebenen Frist Einwendungen bei der zuständigen Behörde zu erheben.

Die Angabe einer falschen Rechtsgrundlage in der Bekanntmachung führt gegenständlich nicht dazu, dass die Entscheidung in der Sache beeinflusst wird. Und auch die Aussage, dass auf einen Erörterungstermin verzichtet werden könne, stellt lediglich eine Entscheidung der Anhörungsbehörde in den Raum, ohne dass ein Verzicht auf Erörterung der Sachverhalte verbindlich vorgegeben wird.

Insgesamt hätte sich eine fehlerhafte Gestaltung des Anhörungsverfahrens nur dann auf die Wahrung der materiellen Rechte des Einwenders ausgewirkt, wenn die falsche Benennung einer Rechtsgrundlage ihn tatsächlich gehindert hätte, zu seinen Belangen so umfassend vorzutragen, wie er dies bei fehlerfreier Benennung der Rechtsgrundlage in Anwendung auf Landesstraßen hätte tun können. Ein solcher Fall ist hier nicht ersichtlich. Ebenso hat die Planfeststellungsbehörde seinen Vortrag im Verfahren zur Kenntnis genommen und bei ihrer Entscheidung in Erwägung gezogen.

#### *Erneute Auslegung der Planunterlagen wegen fehlerhaften Grunderwerbsverzeichnisses*

Der Einwender fordert weiterhin eine erneute Auslegung der Unterlagen aufgrund eines fehler-

haftes Grunderwerbsverzeichnis. Es beträfe hier die Seite D 3 des Grunderwerbsverzeichnisses, auf welcher eine Korrektur vorgenommen worden sei. Im ursprünglichen Grunderwerbsverzeichnis sei die Teilflächeninanspruchnahme betreffend das Flurstück 22 der Flur 2, Gemarkung Hohen Schönberg in einem Flächenumfang von 1.384 m<sup>2</sup> unter der Rubrik „Erwerb“ eingetragen worden, auf dem Deckblatt hingegen unter der Rubrik „Vorübergehende Inanspruchnahme“. Dieses Deckblatt sei ihm lediglich zugesandt worden.

Der Vorhabenträger erklärt, dass ein offensichtlicher Fehler im Grunderwerbsverzeichnis korrigiert worden sei. Hier werde die Minderung der Betroffenheit von Erwerb einer Fläche hin zur vorübergehenden Inanspruchnahme dargestellt. Im Grunderwerbsplan war die Teilfläche bereits als vorübergehende Inanspruchnahme ausgewiesen.

Die Anhörungsbehörde erklärt im Rahmen der Erörterung, dass sie im Deckblattverfahren eine erneute Beteiligung eröffne, sobald ein Betroffener mehr oder erheblich anders betroffen werde. Der Einwander besteht darauf, dass ihm damit keine förmliche Beteiligung hinsichtlich des Deckblattes eröffnet worden sei und eine Neuauslegung nach wie vor erforderlich werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wird während eines anhängigen Planfeststellungsverfahrens – vor der Planfeststellung – der Plan geändert, erfolgt dies überwiegend im Deckblattverfahren. Es setzt dabei kein neues Verfahren in Gang, sondern ändert den Gegenstand des laufenden Verfahrens. Hierbei hätte es einer erneuten Anhörung des Einwenders bedurft, wenn seine eigenen Belange durch die Änderungen erstmalig oder stärker berührt gewesen wären.

Durch die Änderungen des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 10, S. D3) kommt es zu einer geringeren Betroffenheit in Hinsicht auf die Flächeninanspruchnahme, da statt Erwerb nun eine vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche ausgewiesen wird.

Eine Neuauslegung der geänderten Planung wäre erforderlich, wenn Planänderungen so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (BVerwG 9A 31/07 v. 19.03.2010). Das kann vorliegend verneint werden.

### **3.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### *3.1.3.1 Verfahren*

Zu dem gegenständlichen Bauvorhaben ist beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern der Antrag auf eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 des LUVPG M-V (in der Fassung der Bekanntmachung vom 7.7.2011 (GVOBl. M-V S. 885) gestellt worden. Diese hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Baumaßnahme nicht erforderlich ist, da unter Berücksichtigung der in Anlage 2 LUVPG M-

V aufgeführten Kriterien nicht mit erheblichen Auswirkungen des gegenständlichen Bauvorhabens auf die Umwelt zu rechnen ist, welche bei der Bewertung der Umweltauswirkungen zwingend zu berücksichtigen wären (Veröffentlichung des Ergebnisses erfolgte im Amtlichen Anzeiger mit Datum vom 18.12.2017)

### *3.1.3.2 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung*

P1

Der Einwender rügt rein vorsorglich formelle und inhaltliche Verstöße gegen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Er beantragt die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Vorhabenträger führt aus, dass für das Vorhaben eine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 5 UVPG durchgeführt worden sei. Nach dieser komme es durch das Vorhaben zu keinen erheblichen und nachteiligen Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach UVPG. Es ergäbe sich keine Pflicht zur Durchführung einer UVP. Die Einzelfallvorprüfung sei mit der Auslegung des Feststellungsentwurfes veröffentlicht worden.

Die Rüge wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Eine durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der vorliegenden verfahrensgegenständlichen Planung durchgeführte Vorprüfung des Einzelfalles im Jahr 2017 - öffentlich bekanntgegeben am 18.12.2017 im Amtlichen Anzeiger Mecklenburg –Vorpommern – hat ergeben, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung brauchte nicht durchgeführt werden, dennoch ermittelte der Vorhabenträger die Umweltauswirkungen im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen. Die Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 Satz 2 LUVPG aufgeführten Schutzgüter durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Effekte wurden eingeschätzt. Im Rahmen der Anhörung sind Ergänzungen erfolgt.

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss fest, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist. Es sind im Ergebnis keine Auswirkungen auf die Natur und Umwelt zu erkennen, die einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünden. Die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen werden durch Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen soweit wie möglich gemindert. Unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch Kompensationsmaßnahmen soweit wie möglich funktional ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der insgesamt vorgesehenen Maßnahmen, welche planfestgestellt und deren Durchführung dadurch rechtlich verbindlich werden, sind keine verbleibenden Beeinträchtigungen festzustellen, die zu erheblichen ökologischen Risiken führen würden.

### **3.1.4 Seveso III – Störfallanlagen**

Den Anforderungen der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 04. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L197 vom 24. Juli 2012)) wird entsprochen. Das Vorhaben führt nicht dazu, dass sich die Wahrscheinlichkeit eines Störfalls erhöhen oder die Folgen eines solchen Störfalls verschlimmern können, da die angemessenen Sicherheitsabstände eingehalten werden.

## **3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung**

### **3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Gemäß § 45 StrWG M-V dürfen Landesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Radwege an Landesstraßen gehören gemäß § 2 Abs.2 Nr.1 StrWG M-V zu den Straßen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und die durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG M-V). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Konzentrationswirkung § 75 Abs.1 S.1 VwVfG M-V).

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet insbesondere auch über die Erteilung naturschutzfachlicher, bergrechtlicher und waldrechtlicher Genehmigungen. Daneben erteilt sie gegebenenfalls gemäß §19 Abs.3 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse.

### **3.2.1 Planungsermessen**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Radwegeplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote. Sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **3.2.2 Planrechtfertigung**

Eine hoheitliche Fachplanung trägt ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern

muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§§ 45, 48 StrWG M-V) objektiv erforderlich sein. Diese Voraussetzung ist nicht erst bei einer unabweislichen Notwendigkeit erfüllt, sondern bereits auch schon dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2014 - 9 B 29.14 mit weiteren Nachweisen).

Entsprechend den Vorgaben des § 11 Abs. 1 StrWG M-V hat das Land M-V als Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange zu berücksichtigen. In dem Zusammenhang lässt sich ein konkretes Bedürfnis für das gegenständlichen Vorhaben zum Radwegbau und dessen Erforderlichkeit ableiten. Aus den im Planfeststellungsverfahren dargelegten Ausführungen zur Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des geplanten Vorhabens ergeben sich ausreichend Anhaltspunkte dafür, dass die Maßnahme vernünftigerweise geboten ist. Bedingt durch eine gering nutzbare Fahrbahnbreite von 5,00 m bei hohem zulässigen Geschwindigkeitsniveau von 100 km/ h, der Linienführung, den vorhandenen seitlichen Schutzeinrichtungen, des Alleincharakters der Strecke und einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von > 2500 Kfz/ 24h mit zunehmendem Anteil an Schwerlastverkehr einschließlich landwirtschaftlichem Verkehr ist für Radfahrer und auch die anderen Verkehrsteilnehmer auf der Landesstraße 01 in diesem Abschnitt ein hohes Gefährdungspotential gegeben. Mit dem Bau der Radverkehrsanlage erfolgt die Trennung der Verkehrsarten, wodurch sich die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer insgesamt erhöht und Unfallzahlen gemindert werden können. Die selbständige Radverkehrsanlage zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg (3.BA) komplettiert mit einem weiteren umzusetzenden Teilstück zwischen Hohen Schönberg und Biohof Schönberg insgesamt den Radweg entlang der L01 zwischen Dassow und Klütz und trägt so auch zur Förderung des Radverkehrs durch Verbesserung der Radverkehrsnetze bei.

### *3.2.2.1 Einwendungen zur Planrechtfertigung*

P1

Der Einwender erachtet es unter Bezug auf eine fehlende Planrechtfertigung als zwingend notwendig, eine Bedarfsprognose vorzunehmen. Notwendig für die Planrechtfertigung sei ferner die Finanzierung des Vorhabens. Als Prognosezeitraum gehe das Bundesverwaltungsgericht in der Regel von einem Zeitraum von zehn Jahren aus.

Kernstück der Bedarfsprognose sei im vorliegenden Fall die Prognose der zu erwartenden

Verkehrsentwicklung, also die Prognose des Bedarfs für die konkret planfestzustellende Anlage, hier also für einen Radweg. Im Falle der Abschnittsbildung dürfe sich der Bedarf nicht allein aus dem Gesamtvorhaben ergeben, sondern müsse sich auch für den jeweiligen Abschnitt feststellen lassen. Für das gegenständliche Vorhaben läge kein Bedarf vor. So fehle eine gesonderte Darlegung des Bedarfs im Erläuterungsbericht. Man fände lediglich auf den Seiten 1 bis 6 des Erläuterungsberichts einzelne Aspekte einer Bedarfsprüfung. Ein Ansatz einer Bedarfsdarstellung fände sich auf den Seiten 2 und 3 unter der Überschrift „1.1. Planerische Beschreibung“, welche fehlerbehaftet sei.

#### *Erforderlichkeit Radweg/ Verkehrsbedarf*

Zunächst habe der Vorhabenträger konkret darstellen müssen, weshalb für den Gesamttradverkehr auf der Gesamtstrecke und im Fahrradverkehr zwischen den Punkten Dassow und Klütz und für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt ein Radweg erforderlich sei, weshalb also wegen des bestehenden Verkehrsbedarfs die Errichtung eines Radwegs notwendig sei. Diese Erläuterung fehle vollständig. Es hieße lapidar, die L 01 sei wesentlicher Bestandteil des Straßennetzes im Landkreis Nordwestmecklenburg. Die Funktion dieser Straße sei neben einer solchen als „Ostseezubringer“ auch die zwischengemeindliche Verbindung, beginnend an der Bundesstraße B 208 an der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommerns zu Schleswig-Holstein und der B 105 bei Wismar sowie in der Erschließung alter und neuer Gewerbe bzw. Produktionsstandorte, z.B. des Gewerbegebiets Schönberg. Was diese Ausführungen mit einem Radweg zwischen Dassow und Klütz zu tun haben, bliebe offen. Weshalb überhaupt ein Radweg entlang dieser Gesamtstrecke erforderlich sein soll, werde nicht ausgeführt.

Der Vorhabenträger trägt dazu vor, dass die Straße im Zusammenwirken von Kfz- und Radverkehr auf Grund ihrer geringen Breite, der Linienführung, den vorhandenen seitlichen Schutzeinrichtungen und des Alleencharakters vor dem Hintergrund der vorliegenden Verkehrsbelastung von durchschnittlich über 2.500 Kfz/ 24 h gegenüber allen Verkehrsteilnehmern nicht fehlerverzeihend sei, also gefährdend (siehe Unfallentwicklung). Auch werde auf die Bedeutung der L01 im regionalen Zusammenhang, z.B. mit Bezug zur Weiterentwicklung der Hansestadt Wismar als Wirtschaftsstandort und auch die weitere touristische Entschließung der Region und den daraus zu erwartenden Erhöhungen der Verkehrsmenge auf dieser Strecke verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist an dieser Stelle auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 3.2.2. Der Planrechtfertigung für die Anlegung des Radweges, wie bereits dargelegt, ist Genüge getan, wenn die Planung auf die Zielsetzung des straßenrechtlichen Fachplanungsgesetzes ausgerichtet und erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist. etwa aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Die Planrechtfertigung weist keine

offensichtlichen oder unververtretbare Mängel auf. Sie ist schlüssig und genügt den Anforderungen und trägt somit durch.

Die Bedarfsprüfung des gegenständlichen Vorhabens misst sich daraus folgend an dem öffentlichen Interesse.

#### *Verkehrsprognose/ Verkehrszählung/ Bedarfsermittlung*

Es sei eine Verkehrszählung im Jahr 2015 vorgenommen worden. Diese werde von dem Einwender ausdrücklich als veraltet gerügt. Das Jahr 2015 läge drei Jahre zurück und es sei nicht nachvollziehbar, weshalb veraltete Zählungen einer Planung zugrunde gelegt werden. Möglicherweise habe sich aufgrund der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern und möglicher Abwandlungsbewegungen die Zahl der Verkehrsbewegungen deutlich verringert. Auf Grundlage dieser Straßenverkehrszählung könne keine aktuelle Aussage für die vorliegende Planung getroffen werden. Außerdem habe eine Prognose bezogen auf einen konkret angegebenen Prognosezeitraum vorgenommen werden müssen. Hinzu käme, dass es sich bei dieser Straßenverkehrszählung um eine Zählung von Kfz (!), also nicht von Radfahrern, handele. Man könne nicht durch die Zählung von Kraftfahrzeugen den Bedarf für einen Radweg begründen. Bezeichnenderweise fehle die Bedarfsermittlung für Radfahrer. Es sei damit völlig offen, ob überhaupt ein einziger Radfahrer auf dieser Strecke fahren werde und ob überhaupt auch nur ein einziger Radfahrer auf dem zur Planfeststellung geplanten Radweg fahren würde. Der Schluss, dass ab einer gewissen Anzahl von Kraftfahrzeugen ein Radweg erforderlich sei, sei weder zwingend noch richtig.

Der Bedarf selbst werde dabei nach den eigenen Maßstäben des Vorhabenträgers nicht hinreichend dargestellt. Im Erläuterungsbericht werde ausgeführt, nach internen unverbindlichen Planungshinweisen für Radverkehrsanlagen solle in etwa ab einer Verkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geprüft werden, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit ein straßenbegleitender Radweg zu planen sei. Vorliegend läge die Straßenverkehrszählung von 2015 – also die veraltete – an einer einzelnen Zählstelle, von der offen sei, wo sie läge, um 12 (!) Kfz über dieser Grenze. Die Straße sei also so gering befahren, dass – berücksichtige man Messungenauigkeiten und eine gewisse Unregelmäßigkeit der Verkehrsbewegung – die Grenze gerade mal erreicht sei, an der man überhaupt zu prüfen beginnen dürfe, ob es Sinn mache, einen Radweg zu planen. Die Prüfung hätte hier also selbst nach eigenen Maßstäben nicht vorgenommen werden brauchen. Vorliegend fehle aber eine solche Prüfung vollständig. Es werde lediglich behauptet, dass die Grenze zur Prüfpflicht überschritten sei. Es läge der Verdacht nahe, dass mit veralteten Verkehrszahlen gerechnet wurde, um wenigstens nach der internen Richtlinie die Prüfung eines Bedarfs für einen Radweg auch nur beginnen zu können.

Es werde außerdem nicht ersichtlich, wo diese Zählstelle liegt, wann gemessen wurde, zu welcher Tageszeit, zu welcher Jahreszeit, in welchem Zeitraum usw... Es fehle an weiteren Erläuterungen, die Darstellung sei schlicht unbrauchbar und genüge dem Abwägungsgebot bereits deshalb nicht.

Wenn aber die Grenze auch nach einer aktuellen und ordnungsgemäßen Verkehrszählung überschritten sein soll, dann müsse man nach den eigenen internen Richtlinien eine besonders strenge Prüfung vornehmen, weil die Grenze allenfalls marginal, nämlich um 12 Kfz/24h, das sind 0,5% (!), überschritten wurde. An dieser Stelle hätte man also eine besonders tiefe und besonders intensive Auseinandersetzung erwartet, weshalb hier ausnahmsweise trotz des allenfalls geringfügigsten Überschreitens der Kfz-Bewegungen ein Radweg erforderlich sei. Diese Prüfung fehle aber. Es fallen lediglich allgemeine Phrasen, wie „Tendenzen“ und „es ist zu erwarten“. Wenn das ausreichen würde, wäre die Planfeststellung künftig jeder rechtsstaatlichen Nachprüfbarkeit entzogen. Denn eine Erwartung sei ein rein subjektiver Umstand. Erforderlich sei eine fachlich nachprüfbare Prognose nach dem jeweiligen Stand der Technik und Wissenschaft. Weiterhin erschöpfe sich der Erläuterungsbericht in Spekulationen. So hieße es auf Seite 3 Abs. 1 beispielsweise, dass es zu erwarten sei, dass von einer „*Erhöhung des Verkehrsaufkommens*“ und zwar „*entgegen der bisherigen Tendenzen*“ ausgegangen werde. Nach Auffassung des Einwenders sei die Tendenz des Verkehrsaufkommens negativ und nehme damit tatsächlich ab. Im Erläuterungsbericht würde jedoch von einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens ausgegangen. Begründet werde es damit, es sei zu erwarten, dass der größere Teil der Beschäftigten aus dem regionalen und überregionalen Umland kommen und dabei dann auch die L 01 mit täglichem Pendlerverkehr nutzen werde. Diese Behauptung stehe mit den Tatsachen in offenem Widerspruch

Die notwendige Verkehrsprognose läge nicht einmal für die zu erwartenden Kfz-Zahlen vor, geschweige denn für die notwendigen Fahrradbewegungen. Im Erläuterungsbericht (S.5) werde angeführt, dass faktisch kein Radverkehr stattfindet. Begründet würde dies mit einer Gefährdungslage, obwohl nur rund 2.500 Kfz/ 24h die Straße frequentieren. Offen bliebe bei der angeblichen Verkehrsgefährdung übrigens, wie diese nach Jahreszeiten oder Tageszeiten bestehen solle. Wenn beispielsweise ein Pendlerverkehr mit Kfz in der Früh und am Abend die Straße frequentiere, während der Radverkehr am Nachmittag unterwegs ist, würde sich überhaupt keine Gefährdungssituation ergeben. Auch insoweit ließe die Planung alle Fragen offen und erschöpfe sich in leeren Mutmaßungen.

Auch die Behauptung, „der eigentliche Anteil des Fahrradverkehrs“ werde also „durch die vorliegenden Bedingungen unterdrückt“ sei aus der Luft gegriffen. Was ist ein „*eigentlicher*“ Anteil und ein uneigentlicher? Allein die Behauptung, es habe „vier Unfälle mit Radfahrer- und/ oder Fußgängerbeteiligung“ gegeben, rechtfertige keine Planung für einen Radweg. Welche von diesen vier Unfällen sind mit Radfahrerbeteiligung abgelaufen? Handelt es sich um Fußgängerbeteiligungen? In welchem Zeitraum sollen diese angeblichen vier Unfälle passiert sein?

Sogar dies sei schwammig und lasse jeden Schluss zu. Letztlich ergäbe sich aus den Ausführungen auf Seite 5 des Erläuterungsberichts, dass derzeit niemand mit dem Rad dort fahre und auch keiner dort fahren werde. Als eigentlicher Grund für die Planung werde dann auf die Forderung „*durch die Schulen und die Elternschaft*“ verwiesen, ferner auf „*die Initiativen*“ der „*Wegfreunde Klützer Winkel und Unterschriftensammlungen*“. Hier werde „*eindrucksvoll belegt*“, welche „*sehr hohe Akzeptanz in der Bevölkerung*“ der Radweg habe.

Schließlich lege der Erläuterungsbericht nicht den Bedarf dar, sondern belege den fehlenden Bedarf, die fehlende Notwendigkeit für den Radweg. Es sei touristisch zu begrüßen, wenn dieser Radweg errichtet werde. Auch das sei falsch. Wie bereits im Erläuterungsbericht dargestellt werde, bestehe bereits ein Radweg entlang der Ostseeküste. Weshalb dann ein weiterer Radweg als „*wichtige touristische Ost-West-Verbindung parallel zur Ostseeküste*“ errichtet werden solle, entziehe sich jeder Nachvollziehbarkeit. Urlauber werden nicht entlang einer Landstraße, sondern entlang der Ostsee Fahrrad fahren. Außerdem rechtfertigen touristische Wünsche und die angeblichen (nicht belegten) Wünsche einzelner Eltern oder Initiativen nicht die Enteignung von Grundeigentum. Hier möge der Vorhabenträger die Werteordnung des Grundgesetzes zur Kenntnis nehmen.

Der Vorhabenträger führt aus, dass der Wert der Straßenverkehrszählung von 2015 an der Zählstelle 027 durch manuelle Zählung über das ganze Jahr erhoben worden sei. Diese Erhebung umfasse den gesamten Abschnitt der L 01 zwischen dem Abzweig K 3 Dassow und der Einmündung L 03 Klütz und sei anhand einer Zählstelle an der L01 Höhe Wilmstorf ermittelt worden. Der DTV-Wert der Straßenverkehrszählung werde durch einen festgelegten Rechengang nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) aus einer manuellen Zählung ermittelt und stelle keinen momentanen Wert einer Tages- bzw. Jahreszeit dar. Es handele sich um die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h) an allen Tagen im Jahr (Mo-So). Der DTV-Wert spiegele also nicht die Werte der saisonalen Höchststände wieder. Zu dieser Zeit ereigne sich aber alljährlich ebenso das höchste Aufkommen an Radverkehr, was zu den zuvor beschriebenen Gefährdungen führe.

In der Auswertung der Zählung 2015 zeige die Verkehrsentwicklung von 2010 bis 2015 für diesen Straßenabschnitt eine deutlich über der allgemeinen Entwicklung liegende Erhöhung der Verkehrsstärke um 11,7 %. Die Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in M-V zeige einen Zuwachs an der benachbarten Dauerzählstelle 1768 an der L 01 in Klütz von 2014 zu 2015 von 7,1 %. Dagegen betrage die Veränderung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke zum Vorjahr für Landesstraßen in MV nur + 3,3 %. Zum Beleg der saisonalen Schwankung könne ebenfalls die benachbarte Dauerzählstelle Nr. 1768 entlang desselben Straßenzuges herangezogen werden. Die saisonale Differenz an der Dauerzählstelle der L 01 Nr. 1768 Wohlenberg zwischen Januar 2018 mit 3.110 (Kfz/24h) und Juli 2017 mit 6.481 (Kfz/24h) sei eindrücklich dargestellt auch in der Jahresganglinie dieser Zählstelle.

Im Erörterungstermin wird auf den Bedarf Bezug genommen, den der Vorhabenträger in seiner Erwiderung ausführt. Für den Einwender sei daraus nach wie vor kein Bedarf abzuleiten. Er sehe nach wie vor die Planrechtfertigung in einer unzulässigen Vorratsplanung. Es sei nicht nachvollziehbar, woher das Bedürfnis für Steigerung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs abgeleitet würde, wenn der herangezogene Unfallbericht 2014 – 2016 14 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten, verletzten oder getöteten Personen gemeldet habe, davon 4 mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung. Hieraus sei nichts Näheres zu entnehmen, was als Planrechtfertigung zur Steigerung der Verkehrssicherheit des geplanten Bauabschnittes 3 dienen könnte. Für den Einwender fehle es außerdem nach wie vor an weiteren Anhaltspunkten, für welche Nutzung der Radweg gebaut werde. Des Weiteren weise er darauf hin, dass der Vorhabenträger hinsichtlich seiner Verkehrsprognosen Bezug genommen habe auf die Verkehrszählung des Kfz-Verkehrs auf der betreffenden Strecke, die zudem noch rückläufig sei. Um eine Planrechtfertigung aus den Richtlinien zu entnehmen, die eine gewisse Verkehrsstärke als Grundvoraussetzung vorgeben, nämlich 2.500 Kfz/24 h, sei hier bei der ohnehin knapp darüber liegenden Verkehrszahl eine gesteigerte Planrechtfertigung erforderlich.

Hinsichtlich der aufgeworfenen Punkte der Einwendung verweist der Vorhabenträger auf seine Erwiderung. Er zieht zusätzlich die letzten Auswertungen der Dauerzählstelle in Klütz zur Demonstration der saisonalen Entwicklung hinzu, bezieht sich da auf das Jahr 2017 und 2018. Diese Entwicklung zeuge davon, dass eine Verkehrszunahme in dieser Region absolut klar sei. Der Einwender erklärt dazu, dass ihn diese neuen Erkenntnisse zur Rechtfertigung des Vorhabens nicht genügen, zumal sie nicht in dem Auslegungsexemplar nachvollziehbar mit enthalten wären und der Erläuterungsbericht hierauf keinen Bezug nehme. Insofern bleibe ihm der Bedarf nach wie vor nicht nachvollziehbar. Er verweise darauf, dass die in der Erwiderung angeführten Argumente aus den Spiegelstrichen – beginnend Seite 10 bis Seite 13 – aus seiner Sicht ein eindeutiger Beleg dafür seien, dass es sich hier um eine Vorratsplanung handele und diese Argumente des Vorhabenträgers nicht dazu gereichen, die Planrechtfertigung zu tragen. Besonders habe der Vorhabenträger versäumt, die Anzahlen der Schüler aufzulisten bzw. die Schüler-Radverkehrsverhältnisse darzustellen. Anhand der genannten Spiegelstriche werde im Einzelnen noch einmal darauf hingewiesen, dass aus dem Vortrag des Vorhabenträgers nicht erkennbar werde, was eigentlich das Ziel dieses Vorhabens sei, ob es sich um eine touristische oder um eine örtliche Verkehrsentwicklung handeln soll. Die Prognose bis 2015 sei veraltet.

Der Vorhabenträger entgegnet dazu, dass die Auswertung der Zählung 2015 keine Prognose darstelle. Dem pflichtet der Einwender zu; sie sei auch aus seiner Sicht keine Prognose.

Hinsichtlich des Bedarfs als Planrechtfertigungsgrund erwidert der Vorhabenträger unter Verweis auf seine schriftliche Erwiderung. Zusätzlich verweist er auf seine Planunterlage, woraus

sich eine Planrechtfertigung auch aus den Grunddaten der vorhandenen Straße ergebe, besonders begründet u. a. aus dem Querschnitt der Straße L 01. Die geringe Breite zusammen mit der Linienführung in der Örtlichkeit (Kurven, Gradientenwechsel), den vorhandenen Schutzeinrichtungen und straßenbegleitenden Bäumen beidseitig stellen für alle Verkehrsteilnehmer, nicht nur die Fahrradfahrer, sondern auch die KFZ-Fahrer ein erhöhtes Unfallrisiko dar.

Besonders wird durch den Einwender auf die schriftlich aufgemachte Forderung der Wegefreunde Klützer Winkel hingewiesen, womit ein Bedarf für einen Radweg manifestiert worden sei. Er stelle in arge Zweifel, dass diese Begründung als Planrechtfertigung einer Rechtsprechung standhalten würde.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Forderungen der Wegefreunde Klützer Winkel keinen ausschlaggebenden Faktor in der Zusammenschau aller planrechtfertigenden Gründe darstellen, sondern lediglich die Grundentscheidung zum Bauvorhaben positiv stützen. Die Entscheidung, einen straßenbegleitenden Radweg zu bauen, begründe sich überhaupt nicht mit den Forderungen eines Vereins vor Ort.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Landesstraßenbaubehörde hat die Landesstraße in einem nach der ihr gegebenen Leistungsfähigkeit in einem den Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dazu gehört auch die Trennung von Verkehrsarten durch die Anlage von Radwegen. Der Vorhabenträger hat herausgearbeitet, dass die Nutzungsansprüche für Radfahrer hinsichtlich der Sicherheit unbestreitbar defizitär sind und mit dem Bau des Radweges verbessert werden, um im Ergebnis die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen zu können. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von 5,00 m können insbesondere in Zeiten mit höheren Verkehrsaufkommen die Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nicht erreicht werden.

Auch gerade Begegnungsverkehre einschließlich die mit landwirtschaftlichen Großfahrzeugen können für die beteiligten Verkehrsteilnehmer des Radverkehrs als problematisch bis gefährdend eingestuft werden.

Ein fehlender Bedarf für den Bau des Radweges lässt sich auch nicht damit begründen, dass die im Jahr 2015 erhobene Verkehrsmengenerfassung des Kfz-Verkehrs veraltet sei und für den Radwegebau nicht die entsprechende Abwägungsgrundlage bilde. Das Vorhaben hat die Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zum Gegenstand.

Dass das Verkehrsaufkommen auf der L01 in dem betreffenden Abschnitt so gering ist, dass eine Gefährdung insbesondere von Radfahrern ausgeschlossen werden kann, ist nicht ersichtlich.

Im Detail sind die Daten der Verkehrsmengen durch den Vorhabenträger über eine prädestinierte Zählstelle (027) an der L01 bei Wilmstorf ganzjährig erfasst worden. Die daraus abgeleitete durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der L01 im Bereich zwischen Dassow und Klütz durch einen festgelegten Rechengang nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ist nicht zu beanstanden. Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk, welches standardisierte Verfahren zur Kapazitätsermittlung und Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt.

Die im Abgleich mit in der nahen Vergangenheit erfassten Verkehrsströmen ermittelten Tendenzen für zukünftige Entwicklungen, wie vom Vorhabenträger ausgeführt, sind nachvollziehbar und stellen zu dem Zeitpunkt der konkreten Planung keine unrealistischen Annahmen dar. Eine zunehmende Tendenz hat sich nach den verfügbaren Daten aus dem Jahr 2021 nicht bestätigt. Diese sind aber unter den Umständen der Corona-Pandemie und die in der Zeit insgesamt verringerten Verkehre zu betrachten. Die Annahme des Einwenders einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsmengen hat sich indes auch nicht bestätigt. Die Verkehrsströme sind nach Prüfung der Panfeststellungsbehörde bis 2021 in etwa gleichgeblieben. Die erfassten Verkehrsmengendaten ergeben im Jahr 2021 einen Verkehr mit durchschnittlich 2507 Kfz/Tag mit einem Anteil an Schwerlastverkehr von 119 Kfz (Minstra, Auskunftssystem der Straßendatenbank M-V). Bezieht man die aktuelle vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Verkehrsprognose 2040 in die Betrachtungen mit ein, kann noch von einer Zunahme des Güterverkehrs ausgegangen werden.

Hinsichtlich der Zugrundelegung von Daten des Kfz-Verkehrs für eine Radwegeplanung sind diese vom Vorhabenträger auf die Gesamtheit der Verkehrsströme und Verkehrsmengen abgestellt und an den Anforderungen zur Ausbildung von Radverkehrsanlagen an Landesstraßen entsprechend RAL (Richtlinie für Anlagen an Landstraßen) und ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) gemessen worden. Die RAL ist von der obersten Straßenbaubehörde im Land Mecklenburg-Vorpommern eingeführt, sie gibt den Stand der Technik wieder und ist beim Neubau sowie beim Um- und Ausbau von Landstraßen in der Baulast des Landes verbindlich anzuwenden. Durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (§ 2 Abs. 4 Satz 2 I. 5, RN 13 VwV-StVO) auf die ERA wie auch infolge der Rechtsprechung ist auch die ERA als Stand der Technik anerkannt und von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht (s.a. VG Göttingen, Urteil vom 27.11.2003 - 1 A 1196/01). In der ERA wird unter Ziffer 9 die Anlage eines Radweges bei den im gegenständlichen Verfahren vorliegenden örtlichen Bedingungen (DTV > 2500, zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) angezeigt. Die Notwendigkeit einer Realisierung des Vorhabens wird mit Ziffer 9.1.4 der ERA unter Verweis auf Kurvigkeit der Straße, ungünstige Fahrbahnbreiten und insbesondere saisonal höhere Schwerverkehre auch

in Verbindung mit höheren Freizeitverkehren gestützt. Ferner unterstützt die Anlage des Radweges die Nutzung der Verkehrsverbindung durch den nicht motorisierten Verkehr.

Soweit der Einwender geltend macht, ein signifikantes Unfallgeschehen sei auf der Strecke nicht gegeben, ist festzuhalten, dass die Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr auf der Landstraße nach den heute geltenden Standards zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch dann noch vernünftiger Weise geboten ist, wenn sich dort keine Unfallschwerpunkte befinden.

### **3.2.3 Abschnittsbildung**

Der Bildung von Planungsabschnitten liegt die Überlegung zu Grunde, dass eine detaillierte Streckenplanung von linienhaften Vorhaben angesichts der Fülle an Schwierigkeiten und damit aus Gründen der Überschaubarkeit nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann.

Im Straßenrecht müssen die gebildeten Teilabschnitte eine selbstständige Verkehrsfunktion haben, um Gegenstand eines eigenständigen Baurechts zu sein. Damit soll dem Entstehen von Planungstorso entgegenwirkt werden, die bei Abschnitten ohne allgemeine Verkehrswirksamkeit entstehen würden, wenn sich nach dem Bau herausstellen sollte, dass sich das Gesamtplanungskonzept als nicht realisierbar erweist (BVerwG v. 05.06.1992, NVwZ 1992, 1093; BVerwG v. 02.11.1992 NVwZ 93, 887/889).

Auch wenn ein Planfeststellungsabschnitt selbst kein verkehrsfunktionsfähiges Teilstück bildet, aber dennoch kein Planungstorso entsteht, etwa weil ein Lückenschluss sichergestellt ist, reicht dies nach der Rechtsprechung im Straßenrecht aus (BVerwG, Urt. v. 07.03.1997, 4 C 10/96). Notfalls ist eine „Verklammerung“ von Abschnitten vorzunehmen.

#### *3.2.3.1 Einwendungen zur Abschnittsbildung*

P1

Laut Einwender sei die Planung abwägungsfehlerhaft wegen Verstoßes gegen das Gebot ordnungsgemäßer Abschnittsbildung: Im Falle der Abschnittsbildung dürfe sich der Bedarf nicht allein aus dem Gesamtvorhaben ergeben, sondern müsse sich auch für den jeweiligen Abschnitt feststellen lassen (Kopp/Ramsauer, a.a.O., § 74, Rn. 48 mit Verweis auf BVerfGE, NuR 1998, 305). Bei einem noch nicht vorhandenen Bedarf gilt: „Allein das Bestreben, einen noch nicht vorhandenen Bedarf zu decken, wird in der Regel nicht ausreichen können.“ (Kopp/Ramsauer, a.a.O., § 74, Rn. 48) Die Planung schaffe einen Zwangspunkt für den Abschnitt 4. Im Abschnitt 4 solle dann mit derselben Argumentation wiederum der Weg auf die Nordseite gelegt werden, weil ja bereits im Abschnitt 3 der Weg auf die Nordseite gelegt werde. Wiederum wäre dann der Einwendungsführer und nicht die Konkurrenz betroffen. Dagegen verwehre sich der

Einwendungsführer. Im Erläuterungsbericht sei die selbständige Verkehrsfunktion des Abschnitts 3, der letztlich lediglich zwei Kleinstortschaften verbindet, nicht dargestellt. Die selbständige Verkehrsfunktion auch bei Scheitern des Gesamtprojekts müsse dargestellt werden. Sie sei ersichtlich nicht gegeben. Der Einwendungsführer verwehrt sich gegen diese „Salami-taktik“ des Vorhabenträgers.

Der Vorhabenträger widerspricht einer durch den Einwender behaupteten unzulässigen Abschnittsbildung und damit verbundener Schaffung von Zwangspunkten. Entscheidet für eine den Gesetzmäßigkeiten entsprechende Abschnittsbildung sei die Verkehrswirksamkeit der einzelnen festgelegten Abschnitte. Die auf Seite 3 des Erläuterungsberichtes aufgezählten fünf bereits fertiggestellten Teilabschnitte des Radweges an der L 01 zwischen Dassow und Klütz stellen jeder für sich eine für den Radverkehr in vollständiger Funktion verkehrswirksame Einheit im Verlauf dieser Landesstraße dar. So seien in diesen Abschnitten auch bereits die durch den Vorhabenträger definierten Planungsziele erfüllt, so insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit alle Verkehrsteilnehmer und die Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zunächst ist eine planungsrechtliche Abschnittsbildung im planerischen Gesamtkonzept zulässig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bildung des Teilabschnittes das Ergebnis planerischer Abwägung ist und seiner eigenen Rechtfertigung bedarf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung einzuordnen ist und hier zugleich mit weiteren Abschnitten ein übergreifendes Planungskonzept vervollständigt wird. Der Anspruch besteht insbesondere an eine eigene Verkehrsfunktion und die Vermeidung eines Planungstorsos.

Die gegenständliche Radwegeplanung ist, wie bereits unter Ziffer 3.2.2 dargelegt, gerechtfertigt und weist insbesondere durch die Entflechtung des Verkehrs zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg eine eigene Verkehrswirksamkeit auf. Die anderen Teilabschnitte der Radwegeplanung konnten und können für sich selbst durchgeführt werden, da eine räumlich-gegenständliche Aufteilung im Planungsbereich zwischen Dassow und Klütz möglich ist. Ein einziges Verfahren für die Gesamtmaßnahme hätte indes zu einer Unübersichtlichkeit geführt und der erforderlichen eingehenden Bewältigung bestimmter Betroffenheiten, wie die des Einwenders, entgegengestehen.

Auch sieht die Planfeststellungsbehörde – entgegen den Ausführungen des Einwenders – den Bedarf zur Entflechtung der Verkehre in dem gegenständlichen Abschnitt und damit einhergehend die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer - als gegeben an. Eine damit verbundene Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs durch Verbesserung der Radwegenetze, hier entlang der Landesstraße 01, stellt dabei ein weiteres annehmbares Ziel des Fachplanungsrechts dar.

### 3.2.4 Planungsvarianten

#### 3.2.3.1 Rechtlicher Ausgangspunkt

Bei der Abwägung verschiedener Planungsvarianten im Rahmen der Trassenwahl sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Dabei können landesplanerische sowie verkehrs- und strukturpolitische Zielsetzungen als öffentliche Belange berücksichtigt werden.

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 (§ 45 Abs. 10 StrWG M-V 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 verwerfen, wenn 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.

### *3.2.3.2 Beschreibung der Varianten*

Für das Vorhaben sind verschiedene Varianten untersucht worden, die sich insbesondere an Lage, Höhe und auch unter Vermeidung von Eingriffen in den Bestand von Alleebäumen, die die Landesstraße 01 beidseitig säumen, orientieren.

#### Variante 1

Variante 1 verläuft auf der nördlichen Seite der L01. In Kalkhorst beginnend schließt das Vorhaben innerorts an den bereits vorhandenen Radweg an und verläuft entsprechend der bestehenden Topographie, vorhandener Vegetation und oberirdischen baulichen Anlagen mehr oder weniger parallel zur L01 bis zum Orteingang Hohen Schönberg.

#### Variante 2

Diese Variante verläuft auf der südlichen Seite mit Beginn in Kalkhorst und verläuft entsprechend der bestehenden Topographie, vorhandener Vegetation und zu beachtende Versorgungsleitungen mehr oder weniger parallel zur L01 bis zum Orteingang Hohen Schönberg.

#### Variante 3

Variante 3 verläuft bis zur vorhandenen Druckerhöhungsstation auf der nördlichen Seite der L 01, um hier in einem Querungspunkt auf freier Strecke auf die südliche Seite zu wechseln und bis zum Ortseingang Hohen Schönberg fortgeführt zu werden.

### *3.2.3.3 Variantenabwägung*

#### Aspekt Raumordnung

Aus Sicht der Raumordnung ergeben sich zwischen den Varianten keine wesentlichen Unterschiede.

#### Aspekt Verkehrsverhältnisse

Variante 1 beginnt in Kalkhorst und schließt dort an einen bereits vorhandenen Rad- und Gehweg auf nördlicher Seite der L01 an und führt durchgängig weiter auf der nördlichen Seite bis zum Bauende in Hohen Schönberg. Sie stellt aus Sicht des Vorhabenträgers die Vorzugsvariante dar, da sie aufgrund des direkten Anschlusses an den vorhandenen Weg geringes Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr auslöst. Der Radverkehr aus Richtung Nordosten kommend kann so innerörtlich an einer für alle Verkehrsteilnehmer gut einsehbaren Stelle auf die Fahrbahn übergeleitet werden. Die aus Richtung Südwesten kommenden Radfahrer können in gleicher Höhe und mit guter Verkehrseinsicht auf die Nordseite wechseln.

Variante 2 beginnt innerorts auf der südlichen Seite und löst dort aufgrund der örtlichen Gegebenheiten den Querungspunkt zum Anschluss der Radwegfortführung auf der Nordseite aus. Hier würde der Seitenwechsel in einem kurvigen, schlecht einsehbaren Bereich erfolgen müssen und birgt somit höhere Verkehrssicherheitsrisiken.

Bei Variante 3 kommt es durch den Seitenwechsel der Trassenführung zu einem Querungspunkt auf der freien Strecke und zulässiger Geschwindigkeit von 100 km/h.

#### Aspekt Entwurf und sicherstechnische Beurteilung

Aus Entwurfs- und sicherstechnischer Sicht ist die Variante 3 aufgrund einer weiteren notwendigen Straßenquerungen auf freier Strecke und bei zulässiger Geschwindigkeit von 100 km/h und gegebener Topographie schlechter zu bewerten als die Varianten 1 und 2. Bei diesen Varianten werden je nach Fahrtrichtung innerorts in Kalkhorst 2 Querungen erforderlich, wobei eine gesicherte Querung (Aufstellfläche) im Bereich Grundschule bereits vorhanden ist. Variante 1 stellt sich aus sicherstechnischer Beurteilung heraus innerorts im nordöstlichen Bereich durch günstigere Querungsmöglichkeiten als bei Variante 2 die vorteilhaftere Lösung dar.

#### Aspekt Umweltverträglichkeit

Wegen der vorhandenen Druckerhöhungsstation 200m vor dem Ortseingang Hohen Schönberg kommt es bei Variante 1 zu einer Verschwenkung des Radweges und damit einhergehend zum Fällen zweier Bäume sowie einer Heckenrodung. Der Eingriff in Feldgehölzhecken wäre bei allen Varianten ähnlich.

Bei Variante 2 käme es aufgrund einer etwas längeren Streckenführung zu einer geringfügig höheren Versiegelung als bei den Varianten 1 und 3. Die Variante 2 und anteilig die Variante 3 fallen in den Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes Leonorenwald, welcher auf der Südseite der L01 zwischen Kalkhorst und hohem Schönberg bis zur Straße ausgewiesen ist und woraus gemäß § 4 Abs.2 Nr. 2 der Verordnung zum LSG Leonorenwald grundsätzlich ein Verbot resultiert, Verkehrsflächen anzulegen.

#### Aspekt Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die Bau- und Unterhaltungskosten sind im Verhältnis zu anderen Kriterien nachrangig in die Variantenbetrachtung eingegangen. Sie verhalten sich bei den herangezogenen Variationen ähnlich, wobei Variante 1 die günstigste Lösung darstellt, da für die Varianten 2 und 3 aufgrund notwendiger Umverlegungen einer Trinkwasserleitung sowie für weitere Ausgleichs- und Unterhaltungsmaßnahmen, bedingt durch die Auswirkungen der Linienführung, zusätzliche Kosten einzukalkulieren wären.

#### Gewählte Variante

Die zur Planfeststellung aufgestellte Variante entspricht der Variante 1.

### 3.2.3.4 Stellungnahmen/ Einwendungen zur Variantenwahl

P1

Seitens des Einwenders wird vorgetragen, die gewählte Variante der Trassenführung sei mit dem rechtsstaatlichen Abwägungsgebot unvereinbar.

Die Darstellung der Variantendiskussion erfolge im Erläuterungsbericht auf rund zwei Seiten und genüge den Anforderungen nicht. In dem Zusammenhang verweise er zunächst auf die Berücksichtigungs- und Optimierungsgebote sowie Abwägungsgrundsätze um dann im Einzelnen zur Variantenwahl einzuwenden:

#### *Nullvariante*

Vom Einwender wird zunächst die fehlende Prüfung der Nullvariante bemängelt. Der Vorhabenträger habe zu prüfen, ob das von ihm mit der Planung verfolgte Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Verhältnis zu den Eingriffen noch angemessen sei. Diese Prüfung sei anhand der Unterlagen zumindest nur schwer möglich, da nicht einmal die Kosten dargestellt seien. Richtig sei Folgendes:

Die bestehenden Abschnitte des Radwegs würden praktisch nicht genutzt. Das wäre auch widersinnig, da es direkt an der Ostsee den sog. „Kolonnenweg“ gäbe, der von Touristen genutzt werde. Weshalb Touristen nicht unmittelbar an der Ostsee, sondern an einem weit dahinterliegenden Weg Fahrrad fahren sollen, bei dem noch der Lkw-Verkehr hinzukomme, entziehe sich der Nachvollziehbarkeit. Im Hinblick auf den geringen Nutzen, müssen demgegenüber die (im Erläuterungsbericht verschwiegenen) Kosten und die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft einerseits sowie in das Eigentum andererseits gegenübergestellt werden. In Natur und Landschaft einzugreifen, geschützte Alleebäume und Biotope zu verletzen, in einen landwirtschaftlichen Betrieb einzugreifen, ihm massiv Flächen zu nehmen, mittelbare Beeinträchtigungen in Kauf zu nehmen und Radfahrer an der Einfahrt zur Hofstelle vorbeifahren zu lassen, stehe in keinem Verhältnis zu dem voraussichtlich zu erwartendem Erfolg, dass vielleicht ein einzelner oder zwei bis drei Radfahrer pro Tag diesen Weg nutzen. Die Planung sei daher abzulehnen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass eine Nullvariante (kein Radweg, Radverkehr auf der Fahrbahn der L01) erreiche nicht die Planungsziele und verweist auf seine Ausführungen zur Planrechtfertigung und den Planungszielen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht kein zwingendes Erfordernis, die Nullvariante zu prüfen und mit in den Variantenvergleich einzubeziehen. Sie würde eine Beibehaltung des jetzigen Zustands und den Verzicht eines Baus der Radverkehrsanlage im geplanten Bereich entlang der Landesstraße 01 beinhalten. Da unzureichende Verkehrsverhältnisse hierdurch jedoch nicht prinzipiell verbessert werden, ließen sich die planerischen Ziele mit dem Verbleiben des Zustands nicht verwirklichen. Zu diesen gehören insbesondere die Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer die Landesstraße 01 betreffend. Die Nullvariante stellt in dem Zusammenhang keine realistische Alternative zur Pla-

nungsmaßnahme dar. Sie nicht in die Variantenwahl aufzunehmen, ist zielführend und sachgerecht, da die Planungsziele mit ihr nicht erreicht werden können. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine gewichtigen unüberwindbaren Belange festgestellt, die dazu führen könnten, von der Planung Abstand zu nehmen. Für einen Verzicht auf das Vorhaben besteht vorliegend kein Anlass.

### *Anbindung in Kalkhorst*

Der Einwender zweifelt die Ausführungen des Vorhabenträgers zu Variante 1 auf der nördlichen Seite der L01 als Vorzugsvariante an. Diese würde sich nach dessen Darstellung unmittelbar an den bestehenden innerörtlichen Radweg in Kalkhorst anschließen. Dadurch würden Querungen der Landesstraße vermieden werden. Die Aussagen seien aus Sicht des Einwenders offensichtlich falsch. Wie die Planung an anderer Stelle hervorhebe, werde der Gesamtradweg gerade nicht innerörtlich geplant. Die Ortschaften erhalten also innerörtlich keinen Radweg. Die Aussage wäre also nur dann zutreffend, wenn in der gesamten Ortschaft Kalkhorst ein Radweg bestünde, was aber nicht der Fall sei. Es sei lediglich am Ortsausgang im Osten ein etwas breiterer Fußweg vorhanden. Dieser breitere Fußweg führe keineswegs vollständig durch den Ort, sondern ende bereits nach einigen Metern, spätestens bei der Einmündung der Straße der Jugend an der St. Laurentius Kirche.

Der Vorhabenträger bestätigt zunächst den dargestellten Sachverhalt. In der Ortslage Kalkhorst sei in dem beschriebenen Bereich auf der nördlichen Fahrbahnseite ein 2,50 m breiter Geh- und Radweg vorhanden. Dieser sei aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts angelegt worden, da in dieser Kurvenlage durch die eingeschränkte Sicht eine höhere Gefährdung der Radfahrer auf der Fahrbahn trotz 50 km/h zulässiger Geschwindigkeit bestehe.

Der Einwender führt Möglichkeiten innerörtlicher Verläufe des Radverkehrs auf, die durch falsche Grundprämissen verursacht würden: Diejenigen Personen, die von Westen nach Osten auf dem bestehenden Abschnitt 2 des Radwegs fahren, kommen von der Südseite der L 01 her. Sie würden dann nicht die Straße wechseln, auch nicht wenn auf der aus ihrer Sicht linken Seite ein Radweg bestehen würde, sondern würden das kurze Stück durch den Ort auf der rechten Straßenseite weiterfahren, und könnten dann auf einem südlich der Straße, aus ihrer Sicht rechts, befindlichen Radweg einbiegen, ohne die Straße zu queren. Diejenigen Personen, die von der anderen Seite herkommen, müssten ohnehin ein Teilstück auf der innerörtlichen Durchfahrt der Landesstraße fahren, würden also auf ihrer rechten Seite nördlich fahren und dann wieder in den bestehenden Radweg nach Süden einbiegen. Wenn die Vorzugsvariante 1 im Norden verwirklicht werden würde, würden also nicht nur die von Osten kommenden Radfahrer die Straße wechseln müssen, sondern auch die von Westen kommenden Radfahrer. Würde hingegen der Radweg im Süden verlaufen (Variante 2), müssten zumindest die von

Westen herkommenden Radfahrer die Straßenseite nicht wechseln. Die von Osten herkommenden müssten im innerörtlichen Bereich ohnehin wechseln.

Der Vorhabenträger verweist darauf, dass der Einwender bei seinen Ausführungen die vorhandenen verkehrsrechtlichen Beschilderungen nicht mitberücksichtigt. Die vorhandene Nebenanlage sei als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert und damit benutzungspflichtig. Die Querung der Radfahrer von der südlichen Fahrbahnseite aus Richtung Osten erfolge hier innerorts (50km/h) an einer Stelle mit guter beidseitiger Sichtmöglichkeit.

Im Erörterungstermin konnte keine Einigung in der Sachlage erfolgen. Die Aussagen des Vorhabenträgers würden für den Einwender keine nachhaltige Begründung für die Variantenwahl auf der Nordseite der L01 darstellen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Argumentation des Einwenders, der aus südwestlicher Richtung kommende und vor Kalkhorst auf südlicher Seite verlaufende Radverkehr würde sich im Normalfall innerorts auf der Südseite der Landesstraße L01 fortbewegen und könnte dann auf dem anschließenden Radweg in Ausführung der Variante 2 auf der Südseite der L01 fortgeführt werden.

Prinzipiell steht einer Radwegführung innerorts auf der Straße bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h nichts entgegen. Es kann auch dem Aspekt des Vorhabenträgers gefolgt werden, dass die in diesem Fall mindestens einmal notwendige Querung der Landesstraße 01 am nordöstlichen Ende von Kalkhorst durch Radfahrer, wenn beide Richtungsverkehre betrachtet werden, an einem dafür sicheren Übergang erfolgen sollte.

Aus südwestlicher Richtung kommend wird der Radverkehr auf der südlichen Seite der L01 geführt und wird durch innerörtlichen Anschluss in Höhe Grundschule sicher auf die Straße geleitet. Auch aus nordöstlicher Richtung kommender Radverkehr, der innerorts auf der Straße verläuft, wird in gleicher Höhe (Grundschule) durch eine bereits existierende und mit den zuständigen Behörden abgestimmte Querungsstelle der Anschluss an den weiterführenden Radweg auf südlicher Seite gesichert.

Die Problematik der notwendigen Querungen in der Ortslage Kalkhorst tritt mithin für beide zur Disposition stehenden Varianten auf. Bei Variante 1 wird für den aus nordöstlicher Richtung kommenden und innerorts nördlich verlaufenden Radverkehr eine Querung erforderlich und möglich durch die verkehrssichere Querungsstelle in Höhe der Grundschule, um dann auf den bereits vorhandenen Radweg auf der Südseite der L01 in Richtung Dassow zu gelangen. In der Gegenrichtung mit innerörtlichem Verlauf des Radverkehrs auf der Südseite der L01 ist eine Weiterführung auf der Straße zumindest bis zum Beginn des auf der nördlichen Seite der L01 innerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweges angezeigt. Ab hier wird der Radverkehr auf die Nordseite überführt. Um eine Querung der Radfahrer von der Süd- auf die Nordseite

der L01 sicherer zu machen, wird der Vorhabenträger auf der Südseite der L01 eine Aufstellfläche mit Einfahrwinkel für die Radfahrer einrichten. So wird für die Radfahrer in beide Richtungen in der Ortslage Kalkhorst je eine Querung erforderlich.

Bei Variante 2 erfolgt die Führung des Radverkehrs in Richtung Osten innerorts weiter auf der südlichen Seite mit Anschluss an den außerorts befindlichen Radweg. Hier wäre keine Querung der L01 erforderlich. Für den Radverkehr in Gegenrichtung wäre jedoch der Radverkehr mit Ortsbeginn und Ende des Radweges auf der Südseite der L01 in einem für die Verkehrsteilnehmer schlecht einsehbaren Bereich mit verkehrstechnischen Sicherheitseinrichtungen/ baulichen Anlagen auf die nördliche Seite zu überführen, um dann an der Querungsstelle Höhe Grundschule wieder auf die südliche Seite der L01 für den Anschluss des bestehenden Radweges am Ortsausgang von Kalkhorst zu wechseln.

Der Vorteil bei Variante 1 liegt in der Örtlichkeit der Querung am Nordöstlichen Ende von Kalkhorst, die sich für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund der besseren Einsehbarkeit als sicherer darstellt als die Querungsstelle bei Variante 2 in einem unübersichtlichen Bereich der Straße. Insofern ist für diesen Sachverhalt festzuhalten, dass Variante 2 nicht die eindeutig bessere und der Variante 1 vorzuziehende Lösung darstellt.

#### *Naturschutz und Flächeninanspruchnahme*

Bezüglich der Variantenwahl innerhalb der gewählten Linie unabhängig davon, ob sie für Nord oder Süd ausfällt, nimmt der Einwender Bezug auf die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der Frage, ob ein Heranrücken des Radweges an den Baumbestand mit dem Ziel der Verringerung des Eingriffs und Minimierungsgebotes zugunsten des Naturschutzes richtig sei und dem Gebot der Reduzierung der Gesamtflächeninanspruchnahme gereiche. Er ziehe die fachliche Begründung des Vorhabenträgers in Zweifel, dass ein näheres Heranlegen des Radweges an den Baumbestand bedeuten würde, dass der Alleenbestand komplett angängig werde. Er verweise auf diese Frage aus zweierlei Gründen. Zum einen sei hier in der Abwägung deutlich und nachvollziehbar zwischen der Inanspruchnahme von Privat- und Grundeigentum und damit Beeinträchtigung des Grundrechtes auf Eigentum im Gegensatz zur Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen zu gewichten.

Zum anderen sei darauf hingewiesen, dass auf der Südseite der L 01 ein geringerer Baumbestand vorhanden sei, so dass also auch dort der Eingriff auf einen Alleenbestand geringer ausfallen würde, würde man den Radweg dicht an die Straße legen. Das sei auf weiten Strecken der L 01 zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg möglich. Das sei auch geboten, da jeglichem Vorhabenträger daran gelegen sein müsste, dem Flächenverbrauch entgegenzuwirken und seine Planung danach auszurichten. Gegenüberstellung der Inanspruchnahme von Flä-

chen für Süd- oder Nordvariante in Bezug auf Überbauung von Naturflächen fehle in der Unterlage.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass hinsichtlich der erforderlichen Flächeninanspruchnahme jeweils auf die grundsätzlich zu beachtende Kronentraufbreiten der Alleebäume Rücksicht zu nehmen sei. Unter dem Aspekt der Raumeinsparung habe er bereits die Kronentraufbereiche der Bäume angeschnitten, soweit verträglich. Mit einem Heranrücken des Radweges (unabhängig von der Fahrbahnseite) würde gegen die Eingriffsvermeidungs- und Minimierungsgebote der Naturschutzgesetzgebung verstoßen werden. Diese Trassierungsvariante würde den Verlust des gesamten Alleebaumbestandes nördlich der L01 nach sich ziehen. Hier sei die Abwägung also zwischen deutlich erheblicheren Mehreingriffen in Natur und Landschaft und dem Eigentumsrecht der betroffenen Anlieger erfolgt. Restflächen zwischen Radweg und Landesstraße entstünden nicht. Der Zwischenraum unterliege zukünftig ebenfalls der Baulast des Landes und werde mit erworben. Auch bei einer Radwegführung auf der südlichen Fahrbahnseite hätte der Radweg außerhalb der Kronentraufbereiche der Alleebäume verlaufen müssen und landwirtschaftliche Nutzfläche beeinträchtigt. Hier läge der Unterschied in der persönlichen Betroffenheit des Einwenders.

Der Einwender bestreitet diesen Vortrag und verlangt, dass näher geprüft werde, ob ein Verlegen innerhalb der Linie, dichter an die Straße heran, zumindest in einzelnen Unterabschnitten möglich sei. Bislang fehle jedenfalls eine nähere Betrachtung in diesem Kontext. Das gelte auch im Abgleich mit einer potentiellen Südvariante

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde nach zweifelt der Einwender im Rahmen der Variantendiskussion die Richtigkeit der Abwägung des Vorhabenträgers in ihrer Gewichtung zwischen Naturschutz und Inanspruchnahme von Grundeigentum generell an. In dem Zusammenhang wird von einem Heranrücken der Radwegetrasse an die Straße als möglich angesehen, umso weniger privates Eigentum Dritter in Anspruch nehmen zu müssen. Bei Umsetzung der Variante 1 sind die Flächen des Einwenders betroffen. Im Vergleich der Varianten würde dann seiner Betrachtungsweise folgend Variante 2 die Vorzugsvariante sein, da „dort der Eingriff auf einen Alleebestand geringer ausfallen würde, würde man den Radweg dicht an die Straße legen“.

Vorliegend hatte der Vorhabenträger naturschutzfachlich den Schutz des Alleebestandes zu berücksichtigen. Alleebäume sind in Mecklenburg-Vorpommern verfassungsrechtlich geschützt (Artikel 12 der Landesverfassung M-V). Sie erfüllen viele bedeutende Funktionen in den agrarisch geprägten Landschaftsräumen und gehören in Mecklenburg-Vorpommern zu den typischen Landschaftsbildelementen der Kulturlandschaft. Die Gliederung der offenen Landschaften durch die linienhafte Grünstruktur der Alleebäume schützt die Böden vor Erosion und erhält ein günstiges Mikroklima, das der landwirtschaftlichen Nutzung der anliegenden Flächen zuträglich ist. Als Bestandteil der Straße spenden sie Schatten und haben eine Leitfunktion für den Straßenverlauf. Der Vorhabenträger folgt mit der Planung seinem verfassungsrechtlich bestimmten Auftrag zum nachhaltigen Erhalt des Alleebestandes. Naturschutzfachlich unterliegen

Alleebäume dem Schutzstatus des § 19 NatSchAG M-V und einer hohen Bewertung. Zur Vermeidung von Baumschäden durch Versiegelung oder Verdichtung des Bodens im Kronentraufbereich (Bodenfläche unter der Krone von Bäumen) sollten entsprechend den einschlägigen und erprobten technischen Regelwerken (u.a. ERA, Merkblatt Alleebäume des BMV) Radwege i. d. R. außerhalb dieses Bereiches und /oder von Entwässerungsgräben bzw. -mulden angelegt werden. Der Radweg sollte dann mit einem Abstand von mindestens 1,50 m von der Kronentraufe vorbeigeführt werden. Die Planung der Abstände von den Alleebäumen und auch von Feldheckengehölzen zum Ziel der Eingriffsminimierung entspricht den naturschutzrechtlichen Vorgaben und ist nicht zu beanstanden. Ein Heranrücken an der Radwegetrasse an die Straße mit dem Verlust der Alleebäume als Folge würde dem zuwiderlaufen.

Auch bei Variante 2 würde planerisch die Trassenführung des Radweges an den naturschutzrechtlichen und folgend den technischen Vorgaben zu geschützten Alleebäumen und Feldhecken ausgerichtet. Somit gäbe es auch hier, auch unter Einhaltung technischer Parameter, keine Möglichkeit, mehr Fläche einzusparen. Des Weiteren wäre bei Verlauf der Trasse in Variante 2 das Landschaftsschutzgebiet Leonorenwald betroffen. Gemäß § 4 Abs.2 Nr. 2 der Verordnung zum LSG Leonorenwald besteht grundsätzlich ein Verbot, Verkehrsflächen anzulegen.

Im Ergebnis kann die Planfeststellungsbehörde auch die Notwendigkeit der geplanten Flächeninanspruchnahme für die Radweganlage entsprechend der Ausweisungen der gewählten Variante 1 in den Planfeststellungsunterlagen bejahen.

### *Leitungen*

Hinsichtlich der Variantenwahl zwischen der Linie Nord und Linie Süd entlang der L 01 wird durch den Einwender darauf hingewiesen, dass das Argument der auf der Südseite der L 01 verlaufenden Trinkwasserleitung des Zweckverbandes, die vermeintlich nicht überbaut werden solle, nicht ins Gewicht fallen dürfte, da gegenwärtig dieser Zweckverband im gesamten Raum die zum Teil sehr alten Leitungen in seiner Zuständigkeit selbst erneuere. Die noch vorhandenen AZ-Leitungen entsprächen den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr. Es wäre daher im Gegenteil zur Argumentation des Vorhabenträgers sogar praktikabel, eine gemeinsame Baumaßnahme daraus zu machen, dass der Zweckverband seine Leitungen erneuere und der Vorhabenträger seinen Radweg auf derselben Seite südlich der L 01 verlege. Er bezweifle jedenfalls, dass den Forderungen des Zweckverbandes, dass diese Leitungen nicht überbaut werden sollen, nachzugeben sei.

Darauf erwidert der Vorhabenträger, im Rahmen der Planung habe er mit dem Zweckverband Abstimmungen vorzunehmen versucht, ob es zu einer Gemeinschaftsmaßnahme zwecks Erneuerung der AZ-Rohre durch PE-Rohre kommen könne oder würde. Der Zweckverband habe eindeutig erklärt, dass eine verbundene Maßnahme für ihn nicht in Betracht käme. Er benötige z. Zt. keine neuen Leitungen. Für die Nichtüberbauung der vorhandenen Leitungen des Zweckverbandes lägen für die Vorhabenträger ausreichend technische Begründungen vor. Er

erkläre allerdings, dass die vorhandenen Leitungen des Zweckverbandes in den Bereichen, wo der Radweg diese quert, die alten Rohre durch PE-Rohre ausgetauscht werden. Sollte es rein theoretisch betrachtet zur Variantenwahl des südlichen Verlaufes kommen, müsse allerdings auch dort berücksichtigt werden, dass ein erhöhter Grunderwerb erforderlich werden würde, da auch bei einer Erneuerung der Wasserrohre oder auch bei dem vorhandenen Leitungsverlauf eine Überbauung nicht erfolgen dürfe.

Das bestreitet der Einwender, denn auf der südlichen Seite sei eine kontinuierliche Überbauung dieser Leitungen nicht erforderlich, da der lückige Baumbestand eine Verlegung des Radweges auch außerhalb des Leitungsbereiches dicht an die Straße heran, ermöglichen könnte.

Der Vorhabenträger ergänzt, dass eine stückweise Ersetzung alter Leitungen durch neue Leitungen in einem Gesamtstreckenverlauf der Leitung technisch nicht möglich sei. Selbst bei der eventuellen Lösung einer Verlegung des Radweges südlich der L 01 mit Verschwenkung an die Straße heran und um die Bäume herum, die zur abschnittswisen Herausnahme der alten Leitung und Ersetzung durch neue Leitung führen würde, bestünden entgegenstehende technische Probleme. Für den Zweckverband müsse eine Leitung auf der gesamten Strecke hergestellt werden, da die Stückelung zwischen alten und neuen Rohren untunlich sei. Auf die Bedenken des Vorhabenträgers, dass eine gesamte Neuverlegung der Leitung des Zweckverbandes wiederum sehr kostenintensiv sei, fordert der Vertreter des Einwenders dazu auf, eine Kostenaufstellung für die Variante Süd nachzuweisen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat ausgeführt, dass es – unter Berücksichtigung des Bündelungsgebotes in Bezug auf Infrastrukturmaßnahmen - Gespräche zu einer gemeinsamen Planung gegeben habe, diese vom Zweckverband jedoch nicht erwünscht war. Dass der Vorhabenträger dieses Ergebnis in seine Abwägungen mit einbezogen hat, ist nicht zu beanstanden.

Grundsätzlich wäre auch bei der Entscheidung zur vorliegenden Radwegplanung durch die Planfeststellungsbehörde Rücksicht auf die Planung des Zweckverbandes zu nehmen, soweit für diese eine hinreichende Verfestigung bestünde. Der Zweckverband ist im Anhörungsverfahren beteiligt worden und hat sich weder zu zukünftigen Planungen noch zu verfestigten Planungen sowohl auf der Nord- noch auf der Südseite der L01 geäußert.

Hinsichtlich der Variantenbetrachtung sind technische Unwägbarkeiten mit einzubeziehen, welche die Umsetzung des Vorhabens verzögern oder erheblich verteuern könnten. Wie der Vorhabenträger glaubhaft darlegt, stellt die Lage der Trinkwasserleitung auf der Südseite der L01 durchaus ein Risiko in der Bauausführung und auch zukünftig bei gegebenenfalls notwendig werdenden Arbeiten an den Leitungen dar, die wie vom Einwender selbst vorgetragen, nicht mehr den gegenwärtigen Anforderungen entsprächen.

Einer Umverlegung des Streckenverlaufs auf der Südseite näher an die Straße und unter Vermeidung der Überbauung der vorhandenen Trinkwasserleitung stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde naturschutzfachliche (insbesondere Allee, Landschaftsschutzgebiet), technische und auch grunderwerbsmäßige Überlegungen entgegen.

Bei der Variante 1 auf der Nordseite werden ebenfalls Maßnahmen an den Anlagen des

Zweckverbandes erforderlich. Hier wird unter anderem als Sicherheitsmaßnahme, wie vom Leitungsträger gefordert, ausschließlich die Leitung im Bereich der Querung erneuert werden. Es handelt sich dabei um eine partielle Erneuerung mit abschätzbaren Kostenrahmen. Bei den zwei weiteren Maßnahmen handelt es sich um Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Anlagen (Unterlage 11), ebenfalls mit kalkulierbaren Kostenrahmen. Insofern kann der Entscheidung des Vorhabenträger in Bezug auf technische Unwägbarkeiten aufgrund vorhandener Leitungen und dem daraus folgenden Kostenrisiko bezüglich Variante 2 gefolgt werden.

### *Grunderwerb*

Bei der Variante 1 fehle aus Sicht des Einwenders die Darstellung, wieviel Grunderwerb im Verhältnis zu den anderen Varianten notwendig sei. Da das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG in herausragender Weise zu berücksichtigen sei, wäre hier eine Gegenüberstellung notwendig gewesen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass das Volumen der Grundinanspruchnahme der südlichen Verlaufsvariante in etwa dem der nördlichen Variante entspreche.

Weiterhin entziehe sich für den Einwender jeder Nachvollziehbarkeit, weshalb die Fahrradwege 2,5 m bzw. bis zu 2,7 m breit und noch dazu in einem Abstand zum Graben von 2,4 m geplant werden. Hier hätte der Vorhabenträger ohne weiteres die Planung optimieren können und zwar mit Blick auf das Eigentum und nicht nur mit Blick auf vermeintliche Naturschutzbelange. Es gelte wegen Art. 14 GG der Grundsatz, dass zunächst öffentliche Grundstücke in Anspruch zu nehmen seien. Ein über 5 m breiter Streifen für einen Radweg sei nicht notwendig. Dies, zumal ja auch auf öffentlichem Grund ein Radweg möglich wäre.

Der Vorhabenträger erwidert, ein näherer Verlauf des Radweges an der Fahrbahnkante der Straße sei nicht umsetzbar. Es sei nicht genug Breite zwischen der Befestigung der Druckentlastungsstation und dem Fahrbahnrand vorhanden (ca. 1,6 m). Eine Verschwenkung an den Fahrbahnrand würde zum Verlust von zwei Alleebäumen an der Landesstraße führen, dies zusätzlich unter deutlich engeren Radienverläufen in der Verschwenkung. Geprüft worden sei außerdem ein Verlauf hinter der Befestigung der Druckentlastungsstation und so zwischen den vorderen Alleebäumen und dem Alleebaum der Auffahrt, dass diese alle erhalten werden könnten. Dies ließe sich nur durch sehr kleine und richtungswechselnde Radienverläufe realisieren, wobei zuvor die regelkonformen 30 m Planungsradien bereits gerügt worden seien. Eine solche Trassierung entspräche nicht den Richtlinien und werden vom Vorhabenträger vor allem wegen der Einschränkung der gefahrlosen Befahrbarkeit abgelehnt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht den Anspruch des Einwenders, dass bei der Abwägung aller Kriterien im Zuge der Planung und damit verbundenen Variantenwahl insbesondere die Inanspruchnahme seines nach Artikel 14 GG geschützten Eigentums Berücksichtigung finden müsse. Im Rahmen der Variantenprüfung ist es indes nicht zu beanstanden, dass der Vorhabenträger im Wege einer Grobanalyse neben anderen Vor- und Nachteilen der untersuchten

Varianten zunächst den mit ihnen verbundenen Flächenverbrauch abschätzt. Auf dieser Ebene der Prüfung ist noch nicht konkret erkennbar, wie intensiv die Beeinträchtigung tatsächlich sein wird. Die abgeleitete Vorzugsentscheidung ist nur dann nicht als sachgerecht zu bewerten, wenn sich z.B. bei den Eigentumseingriffen in den zu betrachtenden Varianten deutliche Unterschiede ergeben. Solche Anhaltspunkte sind hier objektiv nicht ersichtlich. Aus Sicht des Einwenders würde jedoch eine Vorzugsentscheidung für die Rede stehende Variante 2 bedeuten, dass seine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten entfallen. Auch bei Variante 2 käme es zur Inanspruchnahme ackerbaulich genutzte Flächen mit gleicher Ackerzahl wie die beplanten Flächen im Eigentum privater Dritter.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Flächeninanspruchnahme aufgrund der getroffenen Abwägungsentscheidung für gerechtfertigt. Beim Bau von Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und den Belangen des Natur- und Umweltschutzes Rechnung zu tragen. Öffentliche Flächen stehen unter Beachtung der zuvor genannten Kriterien weder nördlich noch südlich entlang der L01 zur Verfügung. Die gewählten Querschnitte und Ausbauparameter der Radwegeplanung sind nicht zu beanstanden. Grundsätzlich geben die RAL mit Verweis auf die ERA, welche durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (§ 2 Abs. 4 Satz 2 I. 5, RN 13 VwV-StVO) wie auch infolge der Rechtsprechung als Stand der Technik anerkannt und in der Regel von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden sind, Empfehlungen, wie aus fachlicher Sicht ein den Anforderungen an den Stand der Technik genügender Radweg im Einzelnen auszugestalten ist. Aus diesen Empfehlungen ergibt sich für fahrbahnbegleitende Radwege eine regelmäßige Radwegbreite von 2,50 m und beidseitig eine Bankettbreite von 0,5 m. Die Radwegführung hinter den Alleebäumen erfolgt zu Recht schonend außerhalb der Baumkronentraufe, um einer Versiegelung oder Verdichtung des Bodens im Wurzelbereich entgegenzuwirken. Für eine Minimierung des Eingriffs in die privaten Flächen des Einwenders ist der Vorhabenträger bereits im Rahmen des Möglichen davon abgewichen und baut innerhalb der Kronentraufbereiche der Alleebäume.

### *Zufahrten*

Hinsichtlich der Zahl der betroffenen Zufahrten sowohl auf der Nord- als auch der Südvariante werde darum gebeten, die Zahl eindeutig zu verifizieren. Aus Sicht des Einwenders seien auf der Nordseite sechs Zufahrten betroffen, auf der Südseite lediglich zwei. Insbesondere spiele hier die Zufahrt zum Betriebsleiterhaus auf der Nordseite eine Rolle, die aus Sicht des Einwenders sehr kostenintensiv zu verändern sein würde, was in diese Abwägung nicht eingestellt worden sei. Im Übrigen sei auch diese Zufahrt mit besonderem Gewicht zu betrachten. Die Inanspruchnahme dieser Zufahrt sei hinsichtlich der besonderen Bedeutung für die Aufrechterhaltung des Betriebes des Einwenders unter dem Aspekt des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes zu betrachten. Das sei ein gesteigerter Grundrechtsanspruch aus

Art 14 GG, Schutz des Eigentums.

Der Vorhabenträger erwidert hierauf, dass ihm dieses sehr wohl bewusst sei und er in seinem Ortstermin mit dem Einwender persönlich die Schonung seiner Interessen an der Zufahrt, insbesondere gehe es hier wohl um die Gestaltung, so gut wie möglich zu berücksichtigen versprochen habe. Er verweist diesbezüglich auf das Deckblatt U 5. 1 D 3.4, das dem Einwender bereits vorliege.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde werden bei Variante 1 auf der nördlichen Seite der L01 fünf Ackerzufahrten und die Grundstückszufahrt des Einwenders durch den Radweg gequert (s. Unterlage 11). Bei Variante 2 auf der südlichen Seite der L01 würden vier Ackerzufahrten durch den Radweg gequert.

Grundsätzlich genießt die Beachtung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes in dem Zusammenhang einen hohen Stellenwert. Die Planfeststellungsbehörde sieht jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass eine Radwegführung über die Zufahrten des Einwenders zu einer existentiellen Gefährdung seines Gewerbebetriebes führen wird, zumal es auch durch das Vorhaben für den Anlieger keine Unterbrechung der Erreichbarkeit des öffentlichen Straßennetzes geben wird. Eine angemessene Nutzung der Zufahrten wird für die Dauer der baulichen Herstellung des Radweges durch den Vorhabenträger sichergestellt (u.a. Unterlage 11). Die rechtlichen Vorgaben gehen ohnehin von einer nicht optimalen, sondern nur einer nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke aus.

Im Ergebnis ist Variante 2 mit weniger Querungen vorteilhafter, die Intensität der Beeinträchtigung in diesem Punkt aber als eher gering einzustufen, was sich hinsichtlich der Abwägung in der Gesamtschau mit einer niedrigen Gewichtung in der Variantenwahl niederschlägt.

### *Umweltverträglichkeit*

Der Einwender widerspricht einer durch den Vorhabenträger aufgestellten Annahme, die Varianten 1 und 2 würden hinsichtlich der Umweltverträglichkeit nahezu identisch abschneiden.

Die Behauptung, Variante 1 verursache „lediglich zwei zusätzliche Baumfällungen“ verfremde die Sachlage. Bei der Variante 1 müssen geschützte Gehölze und Alleen beseitigt werden. Bei der Variante 2 sei dies nicht der Fall.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass die zwei in der Variante 1 erforderlichen und nicht zur Allee der Landesstraße gehörenden Baumfällungen entsprechend ausgeglichen werden.

Die bestehende Allee auf der nördlichen Fahrbahnseite bleibe erhalten.

Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen unter dieser Ziffer des Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen.

#### *Landschaftsschutzgebiet Leonorenwald*

Auch bei der Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes „Leonorenwald“ durch die Varianten gäbe es für den Einwender Klärungsbedarf, da eine Betroffenheit der Variante 2 und keine Betroffenheit der Variante 1 und in dem Zusammenhang die Grenzziehung des Schutzgebietes schwer nachvollziehbar seien.

Laut Vorhabenträger sei es tatsächlich so, dass die Variante 2 am nördlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes „Leonorenwald“ verläuft und sich die Variante 1 außerhalb des Gebietes befindet. Die Grenze befindet sich am südlichen Fahrbahnrand dieses Abschnittes der L 01. Die Herstellung einer neuen Verkehrsanlage innerhalb eines Schutzgebietes stelle grundsätzlich einen größeren Eingriff dar, als diese außerhalb des Schutzgebietes herzustellen. Die Prüfung entsprechender Ausnahmemöglichkeiten erübrige sich, da eine umsetzbare Alternative zur Verfügung stehe.

Im Erörterungstermin wird seitens des Einwenders die Frage aufgeworfen, ob die vom Vorhabenträger gebotene Vermeidung einer Beanspruchung des Landschaftsschutzgebietes dermaßen gewichtig sei. Aus seiner Sicht sei eine Ausnahme zum Bebauen dieses Landschaftsschutzgebietes erlangbar, soweit überhaupt ein Eingriff in die Schutzgebietsziele vorliege. Er bestreite, dass die Gewichtung des Vorhabenträgers hinsichtlich der nördlichen Variante wegen der Schonung des Landschaftsschutzgebietes richtig sei. Es könne kaum vermeintlich ausschlaggebend gewesen sein, ob Inanspruchnahme von Landschaftsschutzgebiet oder Nichtinanspruchnahme von Landschaftsschutzgebiet eintrete. Besonders unter dem Aspekt, dass wiederum für den Bauabschnitt 4.1. das Landschaftsschutzgebiet unbedenklich betroffen werde. Der Vorhabenträger erwidert, dass der Aspekt, das Landschaftsschutzgebiet Leonorenwald zu berühren oder zu schonen nur einen Aspekt unter diversen bei der Variantenwahl darstelle und nicht den ausschlaggebenden Faktor darstelle.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt nach Prüfung, dass die Trasse der Variante 2 im Randbereich des Landschaftsschutzgebietes Leonorenwald liegt und somit in den Geltungsbereich der dazu vom Landkreis Nordwestmecklenburg erlassenen Verordnung fällt. Durch die Variante 2 werden Landschaftsschutzgebietseinheiten im Randbereich in Anspruch genommen. Auch wenn es sich dabei um relativ kleine Flächenanteile handelt, führt dieser Umstand zur schlechteren Bewertung der Variante 2 im Vergleich zur Variante 1, da er eine höhere Beeinträchtigung zum Nachteil der Variante 2 hinsichtlich der Betroffenheit eines nationalen Schutzgebietes durch die Planung beinhaltet. Den Ausschluss der Betroffenheit hat der Einwender selbst für die zur Planfeststellung vorgelegte Variante 1 bei der Betrachtung der naturschutzrechtlichen Belange eingebracht und die Berücksichtigung des Landschaftsschutzgebietes

hier in Frage gestellt (s. Ziffer 3.2.4.1).

#### *Ausgleichsflächen für Hotel*

Nicht berücksichtigt worden sei ferner, dass auf beiden Seiten der Auffahrt des Einwenders Ausgleichsflächen für ein Hotel geschaffen worden sind, die durch Baulasten abgesichert seien. Die Baulasten seien im Jahr 2005 eingetragen worden. Die Planung in der Variante 1 würde in diese Ausgleichsflächen eingreifen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft werde im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes bilanziert und über geeignete Maßnahmen kompensiert. Dies schließe bei Beeinträchtigung dieser auch vorhandenen Ausgleichsflächen ein. Die Löschung der Eintragung im Baulastenverzeichnis nach Erwerb der Fläche durch den Vorhabenträger werde auf eigene Kosten beantragt.

Die Vorgehensweise des Vorhabenträgers ist zulässig. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier einen marginalen Einfluss in der Betrachtung der einfach zu gewichtenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Varianten.

#### *Kosten und Wirtschaftlichkeit*

Der Einwender gibt an, die Ausführungen zu den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Varianten nicht nachvollziehen zu können. Es habe seitens des Vorhabenträgers keine Kostenberechnungen gegeben, insofern werden hier Mutmaßungen angenommen. Es werde zu Unrecht eine Umverlegung der gesamten Trinkwasserleitung behauptet, die nicht nachvollziehbar sei. Es werde bestritten, dass ein Betonrohr durch die Anlegung eines Radwegs zerstört oder nur beeinträchtigt werde. In jeder Straße in Deutschland liegen zahlreiche Leitungen, zumindest innerorts. Was überall möglich ist, solle auch in Kalkhorst möglich sein. Weshalb Ausgleichsmaßnahmen bei der Variante 2 teurer sein sollen als bei der Variante 1, wo doch bei der Variante 1 unstrittig geschützte Bäume gefällt werden sollen, entziehe sich jeder Nachvollziehbarkeit.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit folgend sind die Kosten mit einfacher Gewichtung in die Abwägung mit einzubeziehen. Nicht in jedem Fall ist eine Kostenschätzung erforderlich, soweit sie im Aufwand außer Verhältnis zum Umfang der geplanten Maßnahme steht. Die Planfeststellungsbehörde sieht es im vorliegenden Fall als nicht zu beanstanden an, dass der Vorhabenträger anhand verschiedener Parameter – insbesondere Streckenlänge, technische Anlagen und weitere Folgemaßnahmen – mittelbar Auskunft über die zu erwartenden Kosten erteilt,

Für die Varianten 1 und 2 werden die Investitions- und Folgekosten nach Prüfung der Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde als annähernd gleich eingeordnet. Variante 2 birgt aufgrund eines möglichen Erfordernisses der Erneuerung der vorhandenen Trinkwasserleitung

ein höheres Risiko an Folgekosten und Bauzeitenverzögerungen.

### *3.2.3.6 Gesamtergebnis der Variantenabwägung*

Aus verkehrlicher Sicht sind die Varianten 1 und 2 vorteilhafter als Variante 3, bei welcher eine Querung auf freier Strecke zu Sicherheitsrisiken für die Verkehrsteilnehmer führen können.

Die Variante 1 stellt sich aufgrund der übersichtlicheren Querung und höheren Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im nordöstlichen Bereich Kalkhorst in Folge des Radwegebbaus als die vorzugswürdigere Variante dar.

Grundsätzlich entstehen durch die Anlage des Radweges bei allen Varianten keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Die Varianten 1 und 2 sind vorteilhafter zu bewerten als Variante 3. Bei Variante 1 wird die Fällung eines Alleebaumes erforderlich, bei Variante 2 wird keine Baumfällung erforderlich, sie fällt aber in den Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes Leonorenwald, in welchem die Anlage von Verkehrswegen grundsätzlich einem Verbot unterliegen. Insofern ergeben sich zwischen den Varianten 1 und 2 keine Präferenzen hinsichtlich der Gewichtung.

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit liegen die Varianten 1 und 2 vor der Variante 3. Variante 2 birgt durch die Berücksichtigung einer bestehenden Trinkwasserleitung Risiken höherer Folgekosten und von Bauzeitenverzögerungen in sich.

Auf Grund des parallelen Verlaufs zur Straße unter Einhaltung der Mindestabstände zu Alleebäumen, Gehölzen und zum Straßengraben ist der Flächenverbrauch, also die Grundinanspruchnahme von nicht zum vorhandenen Straßengrundstück gehörenden Flächen bei allen Varianten so gering wie möglich.

Im Ergebnis aller Untersuchungen und Prüfungen wird die vom Vorhabenträger gewählte Vorzugsvariante 1 bestätigt. Variante 2 stellt sich in diesem Zusammenhang nicht als eine eindeutig vorzugswürdigere Variante dar.

## **3.2.4 Abwägung öffentlicher Belange**

### *3.2.4.1 Naturschutz und Landschaftspflege*

#### *3.2.4.1.1 Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 13 ff BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V Eingriffe in Natur und Landschaft*

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Vorhabenträger als Verursacher vorrangig zu vermeiden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Wenn eine Beeinträchtigung nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist, ist sie durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Der Vorhabenträger legt in seiner Planung schlüssig und nachvollziehbar entsprechende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen fest (1V bis 3V, 8V), d.h. vermeidbare Beeinträchtigungen werden unterlassen bzw. durch besondere Maßnahmen vermieden.

Die Eingriffe, den Kompensationsbedarf und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in den Unterlagen 9 und 19 dargestellt. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Sinne von § 15 Absatz 2 Satz 1 und 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt. Dazu werden die Ersatzmaßnahmen 5E, 6E und 7E planfestgestellt. Die gesetzlichen Anforderungen an Ausgleich und Ersatz sind bei den hiermit festgestellten Kompensationsmaßnahmen erfüllt.

### **Angewandte Methodik**

Die methodische Bearbeitungsgrundlage zur Ermittlung des Kompensationsbedarfes bildet der „Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern“ (im Folgenden „LBP-Leitfaden“) nach Froehlich und Sporbeck. Der Leitfaden besitzt auch nach der Novellierung des BNatSchG vom 15.09.2017 Gültigkeit und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen der §§ 13 – 17 BNatSchG und § 12 NatSchAG M-V.

### **Abgrenzung Untersuchungsgebiet**

Gemäß LBP-Leitfaden hängt die Abgrenzung eines Untersuchungsraums von der Art, Intensität und der räumlichen Reichweite der Vorhabenwirkung sowie der daraus resultierenden Umweltauswirkungen ab.

In der Planung zum Radwegebaus im Zuge der L01 in dem Abschnitt zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg sind für das Untersuchungsgebiet der Bereich des Baukörpers (Trasse des Radweges) und der Bereich des Baufeldes (während der Bauphase in Anspruch zu nehmenden Flächen) berücksichtigt worden.

Das Planungsgebiet befindet sich in der Landschaftseinheit „Klützer Winkel“ innerhalb der Großlandschaft „Westliches Hügelland“, gehörend zur Landschaftszone „Ostseeküstenland“.

Das Bauvorhaben selbst liegt in einem relativ waldarmen Gebiet mit fruchtbaren Böden, welche eine überwiegende Nutzung als Ackerflächen eröffnen.

Durch die Nähe zur Straße L01 und den landwirtschaftlich intensiv genutzten Ackerflächen bestehen anthropogene Vorbelastungen.

### **Eingriffe in Natur und Landschaft**

Der landschaftspflegerische Begleitplan stellt die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild umfassend und nachvollziehbar dar.

#### *Baubedingte Projektwirkungen*

Die durch den Bau der Radverkehrsanlage eintretenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden insbesondere hervorgerufen durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für Baustraßen, Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze. In diesem Zusammenhang kommt es während der Bauphase zu Bodenbewegungen in Form von Umlagerungen, Verdichtungen, Aufschüttungen oder Abgrabungen.

Die Flächeninanspruchnahme durch die Baustelle erfolgt im Verlauf der bestehenden Trasse bzw. innerhalb des ausgewiesenen Baufeldes. Hier kann es durch temporäre Flächeninanspruchnahmen zu Beeinträchtigungen des Pflanzen- und Wurzelwachstums, Behinderungen des lateralen Gas-, Stoff- und Temperatenausgleichs und mögliche Reduzierungen der Grundwasserneubildung in Folge von Bodenverdichtungen kommen. Vorübergehend wird es Störreize durch den Einsatz von Baumaschinen sowie der Einrichtung und den Betrieb der Baustelle geben.

#### *Anlagenbedingte Projektwirkungen*

Infolge des Radwegeneubaus wird es Versiegelungen und Überschüttungen geben.

Im Bereich der neu versiegelten Flächen tritt ein vollständiger Verlust der natürlichen Lebensraum- und Filter-/ Reglerfunktion des Bodens auf.

Nachhaltige Beeinträchtigungen entstehen durch die anlagebedingte Beseitigung von landschaftsprägenden Gehölzstrukturen sowie dauerhaften Verlust von Biotop- und Nutzungstypen durch Überbauung. Ferner werden landwirtschaftlich genutzte Flächen mit hoher Ertragsfähigkeit in Anspruch genommen.

Da keine Oberflächengewässer im Vorhabengebiet vorhanden sind, gibt es hierfür keine Betroffenheit. Für das Grundwasser wird es im Bereich der durch das Bauvorhaben betroffenen Flächen zu einer geringfügig reduzierten potentiellen Grundwasserneubildung kommen. Der Oberflächenabfluss erhöht sich.

Auch das Mikroklima kann sich durch die Flächenversiegelung ändern. Es ist eine Erhöhung der Temperatur und verstärkte Aufheizung verbunden mit geringerer Verdunstung zu erwarten.

#### *Betriebsbedingte Projektwirkungen*

Die betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens werden hervorgerufen durch Maßnahmen zur Pflege und Unterhaltung der Straße sowie zur Erhaltung der Verkehrssicherheit. Die Radwegführung entlang der Straße führt zu keinen neuen Auswirkungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffwirkungen, visuellen Störungen oder verkehrsbedingte Barrierewirkungen für die Menschen und den Naturhaushalt.

#### Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die in den Planunterlagen dargestellten Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dienen der Vermeidung und Minimierung nicht vollständig vermeidbarer Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Bereits in der Planungsphase der Entwicklung von Trassenvarianten erfolgte eine Entwurfsoptimierung dahingehend, die verkehrstechnischer Belange sowie die örtlichen und umweltfachlichen Gegebenheiten hinreichend zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger hat weiterhin insbesondere folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- 1 V Führung der Radwegtrasse in ausreichendem Abstand zu den nach §§ 19/ 20 NatSchAG M-V geschützten straßenbegleitende, linearen Gehölzbeständen, um Beeinträchtigungen zu vermeiden;
- 2 V einzelbaumweiser oder linearer Stamm-/ Gehölzschutz während der Bautätigkeit;
- 3 V Aussparung von Baufeldbereichen (Bauausschlussflächen) im Bereich von Gehölzen / hochwertigen Biotopstrukturen;
- 8 V Einbau von Drainpflaster zur Minimierung versiegelungsbedingter Eingriffe im Wurzelraum von Alleebäumen und angrenzenden Feldheckenbereichen

Die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde plausibel, fachlich einschlägig und zum angestrebten Zweck geeignet, an der erforderlichen, nicht durch Planung erzeugbaren vermeidungsgeboten Stelle Beeinträchtigungen zu

vermeiden oder zu minimieren bzw. ein Schutzgut vor Beeinträchtigungen zu bewahren, obwohl das Vorhaben umgesetzt wird.

### *Ersatzmaßnahmen*

Mit dem Vorhaben sind auch nach der Berücksichtigung und Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Die dazu notwendigen 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 19) verwiesen. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab.

5 E Anpflanzung von Hochstämmen entlang der B104

6 E Ökokonto Naturwald Farpen

7 E Anpflanzung von Feldhecken

Die Planfeststellungsbehörde legt die Maßnahmen als Ersatzmaßnahmen fest. Grundsätzlich setzt der Gesetzgeber Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander (§ 15 Abs.2, S.2 BNatSchG), sie unterscheiden sich jedoch inhaltlich. Der Ausgleich verlangt zunächst eine funktionale Identität von Eingriff und Kompensation. Die Fällung von Alleebäumen und geschützten Einzelbäumen wird durch die Anpflanzung von Alleebäumen ausgeglichen und ist so auf eine funktionale Identität durch Wiederherstellung des früheren Zustandes in gleicher Art und mit gleicher Wirkung ausgerichtet. Es ist jedoch weiter zu beachten, dass ein Ausgleich im Unterschied zum Ersatz auf die Kompensation im engen räumlichen Zusammenhang mit dem Ort des Eingriffs abzielt. Beim Ersatz ist der räumliche Bezug, wie im vorliegenden Fall zutreffend, gelockert. Funktional genügt dem Ersatz eine gleichwertige Wiederherstellung der Aufgaben des Naturhaushaltes.

### *Einwendungen Naturschutz*

P1

Der Einwender P1 trägt vor, dass die Planung gegen Naturschutzrecht verstoße. Entgegen des Vermeidungsgrundsatzes nach § 13 Satz 1 BNatSchG beantrage der Vorhabenträger die Planfeststellung für ein Vorhaben, dessen verkehrliche Entlastungsfunktion schlichtweg nicht bestehe. Auch sei die Nullvariante nicht geprüft worden.

Der Vorhabenträger weist die Behauptung, die Planung verstoße gegen das Naturschutzrecht,

zurück. Hinsichtlich der Rechtfertigung der Planung werde anhand der Ausführungen zur Planrechtfertigung und zu den Planungszielen verwiesen.

Eine Nullvariante - kein Radweg, Radverkehr auf der Fahrbahn der L 01 - erreiche nicht die Planungsziele.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwand, die Planung verstoße gegen Naturschutzrecht wegen der Nichterforderlichkeit der Baumaßnahme greift nicht durch, da die erforderliche Planrechtfertigung gegeben ist. Hinsichtlich der Planrechtfertigung und das Resultat zur Variantenwahl verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffern 3.2.2 und 3.2.4 dieses Beschlusses. Im Ergebnis der Prüfungen sind unter Berücksichtigung der insgesamt vorgesehenen Maßnahmen keine verbleibenden Beeinträchtigungen festzustellen, die der Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen könnten. Mit der durch die Planfeststellung gesicherten Durchführung der Maßnahmen bestehen keine entscheidungserheblichen ökologischen Risiken.

#### *Eingriff/ Ausgleich Natur und Landschaft*

Der vorzunehmende Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft sei fehlerhaft, so der Einwender.

In der Tabelle sei zunächst zum Teil nicht dargestellt, welcher Bedarf jeweils ausgeglichen werden solle. Nur, soweit der Bedarf durch die Maßnahmen ausgeglichen wird, werde dargestellt, welcher Bedarf bestünde. Bei Verlust der Bodenfunktionen fehle dies.

Auch die Erfassung der Beeinträchtigungen erfolge nur lückenhaft. So heißt es beispielsweise auf Maßnahmeblatt 5E lediglich, dass ein Alleebaum zu fällen sei und ferner „Rodung junger Einzelbäume“; wie viele, bleibt offen. Weshalb daher sechs Anpflanzungen notwendig seien, bleibe offen. Auch bei anderen Maßnahmeblättern bleiben die Ausführungen ungenau. Sie entziehen sich daher der Nachvollziehbarkeit und auch der Nachprüfbarkeit.

Weiterhin sei beispielsweise wiederum bei der Maßnahme Nr. 7E nicht dargestellt, auf welcher Fläche die Eingriffe und Überschüttungen stattfinden. Es werde lediglich dargestellt, wo der Ausgleich stattfinden solle.

Auch die Ausführungen zu den faunistischen Funktionen, zum Artenschutz und zur biologischen Vielfalt entziehen sich einer Nachprüfbarkeit. Weshalb beispielsweise eine Betroffenheit der Zahnlosen Schließmundschnecke, die im Bereich der Ortschaft Kalkhorst bekannt sei, ausgeschlossen werden könne, bleibt offen. Weshalb Rotmilane nicht an der Straße nach verendeten Tieren jagen sollen etc., bleibt offen. Offenbar wurden lediglich Kartenportale, Verbreitungskarten und Ähnliches ausgewertet. Es habe nach den Ausführungen auf Seite 14 nur „eine Begehung“, also nur eine einzige Begehung vor Ort stattgefunden, wobei offen sei, zu

welcher Jahres- und Tageszeit. Man könne nicht anhand einer einzelnen Begehung die gesamte Artenvielfalt und die biologische Wertigkeit ermitteln.

Der Vorhabenträger weist die Behauptungen zurück.

Er führt aus, dass die detaillierte Auflistung der Betroffenheit, Berechnung des Kompensationsbedarfs und der Maßnahmenzuordnung für jeden Biotop- und Nutzungstyp im Anhang des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 19, Bericht, Tabelle 7) dargestellt sei. Der Verlust der Bodenfunktionen werde multifunktional über die trassenfernen Maßnahmen (Baum- und Gehölzpflanzungen, Nutzungsverzicht Wald) sowie über die Extensivierung von Zwickelflächen (nicht mehr nutzbare Ackerflächen) kompensiert.

Auch sei eine flurstücksgenaue Zuordnung des Eingriffs für die methodische Bearbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes nicht vorgesehen.

Zur Zahnlosen Schließmundschnecke werde erklärt, dass sie u.a. Feldsteinmauern besiedele. Bekannt sei ein Nachweis im Umfeld der Kirche Kalkhorst. Dieser Bereich liege jedoch außerhalb der Wirkzone des Vorhabens. Eine Betroffenheit könne ausgeschlossen werden.

Es werde des Weiteren dargelegt, dass ein Vorkommen des Rotmilans aufgrund vorliegender Daten bekannt sei und eine Brut in der Störzone der Straße aufgrund artenspezifischen Meidungsverhaltens ausgeschlossen sei. Auch dass Rotmilane an Straßen jagen, sei bekannt und werde nicht bestritten. Dies sei auch nach Errichtung des Radweges möglich.

Begehungen des Vorhabengebietes seien mehrfach erfolgt zwischen 2009 und 2016, schwerpunktmäßig zur Erfassung des Biotop- und Nutzungstypenbestandes. Dabei seien auch Zufallsfunde erfasst und potenziell höherwertige Strukturen begangen worden, um das Lebensraumpotenzial abzuschätzen.

Hinsichtlich der vorkommenden Artenausstattung könne anhand der Habitatausstattung, Strukturen, Verbreitungskarten, Wirkungen von Straßen auf Brut- und Rastvögel im Rahmen einer Potenzialanalyse abgeschätzt werden, welche Arten vorkommen (Verbreitungsdaten LUNG, Flade 1994, Garniel & Mierwald 2007, 2010). Es sei dabei zu berücksichtigen, dass das Vorhaben in der direkten Störzone der Landesstraße und angrenzend an intensiv genutzte Ackerflächen mit relativer Artenarmut umgesetzt werde. Ein Mehrgewinn aus Kartierungen gegenüber einer Potenzialabschätzung werde nicht angenommen.

Im Sinne des Minimierungsgrundsatzes und Gebietsschutzes sei u.a. die Linienführung des Radweges auf nördlicher Seite der Landesstraße gelegt worden, da dort flächenhafte Betroffenheiten des Landschaftsschutzgebietes ausgeschlossen werden können. Die Flächen außerhalb der Schutzgebiete seien nicht Schutzgegenstand jeweiliger Gebietsausweisung. Es würden weder Flächenbetroffenheiten des Landschaftsschutzgebietes noch des FFH-Gebietes durch das Vorhaben auftreten. Demnach seien Betroffenheiten der ausgewiesenen FFH-

Lebensraumtypen ausgeschlossen. Gleiches gelte für die vorkommenden Zielarten des Gebietes. Amphibien und Schnecken seien generell nicht lärmempfindlich. Eine Wirkbetroffenheit des Fischotters könne bei einer Entfernung von 900 m generell ausgeschlossen werden, zumal keine offenen Gewässerläufe in das Vorhabengebiet führen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine Erfassung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben einschließlich der Bodenfunktionen ist in Unterlage 19 schlüssig und methodisch belastbar, da auf anerkannter Grundlage erstellt, dargelegt.

Unter den Ziffern 4.2.3, 4.2.4 ist der Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen mit potentiell hoch ertragreichen Böden in einem Umfang von 0,605 ha beschrieben. Es kommt dabei zu einem Totalverlust der Bodenfunktion durch Neuversiegelung in einem Umfang von 3.700 m<sup>2</sup>. Unter Ziffer 7 (Anhang) ist folgend schlüssig aufgezeigt, welcher Alleebaum und welche Einzelbäume durch die Maßnahme betroffen sein werden und wie sich der Kompensationsbedarf hierfür herleitet. Daraus wird auch deutlich, dass 3 weitere Alleebäume gepflanzt werden als Ausgleich für die randliche Überbauung der Kronentraufbereiche von Alleebäumen zur Minimierung der Eingriffe in die Flächen des Einwenders.

Die methodische Bearbeitungsgrundlage zur Ermittlung des Kompensationsbedarfes bildet der „Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern“ („LBP-Leitfaden“ nach Froehlich und Sporbeck). Der Leitfaden besitzt auch nach der Novellierung des BNatSchG vom 15.09.2017 Gültigkeit und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen der §§ 13 – 17 BNatSchG und § 12 NatSchAG M-V. Er ist durch gemeinsamen Erlass des Wirtschaftsministeriums M-V und des Umweltministeriums M-V zur Anwendung für Landes- und Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern eingeführt (Amtsblatt M-V, Nr. 54 2002, S. 1499).

Beschreibungen und örtliche Angaben zu den Kompensationsmaßnahmen enthält Ziffer 5 der Unterlage 19. Sie sind Nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Von Bedeutung bei der Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange in der Planung ist, ob das Vorhaben und die damit verbundene Eingriffe geeignet sind, Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben zum Artenschutz hervorzurufen.

Auf Grundlage der ermittelten Merkmale des Radwegebaus ist durch die Planfeststellungsbehörde eine Abschätzung möglicher Umweltwirkungen in Bezug auf Umfang und Charakter vorgenommen und diese hinsichtlich der Erheblichkeit bewertet worden. Die Baumaßnahme erfolgt im vorbelasteten Straßennebenbereich der bestehenden Landesstraße L01 überwiegend auf Biotopflächen mit allgemeiner Funktion (Straßenböschungen und -gräben, Acker- und Grünlandflächen) und damit in einem Raum mit geringer ökologischer Empfindlichkeit. Es

ergibt sich keine zusätzliche Zerschneidungswirkung durch das Vorhaben. Im Ergebnis der sachgerechten Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ist zum gegenständlichen Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen, da von dem Bauvorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 LUVPG M-V<sub>a.F.</sub> aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Einbeziehung artenschutzrechtlicher Themen in der Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht ergibt sich aus § 2 Abs.1 LUVPG<sub>a.F.</sub> mit Benennung des Schutzgutes Tiere. Dabei ist in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Vorschriften beizustimmen, dass die Möglichkeit des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Grundsatz als erhebliche Umweltauswirkung im Sinne des § 7 UVPG zu werten ist und das Erfordernis eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens für ein vorprüfungspflichtiges Vorhaben in der Regel eine UVP-Pflicht auslösen würde.

Auch für die Zahnlose Schließmundschnecke (*Bale perversa*), die in Mecklenburg-Vorpommern zu den gefährdeten Arten gehört und deren Lebensraum sich nach Auskunft des Umweltministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern hauptsächlich auf Mauerbiotopie (Feldsteinmauern, Kirchen, Gewölbe) und auch Kopfweiden erstreckt, wird durch das Vorhaben nicht gefährdet. Für den Rotmilan kann aufgrund der Vorbelastungen durch die L01 bereits bestehende Zerschneidungen, Verlärmungen und visuellen Störreizen im Straßenumfeld die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden. Durch die Anlage des Radweges kommt es zu keiner über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individualverluste. Hinsichtlich weiterer Ausführungen wird auf Ziffer 3.2.4.1.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender ist des Weiteren der Ansicht, es sei unzutreffend, dass durch die Trassierung eine Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft erfolge, sei unzutreffend. Aufgrund der Tatsache, dass der Radweg deutlich versetzt von der Straße geführt würde, würde gegen das Bündelungsgebot verstoßen und in naturschutzrechtlicher Hinsicht entstünde ein deutlich stärkerer Eingriff als bei einer Führung des Radweges unmittelbar entlang der Straße.

Der Vorhabenträger erwidert, dass dem Bündelungsgebot gefolgt würde.

Eine durch den Einwender offenbar in naturschutzrechtlicher Sicht zu favorisierende Variante einer Führung des Radweges nahe an der Landesstraße auf Grund eines Bündelungsgebotes würde den Verlust der nördlich der L 01 stehenden Allee und Feldhecken nach sich ziehen. Bei Planungen sei grundsätzlich im Sinne der Minimierung immer der Bestand zu berücksichtigen. In diesem Falle werde der Radweg ackerseitig geführt, so dass gesetzlich geschützte Alleeebäume und Feldhecken entlang der Straße weitgehend erhalten werden können. Eine direkte straßennahe Führung des Radweges würde unverhältnismäßig hohe Eingriffe in diese

Strukturen hervorrufen und wäre u.a. aus Gründen des Minimierungsgrundsatzes, des Eingriffs in gesetzlich geschützte Strukturen und der Rodung landschaftsbildtypischer Strukturen abzulehnen und nicht zielführend.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Bündelungsgebot umfasst auch im naturschutzrechtlichen Sinne eine gemeinsame Umsetzung verschiedener Infrastrukturen, wie z.B. Leitungen und Straße, um die Umweltbelastungen dadurch zu minimieren. Als allgemeiner Bewertungsgrundsatz führt dies zu Grenzen, die sich insbesondere aus den Anforderungen des Abwägungsgebots und der Alternativenprüfung ergeben. Wie bereits aufgeführt, hat der Vorhabenträger in Bezug auf die Variante 2 südlich der L01 eine gemeinsame Umsetzung der Erneuerung der vorhandenen Trinkwasserleitung im Zusammenhang mit dem Radwegebau in die Abwägungen mit einbezogen. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.3.4 hinsichtlich der Einwendungen zu Leitungen verwiesen.

BUND Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Der BUND lehnt einen trassenfernen Ersatz der Eingriffe in Natur und Landschaft ab. Es sei vorgesehen, die Eingriffe trassenfern auszugleichen, obwohl es entlang der L 01 genügend Möglichkeiten und auch die Notwendigkeit gäbe, die Eingriffe auszugleichen. Darüber hinaus sei das auch der dringende Wunsch der Anlieger und Radfahrer.

Der BUND fordert anstelle der vorgesehenen Ersatzpflanzung (5 E trassenfern) die 6 Bäume in größere Lücken entlang der L 01 zu pflanzen.

Der BUND fordert des Weiteren anstelle der geplanten Ersatzmaßnahmen 6 E und 7 E zwischen Radweg und Acker eine Hecke als Wind- und Schneeschutz anzulegen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass bei Neupflanzungen von Bäume an Landesstraßen gemäß Alleenerlass 2016 ein Mindestabstand zur Fahrbahnkante von 3,0 m einzuhalten sei. Eine Abweichung davon, also eine Pflanzung in der bestehenden Flucht der Alleebäume, wäre nur bei einem DTV von weniger als 2000 Kfz/24h zulässig. Diese Bedingung sei hier nicht erfüllt. Bei einer regelgerechten Pflanzung würde der typische Charakter der bestehende Allee verändert werden. Nach Auswertung des Leitungsbestandes verlaufe ein Telekom-Fernmeldekabel zwischen Fahrbahnkante und zukünftigem Radweg, so dass eine Bepflanzung auch dadurch stark eingeschränkt wäre.

In Bezug auf die durch den BUND M-V e.V. geforderten Heckenpflanzungen führt der Vorhabenträger aus, dass gemäß Heckenerlass von 2001 Neuanpflanzungen an Straßen aus Grün-

den des Vogelschutzes zu unterlassen seien. Der aus Gründen des Artenschutzes (Kollisionsvermeidung) geforderte Mindestabstand von 4,5 m schlieÙe eine Heckenbepflanzung zwischen Straße und Radweg aus, diese würde auch den Charakter der Allee beeinträchtigen. Die Möglichkeit einer Heckenpflanzung an der nördlichen Außenseite des Radweges setze die Bereitschaft der anliegenden Landwirte voraus, zu diesem Zweck Flächen für mindestens eine dauerhafte Beschränkung zur Umsetzung dieser trassennahen Maßnahme zur Verfügung zu stellen. Dies sei hier nicht der Fall. Dem Vorhabenträger fehle es an diesem Punkt an ausreichender Planrechtfertigungen, um diesen grunderwerblichen Eingriff zu rechtfertigen, so lange an anderer, im räumlichen Zusammenhang stehender Stelle die Möglichkeit der Umsetzung der Ersatzmaßnahmen bestehe, ohne grunderwerbliche Konflikte auszulösen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde begrüÙt grundsätzlich den trassennahen Ersatz der durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft, folgt aber im vorliegenden Fall und unter Beachtung aller einzustellenden Belange und Regelwerke den Ausführungen des Vorhabenträgers und macht sich diese zu eigen.

#### *3.2.4.1.2 Gebiets- und Habitatschutz*

Natura-2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt.

#### *3.2.4.1.3 Schutzgebiete, Schutzobjekte*

Das Bauvorhaben grenzt südlich der Landesstraße 01 an das Landschaftsschutzgebiet „Leonorenwald“ an, berührt den ausgewiesenen Bereich des Bauvorhabens dabei nicht. Mögliche neue betriebsbedingte Wirkungen durch die Radwegebenutzung auf das naheliegende Landschaftsschutzgebiet unterliegen einer bereits existenten Vorbelastung durch die Landesstraße L01 in Bezug auf insbesondere Verkehrsemissionen, Barrierewirkung und Störreize.

#### *Einwendungen zur Berücksichtigung Natura 2000/ Landschaftsschutzgebiet*

P1

Der Einwender fordert, dass für die Biotope und die Natura-2000-Gebiete darzulegen sei, wo die nächsten Natura-2000-Gebiete liegen und ob sie unmittelbar oder mittelbar beeinflusst werden. Auch bliebe offen, weshalb die Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes „Leonorenwald“, welches unmittelbar angrenzt, ausgeschlossen werden kann.

Der Vorhabenträger verweist auf Kapitel 2.4 des Erläuterungsberichtes des landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP). In dem dargelegt werde, dass aufgrund der Entfernung keine Betroffenheiten des Natura 2000-Gebietes (900 m) und keine Flächenbetroffenheiten des Landschaftsschutzgebietes (südlich der L01) eintreten. Die Flächen außerhalb der Schutzgebiete seien nicht Schutzgegenstand jeweiliger Gebietsausweisung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Natura-2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt. Das kann die Planfeststellungsbehörde nach Prüfung bestätigen. Die lokal begrenzten Projektwirkungen der kleinräumigen Baumaßnahme werden auch nicht als geeignet angesehen, Umweltauswirkungen auf das sich im weiteren Umfeld gelegene gleichnamige zum nationalen Landschaftsschutzgebiet lautende Natura-2000-Gebiet „Leonorenwald“ zu verursachen.

Die Anlage 2 zur Landschaftsschutzgebietsverordnung Leonorenwald des Landkreises Nordwestmecklenburg weist – in Bezug auf den Raum des gegenständlichen Vorhabens – den südlichen Straßenrand der Landesstraße 01 als nördliche Begrenzung des Schutzgebietes aus. Durch die Führung des Radweges auf der Nordseite der Landstraße 01 können die für das Landschaftsschutzgebiet geltenden Verbotstatbestände, Bezug nehmend insbesondere das Verbot zur Anlage von Verkehrswegen, vermieden werden.

#### *3.2.4.1.4 Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope*

Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Einzelbäume werden Ausnahmeregelungen gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 NatSchAG und für gesetzlich geschützte Baumreihen und Alleebefreiungen nach § 19 NatSchAG M-V i.V.m. § 67 BNatSchG i.V.m. erforderlich. Die Ausnahmen werden erteilt; siehe Punkt 1.2.2.2 und 1.2.2.3 dieses Beschlusses. Sie begründen sich wie folgt:

#### *Zulässigkeit des Vorhabens nach § 19 NatSchAG M-V (Alleebäume/ einseitige Baumreihen)*

Für die Fällung eines Alleebaumes im Zuge des Radwegebaus entlang der L01 zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg ist die Befreiung gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V erforderlich. Es handelt sich dabei um eine Linde als Bestandteil einer Allee bei ca. Bau-km 1+260.

Gemäß § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V sind Alleebäume an öffentlichen Verkehrsflächen gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleebäumen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Von dem Verbot kann entsprechend § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Das Bauvorhaben ist notwendig, um auf der L01 durchgängig die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufrecht zu erhalten (s.o. Ziffer 3.2.2 Planrechtfertigung). Ein überwiegendes öffentliches Interesse ist gegeben. Auf die Beseitigung des Alleebaumes kann nachvollziehbar nicht verzichtet werden. Aufgrund dieser Eingriffe hat der Vorhabenträger Ersatzmaßnahmen vorgesehen, welche in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden.

#### *3.2.4.1.5 Artenschutz*

Die in dem Erläuterungsbericht (Unterlage 19) enthaltenen Bewertungen für den Bereich des Vorhabens erscheinen insbesondere auch unter Würdigung der Vorbelastung im Planungsbe-  
reich durch die Landesstraße 01 und dem relativ geringen Umfang des Bauvorhabens schlüs-  
sig.

Es kann festgehalten werden, dass durch die Störungen entlang der bestehenden Ver-  
kehrstrasse im Bereich des Vorhabens die Eignung als Tierlebensraum eingeschränkt ist. Eine  
Betroffenheit artenschutzrechtlich relevanter Arten kann unter Berücksichtigung der Vorgaben  
der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.3.4 ausgeschlossen werden.

#### *Einwendungen zum Artenschutz*

P1

Seitens des Einwenders wird ein Verstoß gegen die Vorgaben des Artenschutzes gerügt. Es  
sei lediglich ein Alleebaum das Besiedlungspotential hinsichtlich streng und besonders ge-  
schützter Arten kontrolliert worden Es sei keine Besiedelung festgestellt worden und man  
habe auch keine neuen Erkenntnisse gewonnen, die auf irgendwelche artenschutzrechtlich  
relevanten Arten hindeuten würden. Diese Darstellung genüge nicht den rechtlichen Vorga-  
ben, abgesehen davon, dass nicht aus ihr hervorgehe, wer was wann versucht habe. Der Ein-  
wender rüge mangels Angaben in den Unterlagen, dass die artenschutzrechtliche Prüfung ver-  
altet sei, dies unter dem Vorbehalt, sie habe überhaupt stattgefunden.

Des Weiteren werde seitens des Einwenders die Erstellung eines artenschutzrechtlichen  
Fachbeitrages gefordert. Nach den Vorgaben des besonderen Artenschutzes sei es nicht nur  
verboten, besonders geschützte Arten zu töten. Vielmehr sei es auch verboten, nach § 44  
Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG Fortpflanzungs- oder Ruhestätten solcher Tiere zu beschädigen, zu  
zerstören oder zu entnehmen oder auch nur besonders geschützte Arten zu stören (§ 44  
Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Insoweit sei offensichtlich, dass sich alte Alleebäume als Brutstätten  
für besonders geschützte Arten eignen. Ferner könne in diesem Umfeld auch eine besonders  
zu schützende Flora entstanden sein. Hier läge ein vollständiger Prüfungsausfall vor.

Der Vorhabenträger gibt an, der zu rodende Alleebaum sei am 10.02.2016 und 18.04.2016  
durch das beauftragte Umweltplanungsbüro begutachtet worden. Dabei sei zunächst der  
Baum vom Boden aus auf Nester und Höhlungen kontrolliert und anschließend mittels Leiter  
weiter auf Besiedlung oder Besiedlungsspuren hin untersucht worden. Ergänzend dazu wur-  
den Verbreitungskarten relevanter Arten ausgewertet; z.B. auf historische oder rezente Vor-  
kommen.

Weiterhin sei die Beachtung artenschutzrechtlicher Belange in den LBP integriert (Kap. 2.3.3/  
4.2.2). Im Zuge der Biotop- und Nutzungstypenkartierung wurde das Gebiet zwischen den

Jahren 2009 und 2016 mehrfach begangen, Funde dokumentiert und Bestandsdaten ausgewertet. Es ließe sich kein besonderes Konfliktpotenzial für die Fauna ableiten. Vermeidungsmaßnahmen, z.B. Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit seien z.B. gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG grundsätzlich zu beachten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Es ist eine sachgerecht durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 Abs.2 LUVPG M-V a.F. erfolgt (s.a. Ziffer 3.1.3), welche ergeben hat, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem LUVPG M-Va.F. für das bezeichnete Bauvorhaben nicht erforderlich ist, da von dem Bauvorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 LUVPG M-V a.F. aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Einbeziehung artenschutzrechtlicher Themen in der Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht ergibt sich dabei aus § 2 Abs.1 LUVPGa.F. mit Benennung der Schutzgüter Pflanzen und Tiere. Aufgrund der ermittelten Merkmale des geplanten Radwegebaus ist eine Abschätzung möglicher Umweltwirkungen in Bezug auf Umfang und Charakter vorgenommen und diese hinsichtlich der Erheblichkeit bewertet worden. Die Baumaßnahme erfolgt im vorbelasteten Straßennebenbereich der bestehenden Landesstraße L01 überwiegend auf Biotopflächen mit allgemeiner Funktion (Straßenböschung- und -gräben, Acker- und Grünlandflächen) und damit in einem Raum mit geringer ökologischer Empfindlichkeit. Es ergibt sich keine zusätzliche Zerschneidungswirkung durch das Vorhaben.

In Bezug auf die artenschutzrechtlichen Vorschriften ist anzunehmen, dass die Möglichkeit des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Grundsatz als erhebliche Umweltauswirkung im Sinne des § 7 LUVPG M-V zu werten wäre und das Erfordernis eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens für ein vorprüfungspflichtiges Vorhaben in der Regel eine UVP-Pflicht auslöst. Das trifft vorliegend nicht zu.

Mit der Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen, wie die Rodung außerhalb des Brutzeitraumes und nochmaligen artenschutzrelevanten Untersuchung des betroffenen Alleebaumes (s. Nebenbestimmung Ziffer 1.5.3.4) vor Fällung, wird eine mögliche Gefährdung von artenschutzrechtlich relevanten Individuen vermieden. Über die Vermeidung und Minderung von Auswirkungen hinausgehende CEF-Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Auch durch die im Verfahren beteiligten Behörden und Naturschutzvereinigungen gibt es hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Fragestellungen keine der vorgelegten Planung entgegenstehe oder weiterreichende Forderungen.

#### *3.2.4.1.6 Ergebnis*

Der gegenständliche Radwegneubau zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg entlang der L01 führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Zur Berücksichtigung der mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurde vom Vorhabenträger landschaftspflegerische Maßnahmen erstellt, die die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erfasst sowie Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen festlegen (siehe Unterlage 9). Die Unterlagen 9 und 19 erfüllen grundsätzlich die allgemeinen Anforderungen an die Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie deren Vermeidung und Kompensation, die vom Vorhabenträger vorgelegt werden müssen. Das Erfordernis von Vermeidungs-, Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen leitet sich aus dem Tatbestand des Eingriffs in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG ab, welcher sich aus den Elementen einer grundflächen- bzw. grundwasserbezogenen Eingriffshandlung und einer hierauf rückführbaren Eingriffswirkung für den Naturhaushalt und/ oder das Landschaftsbild in kumulativer Erfüllung ergibt.

Vorliegend werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen soweit wie möglich gemindert. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch Kompensationsmaßnahmen soweit wie möglich funktional ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der insgesamt vorgesehenen Maßnahmen sind keine verbleibenden Beeinträchtigungen festzustellen, die der Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen könnten. Mit der durch die Planfeststellung gesicherten Durchführung der Maßnahmen bestehen keine entscheidungserheblichen ökologischen Risiken.

#### *3.2.4.1.7 Kompensationsverzeichnis*

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.

#### *3.2.4.1.8 Vollzugskontrolle*

§ 17 Abs. 7 BNatSchG gibt die Vollzugskontrolle zur Umsetzung der Eingriffsausgleichsmaß-

nahmen gesetzlich vor. Das BNatSchG ist auf Landesebene anzuwenden, solange keine abweichende Landesregelung vorliegt. Das NatSchAG MV regelt keine Einzelheiten zur Vollzugskontrolle, so dass die Planfeststellungsbehörde in Anwendung des § 17 Abs. 7 BNatSchG die Einzelheiten für die jeweilige Vollzugskontrolle dem Vorhaben angemessen vorgibt, was mit der hier getroffenen Regelung, einmal jährlich Bericht zu erstatten, besonders angesichts der Maßnahmen, die zugleich dem Artenschutz gelten, als angemessen eingestuft wird. Der Vorbehalt dient der Eröffnung der Möglichkeit, weitere, zusätzliche Naturschutzmaßnahmen anzuordnen, sollte es sich während der Bauumsetzung als erforderlich herausstellen.

#### *3.2.4.2 Denkmalschutz*

Dem geplanten Bauvorhaben stehen die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegen. Die durch die untere Bauaufsichts- und Denkmalbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg angezeigte Gedenkstele bei Bau-km 0+643,7 liegt ca. 1m südlich der Baufeldgrenze in einer Feldhecke wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Vorsorglich ist dem Vorhabenträger aufgegeben, den Bereich um die Gedenkstele insbesondere während der Baumaßnahmen unberührt zu lassen.

#### *3.2.4.3 Gesetzlich geschützte Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagentetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern*

Im direkten Vorhabengebiet befinden sich gesetzlich geschützte Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagentetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Vermessungsmarken sind nach § 26 des Gesetzes über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen (Geoinformations- und Vermessungsgesetz - GeoVermG M-V) vom 16. Dezember 2010 (GVOBl. M-V S. 713) gesetzlich geschützt.

Das Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, hier Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen ist im Verfahren beteiligt worden. Einwände gegen das Bauvorhaben und damit verbundene Betroffenheiten von Festpunkten werden nur generell unter Verweis auf den Umgang mit Vermessungspunkten und Hinweise vorgebracht, die jedoch im planfestzustellenden Baufeld gemäß der Planlage nicht zum Tragen kommen und somit zur Kenntnis und für den Eventualfall des Antreffens eines amtl. Vermessungspunktes, der hier nicht bekannt war, aufgenommen werden.

#### *3.2.4.4 Wasserrechtliche Regelungen*

Oberflächengewässer

Im Planungsbereich sind straßenbegleitende Entwässerungsgräben und 3 unterirdisch querende Drainrohre betroffen. Weitere Gewässer sind nicht vorhanden.

#### Grundwasser

Der geplante Radwegebau liegt in der Flussgebietseinheit Warnow/ Peene. Das Vorhabengebiet ist dem Bereich des Grundwasserkörpers WP\_PT\_6\_16 (Peene) zugeordnet und weist gemäß Bewirtschaftungsplan für die FGE Warnow/ Peene einen guten mengenmäßigen Zustand aus. Der chemische Zustand wird als schlecht bewertet, was hauptsächlich auf Schadstoffeinträgen (Nitrat, Ammonium, Dimethachlor-CGA 369873) durch die Landwirtschaft zurückgeführt wird (WRRL Wasserkörper-Steckbrief Grundwasser Mecklenburg-Vorpommern, Bewirtschaftungszeitraum 2022-2027). Das Wasserschutzgebiet „Klütz“ (Zone III) liegt in einer Mindestentfernung von ca. 950m südöstlich des Bauvorhabens und wird nicht betroffen.

Der Einfluss des Bauvorhabens auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers ist als nicht erheblich zu bewerten. Die Neuversiegelung von gewachsenem Boden und eine damit verbundene potentielle Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate ist mit ca. 0,00374 km<sup>2</sup> bei einer Gesamtflächengröße des Grundwasserkörpers von 917.16 km<sup>2</sup> minimal. Auch baubedingte Bodenverdichtungen werden aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens nicht zu einer signifikanten Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate führen.

Hinsichtlich des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers erfüllt hier eine nachteilige Veränderung den Tatbestand der Verschlechterung, wenn sich bei dem bereits überschrittenen Schwellenwert die Konzentration durch das Vorhaben weiter erhöht oder es zur Überschreitung von Schwellenwerten kommt (BVerwG, EuGH-Vorlage v. 25.04.2018 – 9 A 16/16).

Im vorliegenden Fall werden die Verschlechterungen auf anthropogene Einträge durch insbesondere Ammonium (organischen Düngern - Gülle, Gärreste) bzw. durch aus dem Boden ausgewaschenen Nitratdüngern und durch Pflanzenschutzmittel verursacht.

Im Bereich des Vorhabens ist das Grundwasser aufgrund vorhandener schützender Deckschichten und einem Grundwasserflurabstand von  $\geq 5 - 10$  m gegenüber Gefährdungen durch flächenhaft eindringende Schadstoffe geschützt. Die Wirkungen des Vorhabens auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers können auf den zeitlich und kleinräumig begrenzten baubedingten Einsatz von Baumaschinen und den Baustellenverkehr beschränkt werden. Dem Vorhabenträger wird mit der Ziffer 1.5.4 eine sachgerechte Arbeitsweise sowie geeignete Maßnahmen aufgegeben, um mögliche Einträge zu minimieren bzw. zu verhindern.

Neue durch das Vorhaben hervorgerufenen anlagen- oder betriebsbedingte Wirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers, die zu einer potentiellen Erhöhung der Schadstoffkonzentration nach GrwV, Anhang II führen könnten, treten nicht ein. Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands. Einer Trendumkehr steht das

Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. In Bezug auf den betroffenen Grundwasserkörper ist das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL bzw. des § 47 WHG, die durch Reduzierung der Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft, Beratungsmaßnahmen für die Landwirtschaft sowie Forschung und Verbesserung des Wissensstandes zur Beseitigung von Unklarheiten im Bewirtschaftungsplan festgelegt sind, vereinbar. Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen des § 47 WHG sind nicht erforderlich.

### *Einwendungen*

P1

Der Einwender befürchtet negative Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Grundwasser und fordert die Einholung eines unabhängigen hydrogeologischen Gutachtens zur Klärung.

Der Vorhabenträger erwidert, dass sich aus dem Radwegbau keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser ableiten ließen. Die untere Eingriffsebene bei der Bauausführung läge weit oberhalb des örtlichen Grundwasserspiegels. Die Grundwasserstände lägen gem. Baugrundgutachten bei höchstens 1,20 m unter OKG oder tiefer. Grundwasser würde nur in 2 von 7 Sondierungen festgestellt (1,20 m und 1,70 m unter OKG). Der maximale Abtrag wegen der Längsneigung sei im Bereich zwischen Bau-km 0+600 und 0+800 geplant und liege bei ca. 1,0 m. In diesem Abschnitt lägen die Sondierungen 35 (vor der Kuppe) und 36 (hinter der Kuppe). In 35 wurde bis zur Sondiertiefe kein Grundwasser und in 36 bei 1,70 m Grundwasser festgestellt.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre vorangestellten Ausführungen und geht aufgrund derer und aufgrund fehlender Anhaltspunkte aus dem Vorhaben nicht von der erweiterten Sachdienlichkeit eines hydrologischen Gutachtens aus. Auch seitens der beteiligten Fachbehörden sind im Anhörungsverfahren keine Bedenken oder Forderungen hinsichtlich der Überprüfung von Grundwassergefährdungen vorgetragen worden.

#### *3.2.4.5 Versorgungsleitungen*

Das Bauvorhaben berührt den Verlauf verschiedener Ver- und Entsorgungsleitungen. Die Versorgungsunternehmen wurden am Verfahren beteiligt.

Angebrachte Belange der Versorgungsunternehmen wurden in den Nebenbestimmungen un-

ter Punkt 1.2.13 berücksichtigt. Wegen einer Vielzahl technischer Einzelheiten im Zusammenhang mit Veränderungen von Leitungen, die zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, dass die Arbeiten unter Beteiligung der Versorgungsunternehmen nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Der Vorhabenträger als Fachbehörde sorgt dafür, dass die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

#### *3.2.4.6 Verkehrssicherheitseinrichtungen*

Die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.5.13 zu Verkehrssicherheitseinrichtungen regeln Maßnahmen an Anlagen außerhalb des beantragten Planfeststellungsbereiches des Vorhabens. Da sie aber untrennbar mit der Anlage des beantragten Vorhabens zusammenhängen und für den Verkehr auf den bzw. von dem Radweg bedingen, werden sie als notwendige Folgemaßnahme in dieser Zulassungsentscheidung mitgeregelt. Sie sind untrennbarer Bestandteil der insgesamt als verkehrssicher planfestzustellenden Anlage.

Die Nebenbestimmungen sind dazu geeignet, den sicheren Übergang bei wechselnder Führungsform vom Radweg auf und von der Fahrbahn auf den Radweg zu gewährleisten.

Am Baubeginn bindet der Radweg an die in der Ortslage bereits vorhanden Geh- und Radweg an. Dieser ist an seinem Ende bisher nicht zur notwendigen Weiterführung des Radverkehrs auf und von der Straße ausgestattet. Insofern werden Lösungen für die mit dem planfestzustellenden Radweg zu betrachtenden Verkehre erforderlich; die Erreichbarkeit für die Lage im Netz muss geregelt sein.

Ein stufenlos abgesenktes Hochbord und bauliche Aufführung auf die Straße erhöhen die Sicherheit der Radfahrer, die aus Richtung Nordosten kommen, bei der Einbindung in den innerorts gemischt geführten Verkehr.

Ebenso wird eine Aufstellfläche mit Einfahrwinkel auf der südlichen Fahrbahnseite als Voraussetzung für eine sichere Querungsstelle für den Radverkehr zur Überführung auf den straßenbegleitenden Radweg nördlich der L01 (Bereich Abschnitt 130, Station ca.100 bis 106) mit dann abgesenktem Hochbord als notwendige Folgemaßnahme eingestuft.

Die baulichen Maßnahmen sind in Folge durch Markierungen und Beschilderungen so auszustatten, dass bei den Verkehrsteilnehmern bei Zusammenführung der Verkehre eine erhöhte Aufmerksamkeit auf die wechselnde Führung erzeugt wird. Die entsprechenden Vorgaben hierzu enthalten die RASt und die ERA, deren Anwendung den Stand der Technik wiedergibt. Die Markierungs- und Beschilderungsplanung ist der Planfeststellungsbehörde nachrichtlich zu übermitteln, ebenso die endgültigen Regelungen diesbezüglich, die mit der zuständigen unteren Verkehrsbehörde abgestimmt worden sind.

### 3.2.5 Individualbetroffenheiten

#### *Allgemeines*

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 nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie sich nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich richten. 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, Bewirtschaftungsschwernisse etc...

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 48 StrWG M-V 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, zuletzt 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.

Im Planfeststellungsverfahren ist zu prüfen, ob eine Enteignung, gemessen an den in Artikel 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen zulässig wäre. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbots ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Das

Abwägungsgebot ermöglicht bei sachgerechter Anwendung, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots Rechnung zu tragen. Jede Planung unterliegt der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2002 - 4 A 22.01).

Aus Gründen des Datenschutzes werden die Einwender nicht mit Klarnamen benannt. Ihnen sind im Verfahren Schlüsselnummern zugeordnet worden.

P1

Der Einwender ist durch das Vorhaben grundstücksbetroffen, er wird anwaltlich vertreten (nachfolgend als Einwender bezeichnet). Insgesamt werden für den Einwender durch die Planfeststellungsunterlagen für dieses Vorhaben eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme in Höhe von 2176 m<sup>2</sup> sowie Erwerb von Flächen in Höhe von 2222m<sup>2</sup> ausgewiesen (Unterlage 10). Der Einwender sieht die verfahrensgegenständliche Planung als rechtswidrig an.

#### *Raumordnungsverfahren*

Es werde inhaltlich und verfahrensrechtlich gegen das Raumordnungsrecht verstoßen. Mit seiner Einwendung verlangt der Einwender - insbesondere unter Bezugnahme auf § 15 Abs.1 Satz 1 und § 3 Abs. 1 Nr. 6 des Raumordnungsgesetzes (ROG) - die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Es handele sich um ein raumbedeutsames Vorhaben und es werde im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen auf die überregionale Bedeutung eines Ostseezubringers und eines parallel zur Ostsee verlaufenden Radwegs hingewiesen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich sei, da es sich nicht um eine raumbedeutsame Planung handele. Der Radweg werde einzig zur Entflechtung der Verkehre auf der bereits vorhandenen Landesstraße geplant. Er diene daneben auch der sicheren Erreichbarkeit der raumordnerischen Ziele der umliegenden Vorranggebiete für Erholung und Tourismus per Rad und der Förderung des Radtourismus. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung sei an diesem Planfeststellungsverfahren beteiligt worden und in seiner Stellungnahme vom 08.02.2018 habe es bestätigt, dass das Vorhaben den Programmsätzen 5.1.2 (10) LEP M-V, 6.4.4 (1) RREP WM und 6.4.4 (2) RREP WM entspreche, wonach das bestehende Radwegenetz erhalten sowie zu einem flächendeckenden Gesamtnetz ausgebaut werden solle.

Der Einwender führt weiter aus, dass die Ausführungen im Erläuterungsbericht ausdrücklich die Funktion und Bedeutung der Landesstraße 01 in im Straßennetz des Landkreises Nord-

westmecklenburg beschreiben, nicht die des Radweges. Die Unterlassung eines Raumordnungsverfahrens führe dem Einwender nach auch zu inhaltlichen Verstößen gegen zwingende raumordnerische und landesplanerische Vorschriften, die darüber hinaus auch die Abwägung verfälschen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Bauleitplanung würden nur in einem einzigen Absatz auf Seite 5 des Erläuterungsberichts abgehandelt, der lediglich einige Zeilen lang sei. Dort heiße es, es bestünde ein Radwegekonzept der Kreisverwaltung Nordwestmecklenburg und dort – also in einer nicht bindenden und ohne rechtliche Qualität bestehenden Konzeption – sei der Radweg durch das „Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus“ auf der Strecke Dassow bis Klütz „ausgewiesen“ worden. Der Radweg erweitere das Angebot für Radfahrer und stelle somit verbesserte Randbedingungen für den Tourismus dar. Damit entspreche dies den Grundsätzen und Vorgaben der Landesplanung, den Tourismus mehr zu fördern. Diese lapidare Darstellung genügt in keiner Weise den gesetzlichen Vorgaben. Rechtlich nicht bindende Konzepte oder Planungen seien für das Vorhaben irrelevant. An dieser Stelle hätten die Ziele der Raumordnung ermittelt werden müssen. Stattdessen werde ein einziger angeblicher „Grundsatz“ der Landesplanung dargelegt, nämlich die Förderung des Tourismus im Lande, dies freilich wiederum ohne Fundstelle oder Nachweis. Der Einwender verweist in dem Zusammenhang darauf, dass im aktuellen Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) vom 24.05.2016 als Ziel unter Ziff. 5.6 (2) benannt sei, die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen dürfe ab einer Wertzahl von 50 nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden. Dazu schweige die Planung, obwohl die landwirtschaftlichen Flächen des Einwendungsführers die Punktzahl von 50 überschreiten. Das Ziel der Sicherung bedeutsamer Böden werde schlichtweg missachtet. Auch solle laut LEP M-V, Ziffer 4.5(6) und 4.5 (7) die Landwirtschaft gestärkt sowie die Veredelung, Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte vorangebracht werden.

Der Vorhabenträger führt aus, es sei in der Gesamtbetrachtung der im RREP Westmecklenburg beschriebenen verschiedenen Ziele des Raumentwicklungsprogramms ersichtlich, dass es bei flächiger Überlagerung von jeweils die Festsetzungen erfüllenden Nutzungen einer Abwägung zwischen den einzelnen Aspekten der raumordnerischen Festsetzungen bedürfe. Dabei seien sehr wohl auch z.B. die regionalen Konzepte zur Wirtschaftsförderung der zuständigen Behörden abwägungsrelevant, welche das allgemeine öffentliche Interesse an diesem Vorhaben unterstützen. Dem entspräche auch die aktuell im Anhörungsverfahren abgegebene Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg.

Im Erörterungstermin verweist der Vorhabenträger auf seine Erwiderung. Er erklärt, dass bei der Erstellung der Plangrundlagen wie in jedem vergleichbaren Fall das Amt für Raumordnung und Landesplanung beteiligt worden sei. Die Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung habe ergeben, dass aus Sicht dieses zuständigen Fachamtes kein Verstoß

gegen Ziele und Programmsätze der Landesraumordnung durch das gegenständliche Vorhaben in dieser Region erkannt werde und dem Vorhaben kein Raumordnungsverfahren vorausgehen werde. Auf die Nachfrage der Planfeststellungsbehörde, ob auf den Satz auf Seite 20 der tabellarischen Erwidernng des Vorhabenträgers auf die Einwendung mit Bezugnahme auf Ziffer 5.4.1 (2) Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg, wonach landwirtschaftliche Betriebe gleichberechtigt erhalten und entwickelt werden sollen, eine Forderung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg nach einem Bodenordnungsverfahren zu entnehmen sei, wird eindeutig erklärt, dass dies nicht der Fall sei.

Die Forderung nach der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens wird zurückgewiesen. Obwohl das Raumordnungsverfahren (Raumverträglichkeitsprüfung) ein sinnvolles Koordinierungsinstrument zur Prüfung der Raumverträglichkeit ist, muss diese nicht unbedingt in einer Raumverträglichkeitsprüfung geklärt werden.

Gemäß § 15, Satz 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) soll eine Raumverträglichkeitsprüfung nur dann durchgeführt werden, wenn diese Anlage raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung ist. Die Raumbedeutsamkeit der Planung ist, soweit nicht - wie hier der Fall - in § 15 Abs.1 ROG gesetzlich konkret vorgegeben, entsprechend § 3 Abs. 1 Nr.6 ROG auf den durch den Landesgesetzgeber ausgewiesenen Planungsraum Westmecklenburg abzustellen. Bezogen auf diesen stellt der gegenständliche Radwegebau zwischen Kalkhorst und Hohen Schönberg auf einer Länge von 1427,63 m entlang der bereits bestehenden Landesstraße 01 eine Maßnahme dar, die wenig raumbeanspruchend und bezogen auf den gesamten Planungsraum Westmecklenburg auch wenig raumbeeinflussend ist. Des Weiteren hat eine Vorprüfung des Einzelfalls ergeben, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, insofern sind auch aus Umweltsicht keine für den zu betrachtenden Raum Westmecklenburg bedeutsamen Auswirkungen zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass das zuständige Amt für Raumordnung und Landesplanung zwingend eine Raumverträglichkeitsprüfung hätte durchführen müssen. Es konnte unmittelbar das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, in welchem die raumordnerischen Belange berücksichtigt und geprüft worden sind. Eine Beteiligung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg im Anhörungsverfahren vor Planfeststellung des gegenständlichen Vorhabens ist durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt. Seitens des Amtes für Raumordnung und Landesplanung sind keine dem Vorhaben entgegenstehenden Äußerungen getätigt worden.

Die Einwendung zu inhaltlichen Verstößen gegen zwingende raumordnerische und landesplanerische Vorschriften wird zurückgewiesen.

Die Festlegungen des vom Einwender angeführten Landesraumentwicklungsplans (LEP) konkretisieren sich räumlich im regionalen Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg

(RREP WM) und beziehen auf dieser Ebene Fachplanungen und Entwicklungsvorstellungen der Kommunen mit ein. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist Mitglied des Regionales Planungsverbandes Westmecklenburg (§ 12 Landesplanungsgesetz M-V) unter Federführung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg. Dem Planungsverband obliegen sowohl die Regionalplanung als auch die Regionalentwicklung Westmecklenburgs.

Die Formulierungen unter Ziffer 2.4.1 „Ziele der Raumordnung /Landesplanung und Bauleitplanung“ in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) sind auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im LEP und RREP WM hinterlegt und verbindlich, aber nicht vollständig in den Planunterlagen abgebildet. Die Aussagen der Landkreisverwaltung geben in diesem Zusammenhang die Ansichten einer der Akteure der am Planungsprozess Beteiligten wieder.

Der Einwanderer verweist auf die Ziffern Ziffer 5.6 (2), 4.5(6) und 4.5 (7) des Landesraumentwicklungsplans (LEP). Die Ziffer 5.6 (2) führt zwar aus, dass zur Sicherung bedeutsamer Böden mit einer Wertzahl > 50 diese Flächen nicht in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden dürfen. Der Einwanderer – dessen Flächen mit einer Wertzahl von 49 angegeben sind - lässt bei seinen Ausführungen aber die zulässigen Ausnahmen (Ziffer 5.6 (2) und Abbildung 22) außer Betracht. Hierunter fallen auch Linieninfrastrukturen des Verkehrs, d.h. die Gesamtheit aller Verkehrswege einschließlich Radwege. Weiterhin enthält der LEP auch Vorgaben bzw. Ausführungen u.a. zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen in ländlichen Räumen (Ziffer 5.1.1 (2)) und Weiterentwicklung ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und sicheres Radverkehrsnetz Mecklenburg-Vorpommern auf Grundlage aller für den Alltags- und Freizeitverkehr nutzbaren Straßen und Wege.

Konkretisiert im RREP WM unter 5.4.1 (3) müssen Flächenentzug und Zerschneidung der landwirtschaftlich genutzten Böden – ohne Differenzierung in der Wertigkeit der Böden - durch entgegenstehende Nutzungen vermieden bzw. auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Eine Prüfung von Alternativen weist auch in jedem anderen Fall die Nutzung landwirtschaftlich genutzter Flächen aus. Das öffentliche Interesse an den Vorhaben ist gegeben. Es wird auf Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Aufgrund der bereits vorhandenen Landesstraße 01 und der straßennahen Führung des Radweges parallel zu dieser kommt es zu keiner weiteren Zerschneidung der betroffenen landwirtschaftlicher Böden mit der Wertzahl 49. Die für das Vorhaben notwendigen Flächen werden unter Berücksichtigung u.a. des Alleenschutzes in den randnahen Bereichen der bestehenden Ackerflächen in Anspruch genommen und betreffen im Verhältnis zu den Gesamtflächengrößen einen geringen Teil derer.

Zu den Zielen der Infrastrukturentwicklung formuliert der RREP WM unter Ziffer 6.4.4 (1) die

Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr, (2) den Radwegeausbau zu einem flächendeckenden Gesamtnetz und (3) die Umsetzung des regionalen Radwegekonzeptes mit besonderer Bedeutung für die touristische Entwicklung.

Im Ergebnis ist das Vorhaben mit den sowohl im LEP als auch im RREP WM formulierten Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

#### *Niederschlag/ Grundwasser*

Bei der Querschnittsgestaltung werde vollständig die Niederschlagswasser- und die Grundwasserproblematik sowie die Behandlung bestehender Drainagen auf Seiten des Einwenders außer Acht gelassen. Wenn der Radweg so gebaut werden solle, dass künftig zwischen Radweg und Straße der Entwässerungsgraben liegen solle, werde auch die Entwässerung der Felder abgeschnitten. Zu benennen wäre, welche Mengen von Niederschlagswasser zu welchen Jährlichkeiten diese Entwässerungseinheiten aufzunehmen im Stande sind. Es sei zwingend ein 100-jährliches Ereignis als Bemessungsniederschlag zugrunde zu legen. Ebenso seien die Auswirkungen der Erdarbeiten und Bodenverdichtungen auf Grundwasser und Oberflächenwasser zu untersuchen.

Der Vorhabensträger führt aus, bei dem Entwässerungsgraben handle es sich um einen Bestandteil der Landesstraße und diene ihrer Entwässerung sowie zukünftig auch der Entwässerung des Radweges. Die Entwässerung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen liege nicht in seiner Funktion.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bei einer Oberflächenentwässerung landwirtschaftlicher Flächen erfolgt diese in der Regel über natürliche Entwässerungssysteme, wie z.B. offene Gräben.

Durch die Straßenentwässerung, der ein Straßengraben hingegen zu dienen bestimmt ist, soll der Straßenkörper, insbesondere der Straßenunterbau einschließlich Radwegeanlage geschützt und in seiner Standfestigkeit erhalten und der Verkehr auf der Straße gesichert werden. Ein Straßengraben ist kein Hochwasserschutz für die anliegenden Grundstücke (OLG München, OLGR München 1994 S. 138).

Die durch den Einwender vorgehaltenen unterirdische Entwässerung mittels Drainagen werden planmäßig durch den Radwegebau nicht beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.9 verbindlich aufgegeben, die Funktionsfähigkeit der Drainagesysteme in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten, soweit es hier zu Berührungen kommen sollte.

Der Einwender verlangt, den Vorhabenträger mittels Auflagen zu verpflichten, sämtliche Schäden durch Verdichtungen an Grundstücken im Planfeststellungsbereich dauerhaft zu ersetzen,

soweit er nicht im Einzelfall nachweisen könne, dass die Verdichtungen nicht durch die Maßnahme verursacht wurden.

Weiterhin fordert der Einwender, den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, die Drainagesysteme ununterbrochen in ihrer Funktionsfähigkeit aufrecht zu erhalten.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass es sich bei dem die Landesstraße begleitenden Entwässerungsgraben um einen Bestandteil der Verkehrsanlage Landesstraße und nicht um ein Gewässer II. Ordnung handle. Der Straßengraben diene in seiner Funktion der Entwässerung der Landesstraße und zukünftig auch des Radweges, welcher dann wiederum ebenfalls Bestandteil der Verkehrsanlage Landesstraße sein werde. Die Entwässerung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen liege nicht in seiner Funktion. Die zur Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen vorhandenen Drainageanlagen werden durch den Bau des Radweges nicht beeinträchtigt. Sollten Sie wieder erwarten bei Erdbauarbeiten angetroffen werden, seien sie zu sichern bzw. umzuverlegen und in ihre vollständige Funktionsfähigkeit zu setzen.

Im Erörterungstermin verweist der Vorhabenträger zum Thema der Oberflächenentwässerung darauf, dass die vorhandene Mulde der Straßenentwässerung diene. Er erklärt, dass das Grundwasser nicht angeschnitten werde, weil die Grundwasserlage weit unterhalb der Bautiefen befindlich sei. Das sei den Planunterlagen unmissverständlich zu entnehmen. Er erklärt auch, dass eine negative oder nachteilige Beeinträchtigung zwischen den beiden Nachbarn also zwischen dem Acker des Einwenders und der Radwegeanlage des Straßenbaulastträgers mit der geplanten Oberflächenentwässerung des Radweges nicht auftreten.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hinsichtlich der Forderungen des Einwenders auf die Nebenbestimmung 1.5.9, welche die Sicherung einer störungsfreien Nutzung landwirtschaftlicher Entwässerungsanlagen beauftragt. Weiterhin wird auf weitere Ausführungen unter dieser Ziffer des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens von einer Fachfirma ein entsprechendes Meliorationsprojekt mit den vom Einwender aufgestellten Anforderungen ausarbeiten zu lassen, welches verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden solle.

Der Vorhabenträger verweist auf seine vorherigen Ausführungen, dass eine Beeinträchtigung der Drainagesysteme durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten sei. Auf Grund der Dammlage des Radweges erfolge in der Regel kein Erdbau in der Höhenlage des Leitungsbereiches evtl. vorhandener Drainagen. Sollten dem Einwender Bestandsunterlagen seiner Drainagesysteme vorliegen, bittet der Vorhabenträger diese im Zuge der Bauvorbereitung vorzulegen.

Im Bereich der kurzen Einschnittstellen werden im Zuge der Bauausführung Suchschachtungen zur Auffindung von dort evtl. vorhandenen Ackerdrainagen durchgeführt. Bei Auffinden werden diese gesichert bzw. auf.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der Planfeststellung kann die Planfeststellungsbehörde Schutzmaßnahmen für vorhersehbare nachteilige Wirkungen auf die Rechte des Einwenders an seinen Flächen veranlassen, deren Eintritt im Zeitpunkt der Entscheidung gewiss ist oder sich mit hinreichender Zuverlässigkeit prognostisch abschätzen lässt. Der Vorhabenträger legt fachlich überzeugend dar, dass durch die Planung Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Drainagesysteme nicht veranlasst sind. Damit ist die Erstellung eines Meliorationsprojektes für die Anlagen des Einwenders nicht angezeigt. Sollte es dennoch bei Umsetzung der Baumaßnahme zu Berührungen mit den Drainagesystemen des Einwenders kommen, ist dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung 1.5.9 aufgegeben, die störungsfreie Nutzung vorhandener landwirtschaftlicher Entwässerungsanlagen (Drainagen, Rohrleitungen) während und nach dem Bauvorhaben in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten. Unvermutete, durch den Straßenbau zerstörte Drainagen in landwirtschaftlichen Flächen sind unverzüglich wiederherzustellen oder in geeigneter Weise umzuverlegen. Der betroffene Eigentümer unvermutet angetroffener oder zerstörter Drainagen ist unverzüglich zu benachrichtigen. Mit diesen Regelungen kann im Fall einer tatsächlich anderen als im Plan angegebenen Lage von Drainagen ausreichend und zumutbar begegnet werden, so dass es auch für solche Sachverhalte keines Meliorationsprojektes bedarf.

### *Oberflächenentwässerung*

Der Einwender trägt die Befürchtung vor, dass die Trassierung des Radweges die Oberflächenentwässerung nachhaltig stören könne. Er fordert eine Beweissicherung über den gegenwärtigen Zustand der im Umgriff und im Einflussbereich der vorgesehenen Baumaßnahme liegenden Flächen durchzuführen. Weiterhin soll der Vorhabenträger mittels Auflage verpflichtet werden, für Schäden an den nicht unmittelbar betroffenen Flächen Entschädigungen zu leisten, soweit er nicht nachweisen kann, dass die Schäden nicht von der Baumaßnahme herrühren. Ferner fordert der Einwender, die Entwässerungssituation in Absprache mit den anliegenden Betrieben zu prüfen und technische Nachbesserungen vorzunehmen.

Bei Vorhandensein eines im jetzigen Zustand funktionierenden Ackerdrainagesystems sei nach Angabe des Vorhabenträgers eine Störung der Oberflächenentwässerung nicht zu befürchten, da ja diese durch den Radwegebau nicht beeinträchtigt werde. Der Straßengraben habe nicht das Oberflächenwasser der Ackerflächen aufzunehmen.

Trotz dieser Rechtslage hat der Vorhabenträger in seinem Projekt an Abschnitten mit leichter Hanglage des Ackers zum Radweg ackerseitige Entwässerungsmulden mit Abläufen an den Tiefpunkten und Durchlassverbindungen zum Straßengraben eingeplant, um bei Starkregeneignissen einen Oberflächenwasserstau ackerseitig vor dem Radweg zu vermeiden. Werden darüber hinaus durch den Einwender Bestandunterlagen der Ackerdrainagen vorgelegt, die eine Überarbeitung der Entwässerungsplanung begründen, wird diese auch erfolgen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bei einer Oberflächenentwässerung landwirtschaftlicher Flächen erfolgt diese in der Regel über natürliche Entwässerungssysteme, wie z.B. offene Gräben. Der vorhandene Straßengraben dient jedoch ausschließlich der Entwässerung der Straße und anschließend auch des Radweges. Die durch den Einwender vorgehaltenen unterirdische Entwässerung mittels Drainagen werden planmäßig durch den Radwegebau nicht beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.9 verbindlich aufgegeben, die Funktionsfähigkeit der Drainagesysteme in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten, soweit es hier zu Berührungen kommen sollte.

#### *Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen*

Der Einwender bemängelt, es gäbe in den Erläuterungen zu dem Vorhaben keinerlei Aussagen zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planunterlage weist eindeutig die erforderliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen u.a. in den Unterlagen 10 und 19 aus.

#### *Kosten*

Die Darlegung der Kosten ist nicht erfolgt. Ohne diese sei eine Planfeststellung nicht möglich. In dem Zusammenhang sei dann die Auslegung zu wiederholen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Kostenschätzungen und -ermittlungen sind Bestandteile der Voruntersuchungen und des Vorentwurfs, jedoch nicht der Planfeststellungsunterlage (s.a. Entwurfsrichtlinie RE 2012).

#### *Restflächen, Aufmaß, Ersatzland*

Dem Einwender nach entstünden ihm durch die Trasse unwirtschaftliche Restflächen. Er beantragt, den Vorhabenträger mit Planfeststellungsbeschluss zu beauftragen, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen sowie sämtliche Dienstbarkeitsflächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu erwerben sowie Bewirtschaftungerschwernisse voll umfänglich zu entschädigen.

Der Vorhabenträger führt aus, dass die gesamte Fläche zwischen der Grundstücksgrenze der Landesstraße und der ackerseitigen Böschungskante des Radweges entsprechend den Planunterlagen durch den Vorhabenträger erworben werden sollen, die Entstehung von unwirtschaftlichen Restflächen sei hier nicht erkennbar.

Die Planfeststellungsbehörde weist hier darauf hin, dass gemäß § 92 Abs. 3 BauGB der Eigentümer die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück insoweit verlangen kann, 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. Eine Einigung über den Verbleib von Restflächen 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.

#### *Ersatzland*

Die Planung greife laut Einwender erheblich in seine Flächen ein. Da Grundstücke, insbesondere Eigentumsflächen, vorliegend nicht mehr zu beschaffen seien, werde Eigentumsverlust durch eine Entschädigung in Geld nicht ausgeglichen, weil die Annahme des Gesetzgebers, der Einwender könne sich für den Entschädigungsbetrag neue Flächen kaufen, falsch sei. Daher wird gefordert, dem Vorhabenträger im Falle einer Planfeststellung durch Auflage zugunsten des Einwenders aufzugeben, alle Flächen in Land zu entschädigen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass ein Anspruch auf die Bereitstellung von Ersatzland statt der geldwerten Entschädigung nur bei gutachterlich nachgewiesener Existenzgefährdung des von Grundinanspruchnahme betroffenen Unternehmens bestehe. Zur Feststellung der Existenzgefährdung des Betriebes des Einwenders wäre ein Existenzgefährdungsgutachten zu beauftragen.

Die Forderung des Einwenders nach Beauftragung einer Entschädigung für Flächeninanspruchnahme in Land wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist unter Bezugnahme auf die rechtlichen Ausführungen der Ziffer 3.2.5 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 (GVObI. 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 nicht angezeigt, eine Überprüfung der Existenzfähigkeit wurde nicht verlangt und durchgeführt.

#### *Aufmaß*

Der Einwender beantragt vorsorglich, dem Vorhabenträger zu beauftragen, dem Einwender genaue Flächenangaben über von der Planung nicht unmittelbar betroffenen sowie für die nach Durchführung der Baumaßnahme zurückzugebenden oder die nur vorübergehend benötigten Flächen zur Verfügung zu stellen. Über diese müssen von den Landwirtschaftsbetrieben in den Fördermittelanträgen genaue Angaben gemacht werden.

Der Vorhabenträger verweist hier auf die Planfeststellungsunterlagen. In denen seien die genauen Flächenangaben enthalten und dem Einwender bekannt. Am Ende der Baumaßnahme werde die tatsächliche Flächeninanspruchnahme über die Bestandsschlussaufmessung durch den Vorhabenträger auf seine Kosten durchgeführt.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine gesonderte Vermessung über die Angabe der Planfeststellungsunterlagen (insbesondere Unterlage 10) und die Angaben der Bestandsschlussaufmessung des Vorhabenträgers hinaus ist hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit und als Abrechnungsgrundlage für die Entschädigung nicht erforderlich.

#### *Böschungs- und Einschnittslagen*

Der Einwender bezieht sich auf geplante Straßenbaumaßnahmen im Böschungs- und Einschnittslagen und fordert in dem Zusammenhang, den Vorhabenträger zu beauftragen, sicherzustellen, dass hiervon keine weiteren mittelbaren Nachteile auf die anliegenden Grundstücke ausgehen. Insbesondere sei sicher zu stellen, dass sich die Belichtungsverhältnisse nicht verschlechtern, der Kaltluftabfluss nicht gehindert werde, Wurzeln der Böschungsbepflanzung nicht auf landwirtschaftlich genutzte Grundstücke übergreifen und nachteilige Einwirkung von Laub und/oder Nadelstreu vermieden werden.

Der Vorhabenträger führt dazu aus, dass sich die Belichtungsverhältnisse und der Kaltluftabfluss durch die Gradientenführung in geringfügiger Damm- oder Einschnittslage nicht verändern können. Eine Böschungsbepflanzung oder weitere Bepflanzungen seien nicht vorgesehen, daher könne von der Baumaßnahme auch kein Laub- oder Nadelstreu ausgehen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine Beauftragung zur Vermeidung möglicher, durch den Einwender aufgezeigter Nachteile für seine anliegenden Grundstücke ist nicht erforderlich, da deren Eintritt aufgrund der vorliegenden Planung unwahrscheinlich bzw. ausgeschlossen ist.

### *Pflanzmaßnahmen*

Der Einwender fordert Sicherungsmaßnahmen für seine Grundflächen im Zusammenhang mit Ausgleichs-, Ersatz-, Gestaltungsmaßnahmen. Ferner müsse gewährleistet sein, dass Gehölze in ausreichender Entfernung zu den vorgesehenen Zufahrten stünden, damit diese von landwirtschaftlichen Maschinen, insbesondere Mähreschern und Eggenkombinationen in Arbeitsstellung genutzt werden können.

Der Vorhabenträger gibt an, für landschaftspflegerische Ausgleichs-, Ersatz- oder Gestaltungsmaßnahmen würden keine Flächen des Einwenders beansprucht.

Die Forderung hat sich erledigt. Für die Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen werden nur die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen und genehmigten Flächen in Anspruch genommen.

### *Zufahrten*

Der Einwender fordert, durch Auflage sicherzustellen, dass entsprechende Ersatzzufahrten für die durch das Vorhaben beseitigte Zufahrten und Zufahrten zu entstehenden Restflächen vom Vorhabenträger anzulegen seien. Diese müssen eine Mindestbreite von 10 m und eine Mindestbelastbarkeit mit 100 t aufweisen. Bei allen neu entstehenden Teilflächen oder nur mittelbar betroffenen Flächen sei auch künftig jeweils eine rechtlich zulässige und tatsächlich nutzbare Zufahrt auf Kosten des Vorhabenträgers sicherzustellen. Vorübergehende Beeinträchtigungen von Zufahrten seien zu entschädigen. Der Anspruch auf eine angemessene Zufahrt gelte – wohl gemerkt – jeweils nicht bezogen auf einheitliche Schläge, sondern bezogen auf jedes einzelne Flurstück mit eigener Flurnummer. Dazu sei eine Auflage schon deshalb vorzusehen, weil erfahrungsgemäß oft erst nach der Realisierung der Maßnahme erkannt werde, dass Zufahrten nicht oder nicht mehr in angemessenem Umfang seien. Es werde ferner gefordert, den Vorhabenträger zu verpflichten, die Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Flächen und zu sonstigen Grundstücken (Hofflächen etc.) auch während der Bauzeit aufrecht zu erhalten und - sofern dies im Einzelfall nicht möglich sein sollte - den Bewirtschafter/Eigentümer hierfür zu entschädigen.

Der Vorhabenträger gibt an, dass grundsätzlich die Zufahrtsmöglichkeiten zu den Anliegergrundstücken während der Bauausführung aufrechterhalten werden. Die auftretenden kurzzeitige Einschränkungen während der Bauausführung werden mit den Anliegern abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Aussagen des Vorhabenträgers und verweist ferner auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.7 dieses Beschlusses, mit welcher dem Vorhabenträger nochmals aufgegeben wird, sicherzustellen, dass alle vom Radwegbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße

Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten und eventuell mögliche kurzfristige Einschränkungen mit den Anliegern abzustimmen. Hiermit wird auch die Forderung nach Erreichbarkeit der Flächen während der Bauzeit grundsätzlich abgesichert.

Die Forderung nach der Herstellung von Zufahrten in einer Mindestbreite von 10 m und einer Mindestbelastbarkeit von 100 t wird zurückgewiesen.

Die Wiederherstellung der bereits bestehenden und von der Straßenbauverwaltung genehmigten Zufahrten an der Landesstraße 01 im planfestzustellenden Bereich erfolgt im Zuge der Anpassung an die durch die Baumaßnahme entstehenden Änderungen.

Die Ackerzufahrten werden entsprechend den ausgewiesenen Maßen in Unterlage 11 und mit tragfähigen Oberbau hergestellt. Zufahrten in den vom Einwender geforderten Breiten und mit Belastungsstärken bis 100t ergeben sich nicht als notwendige Folgemaßnahme aus dem Radwegbau und würden über die der Planfeststellungsbehörde zustehenden Anschluss- und Anpassungsgenehmigungen hinausgehen. Die rechtlichen Vorgaben gehen hier von einer nicht optimalen, sondern nur einer nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit aus.

Der Einwender rügt weiterhin die Planung hinsichtlich der Zufahrten zu seinen Flurstücken.

Die derzeitige Zufahrt des Einwenders, die nun offenbar für das Flurstück 3 (Flur 19) geplant sei, werde für das Erreichen der Flurstücke 19 und den dahinterliegenden Flurstücken 5 und 6, 12 und 15 benötigt. Die geplante Zufahrt sei zudem untauglich, da keine Mindestbreite von 10 m vorgesehen sei und die Belastbarkeit bis jedenfalls 100 t sichergestellt sein müsse.

Weiterhin fordert der Einwender in dem Zusammenhang für die Benutzung von Flächen der Straßenbauverwaltung die Eintragung von Dienstbarkeiten zu seinen Gunsten, um sicherzustellen, dass rechtlich wie tatsächlich die Zufahrt uneingeschränkt wie zuvor benutzt werden könne.

Westlich der Zufahrt soll eine kleine unwirtschaftliche Restfläche aus dem Flurstück 3 mit 9 m<sup>2</sup> Größe verbleiben. Insoweit fordert der Einwender, die gesamte Fläche des Flurstücks 3 und sämtliche weiteren Flächen, die auf an das die Flurstücke des Einwenders angrenzen oder über diese verlaufen und im Eigentum der Gemeinde, des Landes oder des Bundes stehen und nicht für den geplanten Radweg benötigt werden, wie gegebenenfalls auch beispielsweise Teile der Flurstücke 2 und 4, dem Einwender als Tauschland anzubieten und zu seinem Flurstück 19 auf Kosten des Vorhabenträgers hinzuzumessen.

Der Vorhabenträger gibt dazu an, die bei Bau-km 1+048 bestehende Zufahrt auf das Flurstück 19 werde in gleicher Dimension wiederhergestellt und wie im Bestand über das Flurstück 3 geführt. Die Zufahrt könne rechtlich wie tatsächlich vom Einwender weiterhin genutzt werden.

Hinsichtlich der zulässigen Tonnagen verweist der Vorhabenträger auf die Straßen-Zulassungsverordnung, wonach § 34 regelt, dass Last- oder Sattelzüge bis 40 t (im Kombiverkehr bis 44 t) schwer sein dürfen, wobei eine Last von 11,5 t für die angetriebene Achse und 10 t für sonstige Achsen nicht überschritten werden dürfe.

Im Erörterungstermin wird zur gegenständlichen Problematik vom Vorhabenträger ausgeführt, dass die Zufahrten über die Entwässerungsmulden als bauliche Anlagen auf Straßenbestandteil geduldet werde und der Sondernutzungserlaubnis unterläge. Der Vorhabenträger erklärt, dass sämtliche hier betroffenen Zufahrten Bestandszufahrten seien, also ein Anspruch darauf bestehe, dass sie wiederhergerichtet werden wie zuvor und zur Benutzbarkeit zur Verfügung stehen. Die Sondernutzungserlaubnis gelte als unwiderruflich erteilt. Eine zusätzliche Bestellung einer Dienstbarkeit zur Überführung der Muldenbereiche und der angrenzenden Grünstreifen werde hier nicht erforderlich.

Der Einwendungsführer bittet um exakte Prüfung für jede einzelne Zufahrt hinsichtlich des Bestandsschutzes oder der zusätzlich erforderlich werdenden Einrichtung einer Dienstbarkeit. Die 9 m<sup>2</sup> Restfläche des Flurstückes 3 können durch den Vorhabenträger mit erworben werden oder im Zuge des Grunderwerbsverfahrens dem Flurstück 19 zugeschlagen werden. Die durch den Einwender vorgeschlagenen Tauschflächen einschließlich der Anfrage in der Einwendung zum 4. BA, 1. TA, seien durch den Vorhabenträger bei der Gemeinde Kalkhorst und dem Amt Klützer Winkel abgefragt worden.

Das genannte Flurstück 3 der Gemarkung Hohen Schönberg, Flur 2, in Gemeindeeigentum steht nicht zur Verfügung. Das Flurstück 4 befindet sich in Privateigentum.

Die Gemeinde sei bereit, Tauschflächen zur Verfügung zu stellen. Details lägen dem Einwender bereits vor und werden der Planfeststellungsbehörde gegenüber bekannt gegeben.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Hinsichtlich der Zufahrten- und Restflächenproblematiken wird auf vorherige Ausführungen dieses Beschlusses verwiesen. Die vorhandenen rechtmäßigen Zufahrten werden wieder hergestellt. Die anliegenden Flächen des Einwenders sind an das öffentliche Wegenetz angebunden.

Im Erörterungstermin fordert der Einwender des Weiteren zu prüfen, wie sich seine Zufahrten widmungsrechtlich zur Straße verhalten.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Zufahrten über die Entwässerungsmulden als bauliche Anlagen auf Straßenbestandteil geduldet und der Sondernutzungserlaubnis unterliegen seien.

Die Planfeststellungsbehörde führt dazu aus, dass Zufahrten im allgemeinen straßenrechtlichen Verständnis als für die Benutzung mit Fahrzeugen bestimmte oder geeignete Verbindung von anliegenden Grundstücken oder von nichtöffentlichen Wegen mit einer Straße gelten

(BVerwG, DVBl 1973 S. 496; Marschall § 8a Rn. 3). Sie können sich auch über einen Radweg, Grünstreifen o. ä., grundsätzlich nicht befahrbaren Teil der Straße auf das öffentliche Straßengrundstück erstrecken (OVG Lüneburg, Beschl. vom 26.5.2006 – 12 LA 150/05 –). Die rechtlichen Vorgaben gehen hier von einer nicht optimalen, sondern nur einer nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit aus.

#### *Vorübergehende Inanspruchnahme*

Während der Bauzeit werden zahlreiche Flächen vorübergehend als Arbeitsstreifen, für Baustelleneinrichtungen und für Humusablagerungen in Anspruch genommen. Da diese Flächen nicht auf Dauer entzogen werden - und damit auch bei der Flächenbilanzierung außer Betracht bleiben - müsse gewährleistet sein, dass alle vorübergehend genutzten landwirtschaftlichen Flächen nach Durchführung der Baumaßnahme der Landwirtschaft wieder uneingeschränkt zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehen. Der Einwander fordert, alle vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und ordnungsgemäß in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren, wobei die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen sei. Die ordnungsgemäße Rekultivierung müsse abschließend von einem Vertreter des Baulastträgers zusammen mit dem Bewirtschafter festgestellt und in einem entsprechenden Protokoll dokumentiert werden.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass alle für die Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme rekultiviert werden. Dazu gehören eine Tiefenlockerung der durch Baumaschinen beanspruchten Flächen und die Wiederaufbringung der abgetragenen Humusschicht. Neben der Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme werden für diese Flächen auch Folgeentschädigungen wegen Ertragseinbußen in den Folgejahren gutachterlich ermittelt.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung unter 1.5.9 die Wiederherstellung der Nutzbarkeit landwirtschaftlicher Flächen nach Durchführung der Baumaßnahme aufgegeben.

#### *Baudurchführung*

Der Einwander fordert, durch Auflage zu verfügen, dass der Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen einen verantwortlichen Ansprechpartner zu benennen hat, an den die Betroffenen sich bei auftretenden, im Zusammenhang mit der Baumaßnahme stehenden Problemen jederzeit wenden können.

Im Planfeststellungsbeschluss solle durch Auflage verfügt werden, dass der Baulastträger die

überlassenen Flächen mindestens 14 Werktage vor der Inanspruchnahme der Baumaßnahme in der Natur durch Pflöcke kennzeichnet und dem Bewirtschafter der Flächen dies mitteilt. Der Einwendungsführer ist ferner möglichst frühzeitig über den vorgesehenen Termin der Inanspruchnahme seiner Flächen zu verständigen.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass er rechtzeitig vor Baubeginn einen verantwortlichen Ansprechpartner benennen werde (Bauüberwachung des Straßenbauamtes) und diesen dem Einwender zur Kenntnis geben werde. Die Absteckung der Baufeldgrenzen erfolge mindestens 14 Tage vor Beginn der Baumaßnahme. Darüber hinaus werde sich der Vorhabenträger im Zuge der Bauvorbereitung rechtzeitig mit allen Flächenbewirtschaftern in Verbindung setzen, um den Betroffenen den geplanten Baubeginn frühzeitig bekannt zu geben.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt im Grundsatz die Forderungen des Einwenders und die Ausführungen des Vorhabenträgers mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.9.

Der Einwender fordert weiterhin, dass durch Schutzauflage sicher zu stellen sei, dass Beeinträchtigungen aufgrund Lärmes, Staub, Erschütterungen, Schadstoffimmissionen u. ä. vermieden werden. Sofern irgendwie möglich, seien Baustellenzufahrten so einzurichten, dass diese den Einwendungsführer so wenig wie möglich beschränken. Sofern im Bereich von Baumaßnahmen an Grundstücken und Gebäuden des Einwendungsführers Staub- oder sonstige Schäden auftreten, sei der Vorhabenträger durch Auflage zu verpflichten, diese zu entschädigen, sofern er nicht nachweisen kann, dass diese Schäden nicht von der Maßnahme herrühren.

Der bauausführende Auftragnehmer werde durch den Vorhabenträger dazu angehalten, sämtliche Emissionen durch die Bautätigkeiten auf ein geringes Maß zu reduzieren. Die Baustellen Zu- und Abfahrten werden so gelegt werden, dass sie die Zuwegungen zu den Anlagen des Einwenders nicht behindern. Auf Wunsch des Einwenders kann der Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren für die Auffahrt und Außenanlagen seines bewohnten Grundstückes durchführen. Eine Beschädigung der sehr weit zurück liegenden Gebäude durch die Baumaßnahme sei jedoch ausgeschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Punkt auf die Nebenbestimmungen 1.5.9 und 1.5.10. Hinsichtlich des unmittelbaren Eingriffs auf die benötigten Grundstücke und die Regelungen sämtlicher Entschädigungsfolgen verweist die Planfeststellungsbehörde auf das gesonderte Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren.

#### *Flurstücke 22, 23/2 und 29 in der Flur 2 Gemarkung Hohen Schönberg*

Der Einwender trägt auch hier zu den hydrologischen Verhältnissen vor, die er nachhaltig betroffen sehe. In dem Zusammenhang verweist er auch auf eine Leitung DN150AZ, die in den Grunderwerbsplänen eingezeichnet sei und angenommen werde, Er unterstellt, dass es sich

hier um eine Bestandsleitung handele. Wenn nicht, fehle die enteignungsrechtliche Absicherung.

Der Vorhabenträger erwidert, dass in diesem Abschnitt das Oberflächengefälle des anliegenden Ackers bereichsweise in Richtung Süden abfalle, es werden ackerseitig Entwässerungsmulden mit Durchlassverbindungen in den Entwässerungsgraben der Landesstraße vorgesehen. Die bestehende Asbestzement - Leitung sei als beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Trinkwasserleitungsrecht mit Nebenrechten) für den Zweckverband Grevesmühlen eingetragen. Sie werde auf Verlangen des Zweckverbandes auf Grund der Überbauung (Querung) durch den Radweg auf Kosten des Vorhabenträgers im Querungsbereich erneuert.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Einwendung aufgrund der vorliegenden Planung und der Ausführungen des Vorhabenträgers als erledigt an. Mit der Nebenbestimmung 1.5.9 wird dem Vorhabenträger weiterhin aufgegeben, die störungsfreie Nutzung vorhandener landwirtschaftlicher Entwässerungsanlagen (Drainagen, Rohrleitungen) während und nach dem Bauvorhaben in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten. Unvermutete, durch den Straßenbau zerstörte Drainagen in landwirtschaftlichen Flächen sind unverzüglich wiederherzustellen oder in geeigneter Weise umzuverlegen.

Die Besorgnis des Einwenders hinsichtlich des Entfalls seiner Zufahrt im Bereich des bezeichneten Flurstücks weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück. Die jetzt bestehende Zufahrt wird vom Vorhabenträger im Zuge der Umsetzung des Bauvorhabens wieder hergestellt. Eine Aufrechterhaltung der Zuwegungen während der Bauzeit ist dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung 1.5.8 aufgegeben.

Im Erörterungstermin erklärt der Einwender, dass die Zufahrt neben der Kalkplatte auch die dahinterliegende landwirtschaftliche Nutzfläche erschließe, welche einen Bewirtschaftungsumfang von einem Schlag mit ca. 83 ha umfasse, so dass die Frequenz an dieser Zufahrt entsprechend hoch sei. Das hänge natürlich von der Bewirtschaftungsart des Jahres ab.

Den Bedenken seitens des Einwenders wird in der Planung entsprochen. Der Vorhabenträger hat seine Planung geändert und das Ende des Radweges weiter westlich außerorts der Ortslage Hohen Schönberg verlegt. Des Weiteren wird der Radweg im Bereich Bau-km 1+300 bis zum Bauende für die temporäre Befahrung durch den Transportschwerverkehr verstärkt befestigt und gegen Kantenabbrüche geschützt. Damit erledigt sich der Gegenstand der Einwendung, in der Höhe der Zufahrt beeinträchtigt zu werden.

### **3.2.6 Gesamtabwägung**

Das Vorhaben wird mit den Entscheidungen und Nebenbestimmungen planfestgestellt, weil die mit ihm verfolgten verkehrlichen Ziele die Inkaufnahme der in den Entscheidungsgründen aufgezeigten nachteiligen Wirkungen auf öffentliche und private Belange rechtfertigen.

Auch bei der Gesamtbetrachtung aller entgegenstehenden Interessen überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens.

#### **4. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgericht Schwerin  
Wismarsche Straße 323a  
19055 Schwerin

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.

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 -  
Blücherstraße 1 (Haus 5)  
18055 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 stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

1. schriftlich:

Die Klage kann schriftlich erhoben werden.

2. 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 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 Klützer Winkel 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://strassenbauverwaltung.mvnet.de/Planfesstellung>

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