

Ausfertigung

Aktenzeichen: 0115-553-13-74-1

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

**Planfeststellungsbehörde**



**Planfeststellungsbeschluss**

**für das Bauvorhaben**

**B 198 Ortsumgehung Mirow West**

im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Rostock, 24.04.2023

Übersichtskarte



## Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte .....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Feststellung des Planes .....	12
Vorbehalt.....	12
Verklammerung mit Bauabschnitt OU Mirow Süd im Zuge der B 198 .....	12
1.1 Eingeschlossene Entscheidungen .....	13
1.1.1 Widmung und Umstufung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes .....	13
1.1.1.1 Widmung der Ortsumgebung Mirow West .....	13
1.1.1.2 Umstufung .....	13
1.1.1.3 Einziehung.....	14
1.1.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes .....	14
1.1.2 Wasserrechtliche Entscheidungen.....	15
1.1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis .....	15
1.1.2.2 Gewässerausbau.....	15
1.1.3 Natur- und Landschaftsschutz .....	16
1.1.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen .....	16
1.1.3.2 Zulässigkeit nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG, Artenschutz .....	16
1.1.3.3. Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume gemäß § 18 Abs. 3 NatSchAg M-V .....	16
1.1.3.4 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V .....	16
1.1.3.5 Ausnahme vom Schutz gesetzlich geschützter Biotop § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V.....	17
1.1.4 Denkmalschutz.....	18
1.1.5 Forstwirtschaftliche Genehmigungen.....	18
1.1.5.1 Waldumwandlung .....	18
1.1.5.2 Erstaufforstung .....	18
1.2 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt.....	19

1.3 Entscheidungen über Einwendungen .....	19
1.3.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen.....	19
1.3.2 Zurückweisungen .....	19
1.4 Planfestgestellte Unterlagen.....	19
1.5 Nebenbestimmungen .....	24
1.5.1 Baubeginn .....	24
1.5.2 Ausführungsunterlagen.....	24
1.5.3 Unterrichtungspflichten.....	24
1.5.4 Natur- und Landschaftsschutz .....	26
1.5.4.1 Umweltbaubegleitung, umweltschonende Baudurchführung.....	26
1.5.4.2 Umsetzung landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.....	26
1.5.4.3 Sicherung naturschutzfachlicher Maßnahmen .....	27
1.5.4.4 Weitere naturschutzfachliche Maßnahmen .....	27
1.5.4.5 Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG .....	29
1.5.4.6 Auflagen zu Entscheidungen nach 1.1.3.3 bis 1.1.3.5.....	30
1.5.4.7 Kompensationsverzeichnis .....	30
1.5.5 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht .....	31
1.5.5.1 Grundwasser- und Gewässerschutz.....	31
1.5.5.2 Wasserrechtliche Erlaubnis .....	31
A. Nebenbestimmungen.....	31
B. Hinweise .....	33
1.5.5.3 Gewässerbau und –unterhaltung.....	34
A. Graben L 03.....	34
B. Gewässerausbau Grabowhöfe.....	35
1.5.5.4 Wasserbuch .....	36
1.5.5.5. Drainagen.....	37
1.5.6 Abfallwirtschaft / Bodenschutz .....	37

1.5.7 Denkmalschutz .....	39
1.5.8 Kataster- und Vermessungswesen .....	39
1.5.9 Zufahrten .....	40
1.5.10 Landwirtschaft .....	40
1.5.10.1. Drainagen .....	40
1.5.10.2. Nutz- und Erreichbarkeit von Flächen .....	40
1.5.10.3. Dauerhafte und Vorübergehende Flächeninanspruchnahme .....	41
1.5.11 Forstwirtschaftliche Belange .....	41
1.5.12 Belange der Müritz-Havel-Wasserstraße .....	43
1.5.13 Immissions- und Klimaschutz .....	44
1.5.13.1. Lärmimmissionsschutz während der Baudurchführung .....	44
1.5.13.2 Klimaschutz .....	44
A Holzverwertung .....	44
B Bodenmanagement .....	44
C Baustoffe und Bauweise .....	44
D Ergänzende Planung .....	45
1.5.14 Munitionsfunde / Katastrophenschutz .....	45
1.5.15 Versorgungsleitungen .....	46
1.5.15.1 E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV (TÖB 24) .....	46
1.5.15.2 Deutsche Telekom Technik GmbH (TöB 26) .....	46
1.5.16 Verkehrsrechtliche Belange .....	47
1.5.17 Belange der Bundeswehr .....	48
1.5.18 Eisenbahnrechtliche Belange .....	48
1.6 Zusagen .....	48
2. Entscheidungsgründe .....	50
2.1. Sachverhalt .....	50
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens .....	50

2.1.2 Vorgängige Planungsstufen.....	52
2.1.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen .....	52
2.1.4 Raumordnerische Entwicklungsziele .....	52
2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung.....	54
2.2.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	54
2.2.2 Zuständigkeit .....	54
2.2.3 Ordnungsgemäßer Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	54
2.2.3.1 Antragstellung.....	54
2.2.3.2 Erste Anhörung und Auslegung der Planunterlagen .....	55
2.2.3.3 Nachanhörung Änderungen im Kataster .....	58
2.2.3.4 Auslegung aufgrund neuer Kompensationsmaßnahme .....	58
2.2.3.5 Erörterung .....	59
2.2.3.6. Nachanhörung Deckblätter, insbesondere Klimaschutzfachbeitrag.....	59
2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	61
2.3.1 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	61
2.3.1.1 Allgemein.....	61
2.3.1.2 Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 UVPG .....	63
2.3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG).....	64
2.3.2.1 Allgemein.....	64
2.3.2.2 Kurzbeschreibung Lage.....	64
2.3.2.3 Übersicht über gewählte Trasse und Trassenalternativen .....	65
2.3.2.4 Umweltauswirkungen der geplanten Variante 3.....	66
I. Schutzgut Menschen.....	66
II. Schutzgut Tiere, Pflanzen .....	70
III. Schutzgut Boden, Fläche .....	84
IV. Schutzgut Wasser.....	87
V. Schutzgut Luft, Klima .....	101

VI. Schutzgut Landschaft.....	105
VII. Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	108
VIII. Wechselbeziehungen.....	109
IX. Zusammenwirken mit anderen Vorhaben.....	110
2.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen, § 25 UVPG.....	111
2.3.3.1 Allgemeines.....	111
2.3.3.3 Schutzgut Mensch .....	111
2.3.3.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt .....	119
2.3.3.4 Schutzgut Boden, Fläche.....	125
2.3.3.5 Schutzgut Wasser .....	126
I. Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer.....	126
II. Auswirkungen auf chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers .....	130
2.3.3.6 Schutzgut Luft, Klima.....	132
2.3.3.7 Schutzgut Landschaft .....	133
2.3.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	134
2.3.3.9 Wechselwirkungen .....	135
2.3.3.10 Gesamtbewertung .....	135
2.4 Materiell-Rechtliche Würdigung .....	136
2.4.1 Planungsermessen.....	136
2.4.2 Abschnittsbildung .....	136
2.4.2.1 Ursprüngliche Abschnittsbildung.....	136
2.4.2.2 Wirkungen des Baus des Abschnittes Mirow West .....	137
2.4.2.3 Verklammerung der Abschnitte West und Süd.....	138
2.4.2.4 Einwendungen zur Abschnittsbildung .....	139
2.4.3 Planrechtfertigung .....	141
2.4.3.1 Allgemein.....	141

2.4.3.2 Planrechtfertigung B 198 Neubau der OU Mirow, Westabschnitt .....	142
2.4.3.3 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen .....	143
2.4.3.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose .....	144
I. Allgemein .....	144
II. P 3, P 4, P 5, P 6.....	145
III. P 7, P 8 .....	149
2.4.4 Planungsvarianten.....	163
2.4.4.1 Rechtlicher Ausgangspunkt .....	163
2.4.4.2. Auswahl der Planungsvarianten .....	164
A Verworfen Linienführungen .....	164
B Beschreibung der Varianten.....	169
2.4.4.3 Variantenabwägung.....	171
A Wertung aus straßenbaulicher (verkehrlicher) Sicht.....	171
B Umweltauswirkungen.....	172
C Baukosten und Wirtschaftlichkeit .....	189
2.4.4.4 Einwendungen gegen die Variantenwahl.....	190
I. Grundsätzliches zur Einwendungsberechtigung zur Variantenwahl und zur Vorauswahl der Trassen im ROV 2005 bis hin zum Planfeststellungsentwurf .....	190
II. Ausschluss einer Nordvariante .....	194
III. Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft, Pflanzen und Tiere.....	203
IV Flächenverbrauch und Versiegelung, Eingriff in Moorböden .....	210
V. Auswirkungen auf das Schutzgut Menschliche Gesundheit .....	213
VI. Auswirkungen auf die Schutzgüter Kultur und Denkmale, Bodendenkmäler .....	215
VII. Auswirkungen auf die Schutzgüter Grundwasser und Oberflächenwasser.....	217
VIII. Zusammenfassung / Gesamtbetrachtung der konkreten Einwendungen.....	222
2.4.4.5 Gesamtergebnis der Variantenabwägung.....	224
2.4.5 Öffentliche Belange .....	225



2.4.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	225
2.4.5.2 Begründung der Widmungsentscheidung .....	226
2.4.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege.....	229
A. Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 13 ff BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V Eingriffe in Natur und Landschaft .....	229
B. Eingriffe in gesetzlich geschützte Alleeen, Einzelbäumen und Biotope .....	237
C. Begründung einzelner Nebenbestimmungen zum Eingriffsausgleich .....	242
D. Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura-2000-Gebiete .....	248
E. Stellungnahmen/ Einwendungen zu Naturschutzrechtlichen Belangen .....	248
2.4.5.4 Immissions- und Klimaschutz .....	255
A. Verkehrslärmschutz .....	255
B. Baulärm .....	255
C. Luftschadstoffe .....	255
D. Klimaschutz .....	256
E. Stellungnahmen zum Immissionsschutz .....	269
2.4.5.5 Abfallwirtschaft /Bodenschutz nach Pkt. 1.5.6.....	269
2.4.5.6 Denkmalschutz nach Pkt. 1.1.4/ 1.5.7.....	271
2.4.5.7 Kataster- und Vermessungswesen nach Pkt. 1.5.8.....	273
2.5.4.8 Munitionsfunde und Katastrophenschutz (Pkt. 1.5.14) .....	273
2.5.4.9 Verkehrsrechtliche Belange .....	273
2.5.4.10 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht.....	273
A. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) .....	273
B. Einleitung von Oberflächenwasser/ wasserrechtliche Erlaubnis nach Pkt. 1.1.2.1	276
C. Gewässerbau und Unterhaltung .....	278
D. Belange der Müritz-Havel-Wasserstraße .....	280
E. Wasserbuch.....	284
F. Einleitstellen.....	284

G. Grundwasserschutz /Wasserschutzgebiete .....	285
2.5.4.11 Forstwirtschaftliche Belange .....	285
2.5.4.12 Versorgungsleitungen.....	287
TÖB 24 E.DIS Netz GmbH – Regionalbereich M-V .....	287
TÖB 28 Deutsche Telekom Technik GmbH.....	288
2.5.4.13 Belange der Bundeswehr.....	288
2.5.4.14 Eisenbahnrechtliche Belange .....	288
A. Landeseisenbahnaufsicht .....	289
B. Deutsche Bahn AG .....	289
C. Eisenbahnbundesamt .....	289
D. Regio Infra Nord-Ost (RIN) .....	289
E. Betroffenheit Dritter/Bestehende Pachtverträge .....	291
F. Eigentumsbelange / Forderung einer Kreuzungsvereinbarung .....	291
G. Sicherstellung des zukünftigen Bahnbetriebes .....	292
2.5.4.15 Infrastrukturelle Belange der Stadt Wittstock .....	292
2.5.4.16 Berücksichtigung agrarstruktureller Belange.....	295
2.4.6 Individualbetroffenheiten.....	296
Rechtlicher Ausgangspunkt.....	296
P 1	297
P 2	301
P 3	308
P 4	336
P 5	346
P 6	374
P 7	402
P 8	404
P 9	412

2.4.7 Gesamtabwägung .....	416
3. Rechtsbehelfsbelehrung.....	416
4. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes.....	419

## **1. Feststellung des Planes**

Die vom Vorhabenträger (Bundesrepublik Deutschland- Straßenbauverwaltung -, vertreten durch das Straßenbauamt Neustrelitz) vorgelegte Planung für den Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow (Westabschnitt von Bau-km 0+000 im Abschnitt 130 Station 5+598 bis Bau-km 3+325) im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird mit aus den eingeschlossenen Entscheidungen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern, Ergänzungsblättern und Farbeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

### **Vorbehalt**

#### **Verklammerung mit Bauabschnitt OU Mirow Süd im Zuge der B 198**

Der gegenständliche Bauabschnitt der OU Mirow West im Zuge der B 198 darf nur gebaut werden, wenn das planfestgestellte Vorhaben vom 15.04.2015 (Az.: 0115-553-13-61-1) nebst dessen Planänderungs- und ergänzungsbeschluss vom 29.07.2022 (Az.: 0115-553-13-61-1/1) desselben Vorhabenträgers für den sich östlich anschließenden Bauabschnitt der OU Mirow-Süd im Zuge der B 198 vollziehbar ist und im Übrigen gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachweislich dargestellt ist, dass es sicher gebaut wird.

Der Planungsabschnitt Mirow-West darf erst in Betrieb genommen werden, wenn auch die Verkehrsfreigabe für den Planungsabschnitt Mirow-Süd im Zuge der Ortsumfahrung B 198 Mirow erfolgt.

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

## **1.1 Eingeschlossene Entscheidungen**

### **1.1.1 Widmung und Umstufung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes**

#### **1.1.1.1 Widmung der Ortsumgehung Mirow West**

Gemäß § 2 Abs. 6 Sätze 2 und 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wird die Neubaustrecke von Bau-km 0+000 (im Abschnitt 130 Station 5+598) bis Bau-km 3+325 mit einer Länge von 3,325 km mit der Verkehrsfreigabe der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt und Westabschnitt in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als B 198 gewidmet.

Gemäß § 7 Abs. 4 StrWG M-V wird am Knoten Nord der östliche Knotenpunktarm zur Anbindung der bisherigen B 198 an den Westabschnitt der OU Mirow vom Beginn der Anbindung bei Bau-km 0+000 bis zum Einschwenken in die alte B 198 bei Bau-km 0+120 (im Abschnitt 130 Station 5+914) mit einer Länge von 0,120 km zur Gemeindestraße gewidmet.

#### **1.1.1.2 Umstufung**

Zum 01. Januar des auf die Verkehrsfreigabe der B 198 Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt und Westabschnitt) folgenden Jahres wird die bisherige Bundesstraße B 198 gemäß § 2 Abs. 4 FStrG in den Teilstrecken abgestuft, in denen sie ihre Funktion für den weiträumigen Verkehr verliert, aber weiterhin dem öffentlichen Verkehr dienen wird.

Die bisherige B 198 wird im Abschnitt 150 von Station 0+000 (Abzweig L 25 Richtung Granzow) bis Station 1+810 (Anbindung an den Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow) mit einer Länge von 1,810 km zur Landesstraße L 25 abgestuft.

Die bisherige B 198 wird im Abschnitt 130 von Station 5+914 (Abzweig Jugendherberge) bis Station 7+878 (Abschnittsende) und im Abschnitt 140 von Station 0+000 (Abzweig L 25 Richtung Schwarz) bis Station 1+121 (Abzweig L 25 Richtung Granzow) mit einer Länge von 3,085 km zur Gemeindestraße der Stadt Mirow abgestuft.

Mit der Abstufung der Bundesstraße B 198 wird gleichzeitig die bisherige Landesstraße L 25 zwischen dem geplanten Knoten L 25 im Zuge des Südabschnittes der Ortsumgehung Mirow und der Anbindung der L 25 an die alte B 198 abgestuft.

Im Abschnitt 030 von Station 4+262 (Knoten OU) bis Station 5+353 (Abzweig MSE 18 (MST 3) Richtung Lärz) wird die bisherige L 25 mit einer Länge von 1,091 km zur Kreisstraße MSE 18 (MST 3) des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte und Abschnitt 030 von Station 5+353 (Abzweig MSE 18 (MST 3) Richtung Lärz) bis Station 5+434 (Abschnittsende an bisheriger B 198) mit einer Länge von 0,081 km zur Gemeindestraße der Stadt Mirow abgestuft.

### **1.1.1.3 Einziehung**

Die Teilstrecke der bisherigen Bundesstraße B 198 im Bereich Stadtanschluss Knoten Nord wird im Abschnitt 130 von Station 5+598 bis Station 5+914 mit einer Länge von 0,316 km zurück gebaut und gemäß § 2 Abs. 4 FStrG entwidmet.

### **1.1.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes**

Mit Überlassung für den öffentlichen Verkehr werden folgende, neugebaute Wege als sonstige öffentliche Straßen gemäß § 7 Abs. 4 StrWG - MV gewidmet:

- Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 1 W in Parallellage zur Ortsumgehung Mirow mit einer Länge von 0,836 km
- Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 3 W in Parallellage östlich der Ortsumgehung Mirow von Bau-km 1+937,010 bis Bau-km 2+000,266 mit einer Länge von 0,0633 km
- Anbindung des Radwegs an Wirtschaftsweg am Bauwerk BW 4 W westlich und östlich der Ortsumgehung Mirow bei Bau-km 2+346,509 mit einer Länge von 15,75 m (westlich) bzw. 49,62 m (östlich)
- Weg unter dem Bauwerk BW 4 W von Bau-km 2+317,693 bis Bau-km 2+339,386 mit einer Länge von 0,930 km
- westlicher Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 4 W in Parallellage westlich der Ortsumgehung Mirow von Bau-km 2+334,504 bis Bau-km 2+473,280 mit einer Länge von 0,139 km

## **1.1.2 Wasserrechtliche Entscheidungen**

### **1.1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 5) geändert worden ist (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) und dem Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landeswassergesetz – LWaG M-V) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V S. 669), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Juni 2021 (GVOBl. M-V S. 866) wird dem

Straßenbauamt Neustrelitz

die widerrufliche Erlaubnis erteilt, schadloses Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser) unter Beachtung von Auflagen und Hinweise (Punkt 1.5.5.2) über straßenbegleitende Versickerungsmulden in das Grundwasser einzuleiten. Zur Begründung dieser Entscheidung wird auf Punkt 2.4.5.10 verwiesen.

Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass gemäß § 13 Abs. 1 WHG nachträgliche Nebenbestimmungen (u.a. im Sinne des § 13 Abs. 2 WHG) festgesetzt werden können.

### **1.1.2.2 Gewässerausbau**

Der Plan der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch das Straßenbauamt Neustrelitz, zur „Optimierung des Wasserhaushaltes Wendenwiese bei Grabowhöfe“ als Teil- und Ausgleichsmaßnahme der Maßnahmen E 2a des Maßnahmenkomplexes Grabowhöfe wird antragsgemäß unter Beachtung von Auflagen (Punkt 1.5.5.3.B) gemäß §§ 67 und 68 WHG i.V.m. § 113 Abs. 1 LWaG M-V und § 19 Abs. 1, 3 WHG genehmigt.

Gegenstand der Entscheidung sind die nachfolgend genannten Teilmaßnahmen:

- Verschluss einer Ablaufrohrleitung am Schacht im Bereich des Wiesenauslaufs (ca. Stat.0+250 m) sowie am Rohrleitungseinlauf (ca.Stat.0+500 m)
- Grabenverfüllung auf ca. 20 m im südlichen Grabenteil
- vollständige Verhinderung des Abflusses und Erhöhung des Wasserstandes im Gewässer mit Stauziel 75,45 m NHN (Oberkante Schlucker/ Überlauf)
- Extensivierung der angrenzenden Grünlandflächen und Aufwertung zu Feuchtgrünland durch eine angepasste Mahd (einmalig alle 3 Jahre) zwischen Anfang September und Mitte März
- Abpflockung der Fläche zu den angrenzenden Flächen mittels Eichenspaltpfählen

### **1.1.3 Natur- und Landschaftsschutz**

#### **1.1.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen**

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG wird nach § 15 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. § 42 Abs. 5 S.2 NatSchAG M-V zugelassen.

#### **1.1.3.2 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 in der Planfeststellungsunterlage vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie der dem Artenschutz dienenden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses treten keine Verbotstatbestände ein.

#### **1.1.3.3. Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume gemäß § 18 Abs. 3 NatSchAg M-V**

Die Fällung vier nach § 18 Abs. 2 NatSchAG M-V gesetzlich geschützter Einzelbäume wird gemäß § 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V genehmigt.

Es handelt sich dabei um zwei Bäume einer Baumgruppe (Ahorn, Stammumfang 393cm; Linde, Stammumfang 204 cm) sowie einen älteren Einzelbaum (Ahorn, Stammumfang 204 cm) im Verschwenkungsbereich der B 198 am Bauanfang und einen älteren Einzelbaum (Pappel, Stammumfang 346 cm) im Bereich des Straßenkörpers nördlich des Bauwerks 5).

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

Für die Fällung von acht nach § 19 Abs. 1 Satz 1 NatSchAG M-V gesetzlich geschützten Alleebäumen im Zuge des Baues der Ortsumgehung Mirow, West wird gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V Befreiung vom Verbot des § 19 Abs. 1 Satz 2 NatSchAG M-V erteilt.

Es handelt sich dabei um drei Bäume einer Baumreihe im Verschwenkungsbereich der neuen B 198 nördlich von Mirow und fünf Alleebäume am Querungsbauwerk der B 198 über die Kreisstraße MSE 18.



### **1.1.3.5 Ausnahme vom Schutz gesetzlich geschützter Biotope § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V**

Aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V eine Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V gesetzliche geschützte Biotope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustand zu verändern oder sonstig erheblich oder nachhaltig zu beeinträchtigen, erteilt.

Die Ausnahme erfasst den Eingriff in gesetzlich geschützten Biotope im Gesamtumfang von 1.751 m<sup>2</sup>. Es handelt sich dabei um die Rodung einer Baumhecke im Umfang von 1.089 m<sup>2</sup>, einer Strauchhecke im Umfang von 132 m<sup>2</sup>, einer Baumhecke im Umfang von 486 m<sup>2</sup> und einem mesophilen Laubgebüsch von 44 m<sup>2</sup> Umfang.

Außerdem erfasst sie die Beeinträchtigung durch betriebsbedingter Schadstoffeinträge nachfolgender Biotope:

- Sandmagerrasen, Wirkzone II, 7 m<sup>2</sup>
- Gehölzsaum an stehenden Gewässern, Wirkzone II, 737 m<sup>2</sup>
- Baumhecke, Wirkzone I und II, 7.297 m<sup>2</sup>
- Strauchhecke, Wirkzone I und II, 1.297 m<sup>2</sup>
- Baumhecke, Wirkzone I und II, 873 m<sup>2</sup>
- Rasiges Großseggenried, Wirkzone II, 2.173 m<sup>2</sup>
- Feuchtgebüsch eutropher Moor- und Sumpfstandorte, Wirkzone II, 3.706 m<sup>2</sup>
- Hochstaudenflur feuchter Moor- und Sumpfstandorte, Wirkzone II, 319 m<sup>2</sup>
- Feuchtgebüsch eutropher Moor- und Sumpfstandorte, Wirkzone II, 2.965 m<sup>2</sup>
- Erlenbruch nasser eutropher Standorte, Wirkzone I und II, 7.085 m<sup>2</sup>
- Wassermoos- und Wasserschlauch, temp. Kleingewässer, Wirkzone II, 527 m<sup>2</sup>
- Gehölzsaum an stehenden Gewässern, Wirkzone II, 3.627 m<sup>2</sup>
- Vegetationsfreier Bereich an nährstoffreichem Stillgewässer, Wirkzone II, 6.897 m<sup>2</sup>
- Schilfröhricht, Wirkzone II, 2.524 m<sup>2</sup>

Die gesamte betriebsbedingte Beeinträchtigung umfasst 40.034 m<sup>2</sup>.

#### 1.1.4 Denkmalschutz

Das Vorhaben wird nach § 7 Abs. 1 i.V.m. § 6 Abs. 5 Denkmalschutzgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG MV) genehmigt. Die Bergung und Dokumentation von Bodendenkmälern erfolgt nach der Richtlinie für archäologische Ausgrabungen Mecklenburg-Vorpommern und ist an die Einhaltung folgender Bedingungen gebunden:

Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der Bodendenkmäler, welche in der Anlage 1 der Stellungnahme des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vom 23. Oktober 2020 dargestellt sind, sichergestellt werden.

Dies gilt ausdrücklich nicht für lediglich „vermutete“ Bodendenkmäler.

#### 1.1.5 Forstwirtschaftliche Genehmigungen

##### 1.1.5.1 Waldumwandlung

Im Einvernehmen mit der Landesforstanstalt des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird die Waldumwandlung für folgende Fläche genehmigt (§ 15 Abs. 1 i.V.m. § 10 Nr. 3 LWaldG M-V):

Gemarkung	Flur	Flurstück
Starsow (131474)	11	1 / 2
Mirow (131472)	33	8, 4/2
Mirow (131472)	36	1, 2, 89
Mirow (131472)	35	4, 8 / 8

Die flächenscharfe temporäre und dauerhafte Inanspruchnahme der Waldflächen ist im Lageplan Waldflächenbilanz (Unterlage 12.4.2) in Verbindung mit dem Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1) dargestellt. Die Waldflächeninanspruchnahme beträgt ca. 1,17 ha.

##### 1.1.5.2 Erstaufforstung

Für die Flächen der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen A 2.2 „Entsiegelung und Sukzession“, A 3 „Feldgehölz auf einer Restfläche“ und A 5 „Sukzession“ wird die Erstaufforstungsgenehmigung gemäß § 25 LWaldG erteilt.

## 1.2 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen, bautechnischen oder naturschutzfachlichen Gründen erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

§ 76 VwVfG bleibt davon unberührt.

## 1.3 Entscheidungen über Einwendungen

### 1.3.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Weitere einzelne Einwendungen werden im Zuge dieses Beschlusses entschieden. Hierzu wird auf Punkt 2.4.6 des Beschlusses verwiesen

### 1.3.2 Zurückweisungen

Die übrigen Einwendungen, die im Verlaufe des Anhörungsverfahrens erhoben wurden, werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## 1.4 Planfestgestellte Unterlagen

Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt
1	Erläuterungsbericht	1-82
	Anlage 1 Auszüge aus der Verkehrsplanerischen Untersuchung	1-8
	Anlage 2 Ermittlung der Belastungsklasse	1-4
	Anlage 3 Ermittlung der erreichbaren Qualität	1-3
	Anlage 4 Zusammenstellung der Wege des ländlichen Wegenetzes	1
3	Übersichtslagepläne	1-2
4	Übersichtshöhenplan	1
5.1	Bauwerksverzeichnis Allgemein ergänzende Regelung	1-4

Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt
5.2	Bauwerksverzeichnis	1-47
5.3	Plan der Bauwerke	1-7
6	Straßenquerschnitte	1-6
7	Lagepläne	1-7
8	Höhenpläne	1-9
10	Ingenieurbauwerke: Bauwerksskizze (nur zur Information)	1-5
	10.1 Verzeichnis der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke	1-2
11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen	
	11.1 Erläuterungsbericht	1-21
	11.2. Übersichtslageplan ohne B 189n Schalltechnik	1
	11.3 Emissionspegel, Emissionsbänder	1-8
	11.4 Ergebnistabelle Beurteilungspegel	1
	11.5 Schalltechnischer Lageplan (Ohne B 189n)	1
	11.6 Planfall Prognose mit B 189n	1-7
	11.7 Schalltechnischer Lageplan (mit B 189n)	1
	11.8 Ergebnistabelle Beurteilungspegel mit B 189n	1
	11.9 Schalltechnischer Lageplan Nachgeordn. Netz (mit B 189n)	1-2
	11.10 Fotodokumentation	1-3
11. LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung	1-23
	Anlage 1 Übersichtslageplan LuS	1
	Anlage 2 Luftschadstofftechnischer Lageplan Jugendherberge	1
	Anlage 3 Luftschadstoffberechnung	2
	Anlage 4 Berechnungsergebnisse an den Immissionsorten	8

Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt
12	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
	12.Ü Übersichtslageplan	1
	12.0 Erläuterungsbericht	1-275, 279.2-287, 289-303
	Anhang A1 Berechnung des Kompensationsumfangs für Biotoptfunktionen – Ansatz E 2 und E 2a	1-4
	Anhang A2 Berechnung des Kompensationsumfangs für Biotoptfunktionen	2-3
	Anhang A 3 Ausnahmeanträge	
	-§ 18 Abs. 18 Abs. 3 NatSchAG M-V	1-6
	-§ 19 Abs. 2 NatSchAG M-V	1-6
	-§ 20 Abs. 3 NatSchAG M-V	1-8
	12.1 Bestands- und Konfliktplan	1-2
	12.2.1 Maßnahmenplan trassennah	1-7
	12.2.2 Maßnahmenplan trassenfern	1,4
	12.2.3 Übersichtsplan Maßnahmen trassennah	1-2
	12.3 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	
	12.3.1 Erläuterungsbericht	1-61
	12.3.2 Formblätter	1-211
	12.3.2 Übersichtsplan für den Artenschutz	1-2
	12.4 Waldflächenbilanz	
	12.4.1 Erläuterungsbericht	1-3
	12.4.2 Lagepläne	2-5
	12.4.3 Übersichtsplan	1-2
	12.5 Floristische und faunistische Bestandserfassung	

Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt
	12.5.1 Pläne Realnutzung und Biotoptypen	1-2
	12.5.2 Ergebnisse der faunistischen Bestandserfassung	1-35
	12.5.3 Pläne Brutvögel	1-2
	12.5.4 Pläne Rastvögel	1-2
	12.5.5 Pläne Fledermäuse	1-2
	12.5.6 Pläne Amphibien und Reptilien	1
	12.5.7 Pläne Fischotter und Wild	1
13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
	13.1 Erläuterungsbericht	1-6
	13.2 Lagepläne Entwässerungsmaßnahmen	1-7
	13.3 Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	1-61
	13.4 Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie	
14	Grunderwerb	
	14.1 Grunderwerbspläne	1-14
	14.2 Grunderwerbsverzeichnis trassennah	1-7
	Grunderwerbsverzeichnis trassenfern	1-3, 8.2

Nachfolgende Unterlagen stehen im Zusammenhang mit der anteiligen Übertragung der Kompensationsverpflichtung auf die Flächenagentur M-V GmbH, welche eine Ausgleichsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mittels Vereinbarung übernimmt. Diese Unterlagen sind nur nachrichtlich enthalten und gelten nicht als Bestandteil der Planfeststellung vgl. Pkt. 1.5.4.3). Sie entfalten somit keine enteignungsrechtliche Verwirkung:

Unterlage 12.0                                    S. D 276, D 277, D 278, D 279.1

Unterlage 12.2.2 trassenfern                Blatt 2

Unterlage 14.1                                    Blatt D 12

Unterlage 14.2 trassenfern                 4, 5, 6, 7, D 8.1

In den planfestgestellten Unterlagen sind die folgenden Deckblätter enthalten:

Unterlage 1 70D, 71DD

Unterlage 10 1D

Unterlage 12.0 3DD, 166DD, 178D, 193DD, 194.1DD, 194.2DD, 198D, 199DD, 200D,  
203DD,206DD – 237DD, 246D, 247D, 279.2DN, 279.3DN, 287DD Seite 288 entfällt

Anhang 1 DD1, DD2, DD3, DD4.1, D4.2

Anhang 3 DD7.1, DD7.2, D8

Unterlage 12.2.2 N4

Unterlage 12.2.4 N1 - N35

A 1 Hydrologische Daten

A 2 Längsschnitt Graben 026-000-028

A 3 Hydraulische Berechnung

Tabelle 1 – 6

Abbildung 1 – 11

Zeichnerischer Teil Blatt Nr. 1 Lageplan

Unterlage 12.4.1 D3

Unterlage 13.4 Fachbetrag zu WRRL komplett ersetzt S. N1 – N 121

Anlage Hydraulische Daten N1

Anlage Längsschnitt N1

Anlage Hydraulische Berechnungen N 1 – N3

Lageplan 1

Unterlage 14.1 D1, D2, D3, D4, D5, DD6, D8, D9, D10, D11, D12, 14N

Unterlage 14.2 trassennah D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7

Unterlage 14.2 trassenfern D1, D2, D3, D8.2

## **1.5 Nebenbestimmungen**

### **1.5.1 Baubeginn**

Mit dem Bau der Ortsumfahrung darf erst begonnen werden, wenn nachgewiesen ist, dass die CEF-Maßnahmen A<sub>A</sub>4.1 (CEF), E<sub>A</sub>4 (CEF), E<sub>A</sub>5 (CEF), E<sub>A</sub>6 (CEF) und E<sub>A</sub>7 (CEF) wirksam geworden sind und die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen durchgeführt wurden. Dieser Nachweis ist gegenüber der Planfeststellungsbehörde durch einen konkreten und aktuellen Sachstandsbericht vor Baubeginn zu erbringen.

### **1.5.2 Ausführungsunterlagen**

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung entsprechend den Planfeststellungsunterlagen 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. Erhebliche Abweichungen mit Wirkung gegenüber Dritten oder öffentlichen Belangen bedürfen der Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

### **1.5.3 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 den Fernmeldeeinrichtungen, Versorgungsleitungen und sonstigen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

- Die E.DIS Netz GmbH ist ein Jahr vor Baubeginn zur Abstimmung der Ausführungsplanungen und eventuell erforderlicher Umverlegungen zu informieren. Zusätzlich ist sie 14 Tage vor Baubeginn nochmals zu unterrichten.
- Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist 6 Monate vor Baubeginn zu unterrichten.
- Eigentümer, deren Flächen dauerhaft oder vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden sollen, sind 6 Monate vor Grundstücksinanspruchnahme zu unterrichten.
- Die Denkmalschutzbehörde ist zwei Wochen vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.
- Beginn und Abschluss der Waldumwandlung ist dem Forstamt Mirow anzuzeigen. Die Umsetzung der CEF-Maßnahmen im Wald ist beim örtlich zuständigen Forstamt Mirow vorher anzuzeigen.



- Für Sperrungen der Wasserstraße selbst ist ein Antrag mindestens 2 Monate vor der Sperrung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Oder-Havel zu stellen.  
Sechs Wochen vor Baubeginn ist die Herausgabe eines Schifffahrtspolizeilichen Hinweises auf die Baustelle zu beantragen.  
Die Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung ist mindestens 4 Wochen vorher zu beantragen.
- Die örtlich zuständige Naturschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde sind rechtzeitig vor Baubeginn einschließlich der Baufeldfreimachung zu informieren. Diese Behörden sind zur Bauanlaufberatung zur Umsetzung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans einzuladen und in die fortlaufenden Umsetzungsschritte einzubinden. Maßgebliche zeitliche Abstände und auftretende Einzelfragen während der Bauzeit sind mit ihnen abzustimmen.
- Die Planfeststellungsbehörde ist nach vollständiger Fertigstellung des Vorhabens schriftlich mit Angaben und Ausführungen hinsichtlich wesentlicher Bestandteile der Zulassungsentscheidung darüber zu informieren, dass das Vorhaben wie planfestgestellt abgeschlossen wurde.  
Dies gilt insbesondere für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen. Vor Inbetriebnahme der Trasse muss der Nachweis der Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen A<sub>A</sub>4.2 und E<sub>A</sub>4 gegenüber der Planfeststellungsbehörde erbracht werden.
- Es wird im besonderen auf die Pflichtung zur Abstimmung und Unterrichtung der Maßnahme E 2a „Gewässerausbau Grabowhöfe“ (Punkt 1.5.5.B) verwiesen.

## **1.5.4 Natur- und Landschaftsschutz**

### **1.5.4.1 Umweltbaubegleitung, umweltschonende Baudurchführung**

Der Vorhabenträger hat durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen die Einhaltung der planfestgestellten Vorgaben zur Bauausführung sicherzustellen und dies zu überwachen. Es ist auf eine umweltschonende Durchführung des Bauprozesses zu achten.

Zudem hat der Vorhabenträger eine ökologische Umweltbaubegleitung für die Umsetzung des Vorhabens einzusetzen. Die mit der Umweltbegleitung beauftragte Person ist der Planfeststellungsbehörde mit Nachweis der fachlichen Qualifikation zu benennen, sobald sie bestellt ist.

Zur Sicherstellung des sachgemäßen Umgangs mit dem Schutzgut Boden, insbesondere dem Bodenaushub und Bodenarbeiten, ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Der Bodenkundliche Baubegleiter ist der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Baumaßnahme zu benennen. Des Weiteren hat der Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung ein Konzept zur Gewährleistung des Bodenschutzes bei der Durchführung des Bauvorhabens gemäß DIN 19639 zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Die Umweltbaubegleitung hat dafür Sorge zu tragen, dass die festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere die des Gebiets- und Artenschutzes, frist- und fachgerecht umgesetzt und entsprechend dokumentiert werden, sowie die Vorgaben des Umweltschadengesetzes bei etwaigen Verstößen Anwendung finden.

Vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Informationen zu den betroffenen Nist-, Brut-, Ruhe- und Zufluchtsstätten der geschützten Tierarten durch fachlich geeignete Sachverständige zu überprüfen und zu aktualisieren.

Etwaige Vergrämungsmaßnahmen zwischen Baufeldfreimachung und Baubeginn sind in geeigneter Form vorzunehmen.

### **1.5.4.2 Umsetzung landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen**

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, soweit sie nicht vor Baubeginn fertigzustellen sind, zum jeweils in den Maßnahmeblättern vorgesehenen Zeitpunkt und dabei so früh wie möglich durchzuführen und in möglichst engem zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Eingriff, spätestens zwei Jahre nach der Verkehrsfreigabe, fertigzustellen.

Der Vorhabenträger hat die Maßnahmen entsprechend der Vorgaben der Maßnahmeblätter nach § 15 Abs.4 BNatSchG rechtlich zu sichern und so zu unterhalten und zu pflegen, dass die Funktionen der Maßnahmen dauerhaft erhalten werden.

Die Festlegung der Unterhaltungszeiträume der Maßnahmen nach Fertigstellung hat nach Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) Ausgabe 2013 zu erfolgen.

Die Fertigstellung der Maßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Außerdem sind die Untere Naturschutzbehörde sowie die Planfeststellungsbehörde zur Schlussabnahme der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzuladen.

#### **1.5.4.3 Sicherung naturschutzfachlicher Maßnahmen**

Für einen Teil des in Unterlage 12 für die Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelten Kompensationsbedarfs in Höhe von einem Umfang von 462.539 Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ) hat der Vorhabenträger seine Kompensationsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mittels Vereinbarung vom 04. Juli 2022 auf die Flächenagentur M-V GmbH mit befreiender Wirkung übertragen. Das betrifft die nachrichtlich dargestellte Maßnahme E 2.1 Halbofenlandschaft Bolzsee.

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

#### **1.5.4.4 Weitere naturschutzfachliche Maßnahmen**

- Die in den Maßnahmeblättern A 1 Neuanlage Magerrasen, A 2.1 Entsiegelung und Ansaat und G 2 Ansaat Landschaftsrassen vorgesehene standortgerechte Saatgutmischung RSM 2.4 ist zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme der aktuell geltenden Ausgabe der RSM der FLL auf ihre Aktualität bezüglich der Verwendung des bestgeeigneten Saatgutes entsprechend der dann geltenden Fassung Übereinstimmung mit den Anforderungen der Grundsatzvereinbarung über Maßnahmen zur Verbesserung der Bienenweide zwischen dem zuständigen Straßenbauministerium Mecklenburg-Vorpommern, dem Landesverband der Imker Mecklenburg-Vorpommern e.V. und dem Landesverband der Buckfastimker Mecklenburg-Vorpommern e.V. zu überprüfen. Das dann tatsächlich einzusetzende Saatgut ist im Falle des Abweichens von der Saatgutmischung

RSM 2.4 den Anforderungen der Grundsatzvereinbarung zur Verbesserung der Bienenweide gegenüber der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

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

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

- Die Maßnahmen A3 Feldgehölz auf einer Restfläche, A<sub>A</sub>4.1 Gehölzstrukturen an Gräben für Fischotter, A<sub>A</sub>4.2 Gehölzstrukturen an Straßen für Fischotter, E3 Pflanzung von Baumreihen, und G1 Dichte Bepflanzung von Böschungen, werden dahingehend ergänzt, dass dem Vorhabenträger aufgegeben wird, bei der Festlegung der Arten für die Sträucher, Heister und Überhälter im Rahmen der späteren Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Grundsatzvereinbarung zur Verbesserung der Bienenweide zu berücksichtigen und nach fachlicher Standortprüfung bevorzugt Gehölzarten auszuwählen, die in Anhang 2 dieser Vereinbarung aufgelistet sind.
- Als Rekultivierungsmaßnahmen nach Beendigung der Lagerung von Erdmaterial, bei Anlage von Böschungen und Straßenbegleitflächen sowie nach Verfüllung aufgegebener und nicht anderweitig überplanter Grabenabschnitte ist eine Grasansaat (Maßnahmenblatt 2.5 G, Regiosaatgutmischungen für Biotopentwicklungsflächen unter Beachtung der Grundsätze zur Verbesserung der Bienenweide) vorzusehen.
- Im Querungsbereich bzw. im näheren Uferumfeld des Brückenbauwerks über die Müritz-Havel-Wasserstraße (beidseitig) ist eine Sichtung der nach FFH-Richtlinie geschützten, gefährdeten Anhang II Art Schmale Windelschnecke durch die ökologische Baubegleitung vorzunehmen. Bei positivem Fund sind geeignete Ersatzhabitate im Umfeld (z.B. Ufer Ragunsee oder andere Bereiche im Umfeld mit Nachweisen der Art inklusive gutachterlicher Einschätzung der Habitateignung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte abzustimmen. Das Absammeln und Umsiedeln, einschließlich manueller Aufnahme des umgebenden Substrates in 5 bis 10 cm Stärke soll zeitnah vor Baubeginn im Sommer jedoch spätestens im Herbst erfolgen.
- Die gesetzlichen Vorschriften und technischen Normen zur Vermeidung von übermäßigem Baulärm insbesondere bei den Arbeiten zur Herstellung des BW 1 über die Müritz-Havel-Wasserstraße sind einzuhalten. Es ist eine Vergrämung der betroffenen Fischfauna aus dem akustischen Wirkungsbereich der Gründungsarbeiten durch ein schwaches

Anrammen der Spundwände und damit langsames Erhöhen des Schallpegels sicherzustellen. Die Spundwände sind schonend unter Verwendung eines Vibrationsverfahrens einzubringen.

- E<sub>A5CEF</sub> Ersatzquartiere für Fledermäuse: Für die drei Zwergfledermaus-Balzreviere (B2, B5, B8) und zwei Mückenfledermaus-Balzreviere (B6, B12) auf der Trasse bzw. in unmittelbarer Trassennähe (bis 100 m ab Trassenmitte) muss mit Männchenquartieren bei der Arten auf der Trasse gerechnet werden, weshalb mindestens 10 Ersatzquartiere vorab herzustellen sind.
- E<sub>A6CEF</sub> Nistkästen für Höhlenbrüter: Für die 10 nach §§ 18 u. 19 NatSchAG M-V geschützten Bäume mit STU > 100 cm, die aufgrund des Stammumfanges potentielle Eignung als Bruthöhlenbäume haben, sind 10 Ersatznistkästen vorab herzustellen.
- Die Ersatzquartiere bzw. Nistkästen sind jährlich zu reinigen.
- Der Vorhabenträger hat bei der Quartierkontrolle vor Rodung von Gehölzen weiteren Ersatzbedarf an Fledermausquartieren bzw. Nistkästen zu ermitteln. Entsprechend der Bestandsfunde sind weitere Ersatzquartiere im geeigneten Bereich anzubringen. Die Ersatzquartiere sind spätestens drei Monate vor Ende des Fällzeitraums anzubringen. Es sind natürlichen Spechtbaumhöhlen gleichende seminatürliche Fledermaushöhlen aus Eichenholz – keine Hohlbetonkästen – zu verwenden.
- Zur Sicherstellung der Zielerreichung der Maßnahme A 8 ist die Sohle des anzulegenden Kleingewässers so auszugestalten, dass ein Trockenfallen durch Versickerung über die Laichzeit und Entwicklungszeit der Larven der Knoblauchkröte vermieden wird.
- Die gemäß Maßnahmeblatt zur Maßnahme A 7 vorgesehene Beseitigung der Bodenverdichtung durch Pflügen ist in mit einer Tiefenlockerung von mindestens 0,50 m vorzunehmen.

#### **1.5.4.5 Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG**

Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist 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.

Der erste Bericht ist der Planfeststellungsbehörde zwei Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Er beinhaltet die Dokumentation der Umsetzung sowie den Nachweis der Funktionsfähigkeit der

Maßnahmen V<sub>A</sub> 1 bis V<sub>A</sub> 5 und E<sub>A</sub> 4<sub>CEF</sub> bis E<sub>A</sub> 7<sub>CEF</sub>.

Während 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.

#### **1.5.4.6 Auflagen zu Entscheidungen nach 1.1.3.3 bis 1.1.3.5**

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, für die Baumfällungen (Einzelbäume und Alleebäume) die Pflanzung einer trassennahen Baumreihe mit zwölf Bäumen entlang der B 198 am Beginn der Ortsumgehung entsprechend der Festlegungen des Maßnahmeblattes E 3 vorzunehmen, sowie gemäß Ziffer 7 Alleenerlass M-V ein Ersatzgeld zum Zeitpunkt der tatsächlichen Fällung der Alleebäume in Höhe von 6.000 € zu zahlen in den Alleenfonds MV an das Landesumweltministerium MV unter Kapitel 0802, Titel 111.91, Unterkonto EM B („Einnahmen Zahlungen EM Kompensation für Alleen an Bundesstraßen“).

Zur Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen der geschützten Biotope im Bereich der Ortsumgehung Mirow ist der Vorhabenträger verpflichtet die Maßnahmen entsprechend der Maßnahmeblätter E 2, E2a, A3, A<sub>A</sub>4.1, A<sub>A</sub>4.2, A5, A6.2, A8 umzusetzen. Hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahme E2 wird auf die Nebenbestimmung 1.5.4.3 verwiesen.

#### **1.5.4.7 Kompensationsverzeichnis**

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.

## **1.5.5 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht**

### **1.5.5.1 Grundwasser- und Gewässerschutz**

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. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen auf die Wasserqualität sind die Arbeiten so durchzuführen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Gewässer eintreten können. Es ist die Lagerung von und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf den Bauabschnitten mit besonderer Sorgfalt vorzunehmen.

Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (Mineralöle) sind umgehend Sicherungsmaßnahmen einzuleiten und Kontaminationen zu beseitigen. Dies ist gemäß § 20 LWaG M-V bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte anzuzeigen. Schädigende Einwirkungen auf das Grundwasser durch wassergefährdende Stoffe oder Maßnahmen, die sich belastend auf das Grundwasser auswirken können, sind auszuschließen.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Befinden sich im Planungsbereich Entwässerungsleitungen, so ist vor Baubeginn die Zustimmung der Betreiber einzuholen. Entwässerungssysteme, Dränagestränge und sonstige, dem Wasserabfluss dienende Leitungen dürfen nicht unterbrochen werden. Entstandene Abflusshindernisse sind gemäß § 40 Abs. 3 WHG auf eigene Kosten zu beseitigen.

### **1.5.5.2 Wasserrechtliche Erlaubnis**

Für die wasserrechtliche Erlaubnis (Punkt 1.1.2.1 dieses Beschlusses) sind nachfolgende Nebenbestimmungen und Hinweise zu beachten:

#### **A. Nebenbestimmungen**

1. Die Planung, Ausführung und der Betrieb der Versickerungsanlage hat entsprechend dem DWA Regelwerk A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zu erfolgen.
2. Die Versickerungsmulde ist so zu gestalten, dass eine gleichmäßige Verteilung des Wassers gewährleistet ist.
3. Bei der punktuellen Einleitung sind Vorkehrungen gegen Auskolkungen zu treffen.
4. Vor Einleitung des Straßenoberflächenwassers in die Müritz-Havel-Wasserstraße ist eine Vorschaltung eines Schachtes mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider zur

Vermeidung von vorhabenbedingten Beeinträchtigungen und zur Verbesserung des chemischen Zustandes vorzusehen.

5. Um die durch Erdarbeiten verursachte Gewässereintrübung und Sedimentation der Gräben L03 und L041/125 lokal zu begrenzen, sind für die Dauer der erdbaubedingten Eintrübung und Sedimentation Sandsackbarrieren mit Geotextilfilter oder ähnlich funktionale Barrieren in den Grabenprofilen jeweils an der Baufeldgrenze herzustellen.
6. Ein qualifizierter Bauablauf ist bauvertraglich durch zu vereinbarende regelgerechte Schutzmaßnahmen - insb. gemäß ATV DIN 18299, 18300, 18305, 18320, ZTV-E, ZTV-La, ZTV-Ew, ZTV-W, die eine sachgemäße Lagerung und Verwendung von im Rahmen der Baumaßnahme zu verwendenden schadstoffhaltigen bzw. chemischen Bau-, Betriebs- und Hilfsstoffen gewährleisten, abzusichern. Zudem ist die tägliche Überprüfung der genutzten Baumaschinen und Lagerflächen nahe der Gewässer vorzusehen.
7. Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass während der Bauphase im Bereich des Schulzensees von Bau-km 2+550 bis zum Ende der Baustrecke bei Bau-km 3+325 keine Baustelleneinrichtungsflächen und zentralen Materiallagerplätze vorgesehen werden und das Abstellen von Baumaschinen außerhalb der täglichen Betriebszeit sowie das Betanken der Baumaschinen mit Kraft- und Betriebsstoffen außerhalb dieser Bereiche zu erfolgt.
8. Die Versickerungsmulde ist mit einer Oberbodenschicht von 0,3 m Mutterboden zu versehen und zu begrünen (Rasenansaat). Die Inbetriebnahme hat erst nach vollständiger Ausbildung der Rasendecke zu erfolgen. Die Einstauhöhe ist auf 30 cm zu begrenzen.
9. Bewachsene Bodenzonen in den Bereichen ungeschützten Grundwassers sind gemäß REwS Kap. 8.2.1 in 30 cm Stärke (anstelle nur 20 cm) herzustellen.
10. Mindestens einmal pro Jahr ist der Rasen zu mähen. Störstoffe sind regelmäßig zu entfernen, mindestens zweimal pro Jahr. Bei nachlassender Durchlässigkeit ist der Rasen zu vertikutieren. Der bei den Reinigungsarbeiten anfallende Schlamm und sonstige Abfallgegenstände sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
11. Die ständige Kontrolle der Einhaltung der in dieser wasserrechtlichen Zustimmung erteilten Auflagen obliegt dem Gewässerbenutzer. Durch den Betreiber sind regelmäßige Kontrollgänge zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlage, besonders nach Starkniederschlägen, durchzuführen.
12. Der bei den Reinigungsarbeiten anfallende Schlamm und sonstige Abfallgegenstände sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
13. Über Vorkommnisse, welche erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangen können, ist der Landrat als zuständige Wasserbehörde unverzüg-



lich zu informieren. Außerhalb der Geschäftszeiten kann dies über die integrierte Leitstelle in Neubrandenburg, Tel. 0395-57087 8000, erfolgen.

14. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art und Menge der Gewässerbenutzung, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen in der Betriebsweise sind dem Landkreis als untere Wasserbehörde mindestens 6 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen und dürfen erst nach dessen Zustimmung realisiert werden.

## **B. Hinweise**

1. Gemäß §§ 100,101 WHG sind die Überwachung der Anlage durch die Wasserbehörde zu dulden und deren Beauftragten jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren.
2. Die Erteilung dieses Einvernehmens entbindet nicht von der Erfüllung der sich aus anderen Rechtsvorschriften ergebenden Pflichten, die sich u. U. im Zusammenhang mit der Ausübung der Gewässerbenutzung ergeben können.
3. Der Gewässerbenutzer haftet für alle Schäden, die im Zusammenhang mit der Benutzung am Ufer oder Gewässerbett auftreten.
4. Schäden an der Einleitstelle, welche durch Hoch- oder Niedrigwasserstände, Eis oder Eisgang oder durch Sturmereignisse im Gewässer entstehen, gehen zu Lasten des Gewässerbenutzers.
5. Das Einvernehmen berechtigt nicht, Rechte Dritter zu beeinträchtigen oder Gegenstände, die einem anderen gehören oder Grundstücke oder Anlagen, die in Besitz eines anderen stehen, in Gebrauch zunehmen.
6. Das Einvernehmen ersetzt nicht Genehmigungen, Zulassungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
7. Die ordnungsgemäße Beseitigung bzw. Verwertung der in den Entwässerungsanlagen anfallenden Abfälle sind unter Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz - KrWG) sicherzustellen.
8. Dieses Einvernehmen umfasst nicht die fachtechnische Prüfung der Bemessung der wasserwirtschaftlichen Anlagen, Kreuzungsbauwerke und geplanten Veränderungen an den Vorflutern in Lage, Höhe und Dimension.

### **1.5.5.3 Gewässerbau und –unterhaltung**

#### **A. Graben L 03**

Der für die Gewässer II. Ordnung in dem Bereich zuständige Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“ ist vor Baubeginn und während der Umsetzung der Maßnahmen an folgenden Gewässer II. Ordnung zu beteiligen:

L03

Bauwerk BW 3 W, Brücke über den Graben L 03

Bau-km 2+006,166 LW ~ 11,25 m, LH ~ 3,55 m

Bauwerk BW 5 W, Brücke über den Graben L 03

Bau-km 2+467,201 LW ~ 10,65 m, LH ~ 2,70 m

Die Unterhaltung der Gewässer im unmittelbaren Kreuzungsbereich (Durchlässe und Brücken) erstreckt sich lediglich auf die Beräumung zur Gewährleistung des Wasserabflusses und ist hinsichtlich Erstattung von Mehraufwendungen bzw. besonderen Erschwerniskosten mit dem Wasser- und Bodenverband zu vereinbaren.

Die Gewässerkreuzungen (Brückenbauwerke, Durchlässe) sind in der Dimensionierung so vorzunehmen, dass das vorhandene Abflussprofil nicht eingeengt und weiterhin ein ungehinderter Wasserabfluss gewährleistet wird.

Gemäß LBP ist auf der Südseite des Gewässers II. Ordnung „L03“ eine Bepflanzung vorgesehen. Hinsichtlich der Böschungsoberkante ist eine Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“ bei der Erstellung der Ausführungsunterlagen vorzunehmen. Alle Bepflanzungen an Gewässern II. Ordnung sind so anzulegen, dass eine ungehinderte Unterhaltung der Gewässer weiterhin möglich bleibt. Selbiges trifft für die Bepflanzung von Drainagegebieten zu. Hier sind speziell alle Drainsammler mit geeigneten Maßnahmen vor Wurzeleinwuchs zu schützen, um eine Vernässung höher gelegener Nutzflächen zu vermeiden.

Zur Gewährleistung der Unterhaltung ist gemäß § 36 und § 38 Abs. 1 WHG ein Abstand von 5 m ab Böschungsoberkante bzw. Rohrscheitel beidseitig von jeglicher Bepflanzung freizuhalten. Der Wasser- und Bodenverband ist bei der baulichen Durchführung und der Abnahme der Wasserbaumaßnahmen durch den Vorhabenträger zu beteiligen, indem er zu den relevanten Bauberatungen eingeladen wird. Die Abnahmeprotokolle sind der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss der Maßnahmen zu übersenden.

## **B. Gewässerausbau Grabowhöfe**

Die Ausführung der Maßnahmen hat nach den genehmigten Antragsunterlagen unter der Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen zu erfolgen:

- Der Antragsteller hat die gesamte Maßnahme plan- und sachgemäß nach den in diesem Beschluss vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen auszuführen. Die technischen Regeln des Wasserbaus sind einzuhalten.
- Der Gewässerabschnitt ca. Stat. 0+250 m bis Stat. 0+800 m des Gewässers II.Ordnung 026-000-028 wird mit Durchführung der Maßnahme entwidmet (Herausnahme aus dem Anlagenbestand des WBVs Müritz).
- Die konkrete Ausführungsplanung für die Baumaßnahmen am Gewässer, insbesondere die Anbindung des Schluckers an den Einlaufschacht zum verrohrten Gewässer 026-000-028 ist mit dem WBV (Müritz) abzustimmen.
- Die veränderte Anbindung des verrohrten Gewässers 026-000-028 ab Schacht und Schlucker im nördlichen Wiesenbereich (ca. Stat. 0+250 m) ist einzumessen und katastermäßig zu erfassen.
- Die Bestandsunterlagen sind der unteren Wasserbehörde und dem Wasser- und Bodenverband „Müritz“ vorzulegen.
- Es ist zu gewährleisten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen oder im oberirdischen Gewässer abfließen können, die zu einer Beeinträchtigung der Gewässer führen können. Betriebsstörungen oder sonstige Vorkommnisse, die zur Schädigung eines Gewässers führen können, sind der unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- Beginn und Unterbrechung der Bauausführung sind der zuständigen unteren Wasserbehörde, dem WBV Müritz und der Stadt Waren (Müritz) rechtzeitig anzuzeigen. Von der Maßnahme Betroffene sind in geeigneter Weise rechtzeitig zu informieren.
- Der Abschluss der Maßnahmen am Gewässer ist der zuständigen unteren Wasserbehörde, dem WBV Müritz und der Stadt Waren (Müritz) mindestens zwei Wochen vor Fertigstellung zur Abnahme anzuzeigen. Mit der Anzeige ist der o.g. zuständigen Behörde schriftlich zu bestätigen, dass die Arbeiten entsprechend der Planfeststellung und der wasserbehördlichen Vorgaben durchgeführt wurden.
- Es ist eine Bauendabnahme durchzuführen. Die untere Wasserbehörde, der WBV Müritz und die Stadt Waren (Müritz) sind dazu einzuladen.
- Die durch die Bauausführung ggf. entstandenen Schäden sind nach Beendigung der Baumaßnahme ordnungsgemäß zu beheben. Die Baustelle ist gründlich zu beräumen.
- Um Störungen der Fauna zu vermeiden sind alle geräuschintensiven Bautätigkeiten in

der Dämmerung und Nacht grundsätzlich zu unterlassen, d.h. diese Arbeiten dürfen erst eine Stunde nach Sonnenaufgang begonnen und müssen eine Stunde vor Sonnenuntergang beendet werden.

- Lagerplätze und Bodenverbringungen sind außerhalb von Gehölzen und geschützten Biotopen einzurichten.

Mit der wasserrechtlichen Entscheidung werden folgende Hinweise gegeben:

- Gemäß §§ 100,101 WHG sind die Überwachung der Anlage durch die Wasserbehörde zu dulden und deren Beauftragten jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren.
- Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art und Menge der Gewässerbenutzung, Änderungen der baulichen Anlagen, sowie Änderungen in der Betriebsweise sind dem Landkreis als untere Wasserbehörde mindestens 6 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen und dürfen erst nach dessen Zustimmung realisiert werden.
- Die Erteilung dieses Einvernehmens entbindet nicht von der Erfüllung der sich aus anderen Rechtsvorschriften ergebenden Pflichten, die sich u. U. im Zusammenhang mit der Ausübung der Gewässerbenutzung ergeben können.
- Das Einvernehmen berechtigt nicht, Rechte Dritter zu beeinträchtigen oder Gegenstände, die einem anderen gehören oder Grundstücke oder Anlagen, die in Besitz eines anderen stehen, in Gebrauch zunehmen.
- Der Antragsteller haftet für alle Schäden, die dadurch entstehen, dass er die erteilten Auflagen nicht erfüllt und die Hinweise nicht beachtet.
- Das Einvernehmen ersetzt nicht Genehmigungen, Zulassungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
- Dieses Einvernehmen umfasst nicht die fachtechnische Prüfung der Bemessung der wasserwirtschaftlichen Anlagen und geplanten Veränderungen am Vorfluter (Gewässer 026-000-028) in Lage, Höhe und Dimension.

#### **1.5.5.4 Wasserbuch**

Nach Unanfechtbarkeit der Entscheidung hat der Vorhabenträger dem Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie M-V als zuständige Wasserbuchbehörde die entsprechenden Unterlagen (Unterlage 13) zuzuleiten.

#### **1.5.5.5. Drainagen**

Sollten im Zuge der Baumaßnahme vorhandene Drainagen des Wasser- und Bodenverbandes „Obere Havel/Obere Tollense“ zerstört werden, so sind diese unverzüglich wiederherzustellen.

#### **1.5.6 Abfallwirtschaft / Bodenschutz**

Nach § 4 Abs. 1 Bundes-Bodenschutzgesetz hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Die Zielsetzungen und Grundsätze des BBodSchG und des Landesbodenschutzgesetzes sind zu berücksichtigen.

Insbesondere bei bodenschädigenden Prozessen wie z. B. Bodenverdichtungen, Stoffeinträgen ist Vorsorge gegen das Entstehen von schädlichen Bodenveränderungen zu treffen. Bodenverdichtungen, Bodenvernässungen und Bodenverunreinigungen sind zu vermeiden. Das Bodengefüge bzw. wichtige Bodenfunktionen sind bei einem möglichst geringen Flächenverbrauch zu erhalten.

Sollte Bodenmaterial zur Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten wiederverwendet werden, welches für den Straßenneubau entlang bzw. in den Randbereichen der jetzigen Straße ausgehoben wurde, so hat dieses nachweislich den qualitativen Anforderungen der BBodSchV und der LAGA M20 zu genügen, da an Verkehrswegen angrenzende Böden durch verkehrsbedingt emittierte Schadstoffe als belastet gelten. Die Nachweise sind der zuständigen Boden-schutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vor Wiederverwertung vorzulegen. Auf die Einhaltung der Anforderungen der DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial 5/1998) wird besonders hingewiesen.

Es ist sowohl das Aushubmaterial am Ort des Anfalls als auch die jeweilige Auftragsfläche zu beproben. Für das Auf- oder Einbringen von Bodenmaterial auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht gelten die Untersuchungsanforderungen gemäß § 12 BBodSchV, für Anwendungen außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht gelten die Anforderungen der LAGA M 20 TR Boden.

Die bei den Arbeiten anfallenden Abfälle sind laut §§ 7 und 15 KrWG einer nachweislich geordneten und gemeinwohlverträglichen Verwertung bzw. Beseitigung zuzuführen. Bau-schutt und andere Abfälle sind entsprechend ihrer Beschaffenheit sach- und umweltge-recht nach den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen (zugelassene Deponien, Aufbe-reitungsanlagen usw.).

Falls bei Erdaufschlüssen Anzeichen von schädlichen Bodenveränderungen (z.B. abartiger,

muffiger Geruch, anormale Färbung des Bodenmaterials, Austritt verunreinigter Flüssigkeiten, Reste alter Ablagerungen) auftreten, ist die untere Bodenschutzbehörde im Umweltamt des Landkreises umgehend zu informieren.

Das bei der Vertiefung bzw. Entschlammung von Kleingewässern anfallende Sediment bzw. Baggergut ist vor dem Aushub zu untersuchen.

Der Umfang der Untersuchungen richtet sich nach der Herkunft des Materials und der vorgesehenen unmittelbaren Verwendung oder ggf. einer Verwertung. Durch einen Sachverständigen (§ 18 BBodSchV) ist der Nachweis zu erbringen, dass die Gefahr einer schädlichen Bodenveränderung ausgeschlossen werden kann.

Nach § 12 Abs. 2 der BBodSchV ist das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht im Rahmen von Rekultivierungsvorhaben einschließlich Wiedernutzbarmachung nur zulässig, wenn insbesondere nach Art, Menge, Schadstoffgehalten und physikalischen Eigenschaften der Materialien sowie nach den Schadstoffgehalten des Bodens am Ort des Auf- oder Einbringens die Besorgnis des Entstehens schädlicher Bodenveränderungen gemäß § 7 Satz 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 9 BBodSchV nicht hervorgerufen wird und mindestens eine Bodenfunktion (gemäß § 2 Abs. 2 Nr.1 und 3 Buchstabe b und c BBodSchG) wiederhergestellt wird.

Bei der Baudurchführung anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

Zur Vermeidung baubedingter Schadverdichtungen und Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung ist für die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen wie Baustraßen, Umfahrungen und Materiallagerflächen im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept gemäß DIN 19639 in Verbindung mit der Anwendungshilfe zum baubegleitenden Bodenschutz nach DIN 19639 bei Bauvorhaben der Straßenbauverwaltung M-V zu erstellen und bauvertraglich umzusetzen.

Die durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen des Baufeldes sind bei Beendigung der Baumaßnahme durch geeignete Maßnahmen zu rekultivieren bzw. zu renaturieren.

Sollten im Rahmen der Baumaßnahme organoleptische Auffälligkeiten (Verfärbungen, Geruch) festgestellt werden, ist eine weitergehende Untersuchung dahingehend erforderlich, ob der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast besteht bzw. ausgeräumt werden kann. Entsprechend den Untersuchungsergebnissen des Bodens ist dieser im Weiteren entsprechend

den Vorgaben der Grundsätze der BBodSchV und der TR Boden der Endlagerung zuzuführen. Die Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 5 des Gesetzes vom 23. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist) ist zu beachten. Der Vorhabenträger hat das Umweltamt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte umgehend zu informieren.

Kontaminierter Straßenaufbruch, Bauschutt oder Bodenaushub ist gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) einzustufen. Als besonders überwachungsbedürftig einzustufender Abfall darf nur in dafür zugelassene Anlagen durch entsprechende Unternehmen entsorgt oder behandelt werden. Eine Wiederverwertung zur Herstellung von Wegen, Sichtschutzwällen und anderen baulichen Anlagen ist auf der Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes verboten.

Eine geplante Verwertung des Bodens auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ist bei der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte sowie bei der zuständigen Stelle für landwirtschaftliches Fachrecht und Beratung (LFB), anzuzeigen. Die für eine landwirtschaftliche Verwertung erforderlichen Untersuchungen sind mit der LFB und der unteren Bodenschutzbehörde im Vorfeld abzustimmen.

### **1.5.7 Denkmalschutz**

Der Beginn der Erdarbeiten ist der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege spätestens zwei Wochen vor dem Termin mitzuteilen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) oder auffällige Bodenverfärbungen nach § 11 DenkmalschutzG M-V der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und der Fund wie die Fundstelle bis zum Eintreffen des Landesamtes für Kultur- und Denkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten sind. Diese Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige.

### **1.5.8 Kataster- und Vermessungswesen**

Nach § 26 Abs. 8 Geoinformations- und Vermessungsgesetz - GeoVermG M-V sind Grenzmarken zu schützen. Kommt es im Zuge der Baumaßnahmen zur Zerstörung oder Lageänderung von Grenzmarken, ist dies unverzüglich anzuzeigen.

Das dann erforderliche Einbringen neuer Grenzmarken darf nur von Vermessungsstellen durchgeführt werden. Die Antragstellung und Kostenübernahme obliegt dem Verursacher. Zuwider-

handlungen und Unterlassung der Meldepflicht können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden. Die Festlegungen des § 26 Abs. 1-9 Geoinformations- und Vermessungsgesetz (Geo-VermG M-V) sind zu beachten.

### **1.5.9 Zufahrten**

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau 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. Die Zufahrten sind entsprechend des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 5.2) durch den Vorhabenträger herzustellen.

### **1.5.10 Landwirtschaft**

#### **1.5.10.1. 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 umzuverlegen. Vorfluten sind zu gewährleisten. Der betroffene Eigentümer unvermutet angetroffener oder zerstörter Drainagen ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Suchschachtungen zur Lageermittlung von Drainagen werden vor Beginn der Bauausführung durchgeführt.

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

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

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, zur rechtlichen Sicherung der Erreichbarkeit des Flurstücks Gemarkung Mirow, Flur 33, Flurstück 1/3 in seiner nach Umsetzung des Vorhabens und Vermessung neuen Flurstücksbezeichnung westlich der Ortsumfahrung gelegenen Form eine Grunddienstbarkeit für dieses herrschende Grundstück in das Grundbuch Grundbuchblatt Mirow 2482 des dienenden Grundstücks Gemarkung Mirow, Flur 33, Flurstück 2, das bereits faktisch eine Wegennutzung aufweist, eintragen zu lassen.



### **1.5.10.3. Dauerhafte und Vorübergehende Flächeninanspruchnahme**

Eigentümern, deren Flächen dauerhaft oder vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden sollen, sind frühzeitig über die Inanspruchnahme zu informieren.

Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, die vorübergehend genutzten Flächen rekultiviert zurückzugeben. Hierzu ist eine 50 bis 60 cm tiefe Bodenlockerung mit geeignetem Bodenbearbeitungsgerät (Bodenmeißel o.ä.) durchzuführen.

### **1.5.11 Forstwirtschaftliche Belange**

Für die Genehmigung zur Waldumwandlung gelten nachfolgende Nebenbestimmungen:

- Die Zustimmung zur Waldumwandlung ist gemäß § 15 Abs. 8 Nr. 1 LWaldG auf längstens 5 Jahre befristet. Die Frist beginnt mit Bestandskraft dieses Beschlusses.
- Die Waldfläche darf nach § 15 Abs. 8 LWaldG erst unmittelbar vor Verwirklichung der anderen Nutzung umgewandelt werden. Bis dahin bleibt der Waldbesitzer zu einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft nach § 12 LWaldG verpflichtet.
- Zum Ausgleich der negativen Folgen der dauerhaften Waldumwandlung ist gemäß § 15 Abs. 5 LWaldG der festgelegte Ersatz zu leisten. Zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung (§ 15 Abs. 5 LWaldG M-V) ist der Vorhabenträger verpflichtet Ersatzaufforstungen in Höhe von 33.083 Waldpunkten nach der „Bewertung von Waldfunktionen bei Waldumwandlung und Kompensation in MV“ zu leisten. Dieser Ausgleich ist über den Waldkompensationspool Nr. 35 „Schlemmin“ der Landesforst M-V vorzunehmen. Der zu verwendende anerkannte Waldkompensationspool befindet sich in der benachbarten Landschaftszone „Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte. Ein Reservierungsvertrag zwischen Vorhabenträger und der Landesforst M-V liegt bereits vor.
- Die Waldumwandlung ist entsprechend den Angaben und Abmaßen lt. Planungsunterlagen auszuführen (Unterlage 12.4).  
Durch die Arbeiten sind keine Schäden an dem verbleibenden Waldbestand zu verursachen (weder im oberirdischen Bereich noch durch Erdarbeiten im Wurzelbereich). Der Verlust von Bäumen für die Realisierung des Vorhabens ist auf das absolut notwendige Maß zu beschränken. Schäden an angrenzenden Waldbeständen sind durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.
- Erdaufschüttungen und Verfestigungen/Versiegelungen im angrenzenden Waldbereich sind zu unterlassen. Das Lagern von Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen in den umliegenden Waldbeständen sind nicht gestattet.

- Sollten sich zeitliche Beschränkungen der Nutzung von Zufahren zum Wald für Waldbewirtschaftung, Holztransport, Rettung oder Brandbekämpfung durch die Baumaßnahme ergeben, ist eine vorherige Abstimmung mit dem Forstamt Mirow und ggf. dem betroffenen Waldbesitzer erforderlich.
- Sollte sich während der Baumaßnahmen herausstellen, dass zusätzliche Waldflächen zeitweise/dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen, ist dies im Vorfeld bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen. Die Inanspruchnahme wird dann mit dem Forstamt Mirow und ggf. Waldeigentümer abgestimmt. Diese Waldflächen sind dann nachträglich zu bilanzieren, umzuwandeln und entsprechend der ökologischen Wertigkeit sowie betroffenen Waldfunktionen auszugleichen.
- Beginn und Abschluss der Maßnahme ist dem Forstamt Mirow anzuzeigen.

Sonstige Nebenbestimmungen bei Arbeiten im Wald insbesondere der Maßnahme E<sub>A</sub> 5<sub>CEF</sub>):

- Sollte eine Befahrung der Waldbestände zur Installation oder Unterhaltung der Fledermauskästen, Nisthilfen, Horsten o.ä. notwendig sein, ist zuvor beim Forstamt Mirow eine Fahrgenehmigung gem. § 28 Abs. 4 LWaldG zu beantragen. Auf eine Befahrung der Waldbestände ist möglichst zu verzichten.
- Baumverletzungen und/oder Baumbeschädigungen durch die Umsetzung der CEF-Maßnahmen sind zu vermeiden.
- Die Umsetzung der CEF-Maßnahmen im Wald ist beim örtlich zuständigen Forstamt Mirow vorher anzuzeigen.

### 1.5.12 Belange der Müritz-Havel-Wasserstraße

Die folgenden Nebenbestimmungen sind zu beachten:

- Durch den geplanten Brückenneubau darf die Schifffahrt zu keinem Zeitpunkt behindert oder gefährdet werden.
- Die geplanten Brückenwiderlager müssen außerhalb von der Wasserstraße stehen.
- Die Regelwerke, insbesondere die RE-Ing und die RAP-Ing sind zu beachten.
- Die Durchfahrtshöhe von mindestens 4,25 m zur Achse 20 hin bis ca. 2 m vor der Spundwand über MHW ist einzuhalten.
- Die geplanten Brückenpfeiler und die daran anschließenden Spundwände müssen ordnungsgemäß in die vorhandenen Ufersicherungen von der Wasserstraße einbinden.
- Durch die geplante Irritations- und Kollisionsschutzwand darf die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden (keine Blendwirkung o.ä.).
- Hinsichtlich der geplanten Brückenentwässerung ist zu beachten, dass die Einleitgeschwindigkeit nachweislich nicht mehr als 1,5 m/s beträgt, die Einleitstellen sind böschungsbündig bzw. im Spundwandtal zu errichten; es ist sicherzustellen werden, dass beim Entwässern der Straßen nur Mengen anfallen, die von den Sickermulden schadlos aufgenommen werden können.
- Die Entwurfsplanung des Brückenbauwerkes ist mit dem WSA abzustimmen.
- Grundsätzlich ist während der Bauphase jederzeit ein einschiffiger Schiffsverkehr der max. zugelassenen Schiffsgröße zu gewährleisten.  
Bautätigkeiten im Sommer dürfen ausschließlich ohne Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße erfolgen. Dies gilt auch für Vorarbeiten.
- Für sämtliche Eingriffe in die Wasserstraße ist eine strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung gemäß § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG beim WSA zu beantragen.
- Für die Baudurchführung ist mind. sechs Wochen vor Baubeginn beim Schifffahrtsbüro die Herausgabe eines Schifffahrtspolizeilichen Hinweises auf die Baustelle zu beantragen.
- Die für den Brückenneubau erforderlichen Sperrungen sind mind. zwei Monate vorher beim Schifffahrtsbüro des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) schriftlich zu beantragen.  
Die Sperrungen der Wasserstraße haben in den Wintermonaten zu erfolgen.
- Die Bautechnologie für die Errichtung des Bauwerkes ist rechtzeitig vorab mit dem WSA abzustimmen. Dabei wird auch die erforderliche Beschilderung der Baustelle und die evtl. Brückenkennzeichnung festgelegt.

## **1.5.13 Immissions- und Klimaschutz**

### **1.5.13.1. Lärmimmissionsschutz während der Baudurchführung**

Während der Bauphase ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschemissionen) 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 Lärmentwicklungen sind durch geeignete arbeitsorganisatorische und/oder technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm ist bauvertraglich zu regeln.

### **1.5.13.2 Klimaschutz**

#### **A Holzverwertung**

Der Vorhabenträger hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass er bei der Ausschreibung der Bauvorbereitung durch Holzeinschlag gemäß § 13 Abs. 2 KSG dafür Sorge trägt, dass das für das Vorhaben einzuschlagende und zu rodende Holz keiner thermischen bzw. energetische (End-)Verwertung zugeführt wird, sondern das darin gebundene CO<sub>2</sub> langfristig erhalten bleibt etwa durch Verwendung als Bauholz oder durch Einbringung des Holzes auf Waldboden oder Boden bei Neuanlage von Wald (Erhalt als Biomasse mit gespeichertem organischen Kohlenstoff) o.ä..

#### **B Bodenmanagement**

Der Vorhabenträger hat bei seiner Ausführungsplanung und sich daraus ergebender Ausschreibung und Vergabe die Bodenlieferungen und Bodenabtransporte effizient zu gestalten, um Bodenbewegungen in und aus der Baumaßnahme bzw. innerhalb der Baustelle zu minimieren und so besonders überflüssige Baufahrzeugbewegungen zu vermeiden. Dabei sind Effekte, die sich aus der Verklammerung des Vorhabens mit dem Vorhaben OU Mirow-Süd ergeben können, zu berücksichtigen. Hier soll das Überschussmaterial der Vorlastschüttung aus dem Abschnitt Mirow-Süd im Vorhabensbereich Mirow-West soweit möglich Verwendung finden.

#### **C Baustoffe und Bauweise**

Aus Klimaschutzgründen ist der Einbau klimaschonender Baustoffe in der Strecke und in den Bauwerken des Vorhabens anzustreben. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, gegenüber der

Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass er in seiner Ausschreibung und Vergabe der Baustoffe für Baustraßen, Oberbauschichten sowie der Baustoffe für die Bauwerke gemäß § 13 Abs. 2 und 3 KSG Maßnahmen wie z.B. Dekarbonisierung bei der Baustoffherstellung, Recyclingfähigkeit und Lebensdauererhöhung der Baustoffe zur Erreichung der Klimaschutzziele berücksichtigt.

## **D Ergänzende Planung**

Bleibt nach der Vergabe eine negative THG-Bilanz des Lebenszyklus des Vorhabens, die das Klimaziel nach KSG als Negativbeitrag zu gefährden geeignet ist, weil die Minderungsmaßnahmen nachweislich nicht durchführbar sind, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, dieses gegenüber der Planfeststellungsbehörde darzulegen und zusätzliche Maßnahmen zur Kompensation von vorhabenbedingten THG-Emissionen aufzulegen und ergänzend planfeststellen zu lassen.

### **1.5.14 Munitionsfunde / Katastrophenschutz**

Tiefbauarbeiten sind mit Vorsicht auszuführen, da auch in nicht kampfmittelbelasteten Bereichen Einzelfunde von Kampfmitteln oder Munition nicht auszuschließen sind. 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. Ein Verantwortlicher der Baufirma hat sich zur Überwachung und Sicherung des Gefahrenbereiches in überschaubarer Nähe des Fundortes bis zum Eintreffen des Munitionsbergungsdienstes aufzuhalten. Gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V ist die Fundstelle der örtlichen Ordnungsbehörde beim zuständigen Amt unverzüglich anzuzeigen.

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.

Es wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen.

### **1.5.15 Versorgungsleitungen**

#### **1.5.15.1 E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV (TÖB 24)**

Die geplante Trasse kreuzt eine DN 300 DP 25 Ferngasleitung.

Daher sind die Bauarbeiten mit der E.DIS Netz GmbH abzustimmen und die Leitung entsprechend ausreichend zu sichern. Vor Beginn der Arbeiten ist eine Vororteinweisung erforderlich. Dazu ist ein Termin mit der E.DIS Netz GmbH zu vereinbaren.

Die E.DIS Netz GmbH ist zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen.

Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist anzuwenden.

Die Hinweise und Richtlinien zum Arbeiten in der Nähe von Verteilungsanlagen der E.DIS Netz GmbH ist zu beachten.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 anzuwenden.

#### **1.5.15.2 Deutsche Telekom Technik GmbH (TöB 26)**

Im Planbereich befinden sich Kommunikationslinien der Deutschen Telekom AG.

Die erforderlichen Maßnahmen an den Telekommunikationsleitungen sind mit der Deutschen Telekom Technik GmbH rechtzeitig abzustimmen (s. Pkt. 1.5.3).

Die Deutsche Telekom Netzproduktion ist zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen.

Die bauausführende Tiefbaufirma ist 14 Tage vor dem Beginn der Bauarbeiten über oder in der Nähe der Telekommunikationslinien durch die Deutsche Telekom mittels Auskunft zu Ausgrabungen Dritte einzuweisen, um unter anderem Schäden am Eigentum der Deutschen Telekom zu vermeiden und um jederzeit den ungehinderten Zugang zu Telekommunikationslinien, zum Beispiel im Falle von Störungen bzw. für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten, zu gewährleisten. Die Notwendigkeit der Einweisung bezieht sich auch auf Flächen die für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, für die Lagerung von Baumaterial wie auch zum Abstellen der Bautechnik benötigt werden.

Die Angaben zu den Versorgungsunterlagen sind vor Ort mit geeigneten Leitungs- und Kabelsuchgeräten sowie ggf. durch Suchschlitze, die in Handschachtung auszuführen sind, zu überprüfen und zu ergänzen. Freigelegte Anlagen sind vor jeglicher Beschädigung zu schützen und in ihrer Lage nicht zu verändern.

Bei der Bauausführung sind Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) ist der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit zu ermöglichen. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. In Kreuzungspunkten mit einer Telekommunikationslinie ist die genaue Tiefenlage durch Querschlag zu ermitteln.

Telekommunikationsleitungen sind mit einer Überdeckung von ca. 60 cm zu verlegen. Ein Überbauen der Anlagen und Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Überdeckung führen, sind nicht gestattet. Es ist die Originalüberdeckung von 0,60 Meter wiederherzustellen. Die Trassenbänder sind 0,30 Meter über die Anlagen neu zu verlegen. Bei Freilegung der Telekommunikationslinien während der Baumaßnahme sind diese durch geeignete Maßnahmen zu schützen und zu sichern (z. B. durch Halbrohre). Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist anzuwenden.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 anzuwenden.

#### **1.5.16 Verkehrsrechtliche Belange**

Bei Baumaßnahmen ist der Veranlasser verpflichtet, solche Technologien anzuwenden, dass für den Verkehrsablauf die günstigste Lösung erzielt wird. Der Verkehrsablauf und die Sicherheit im Straßenverkehr besitzen gegenüber den Baumaßnahmen, die zur Einschränkung bzw. zeitweiligen Aufhebung der öffentlichen Nutzung von Straßen führen, den Vorrang. Die Grundsätze sind bereits in der Phase der Vorbereitung der Baumaßnahme zu beachten.

Für eine notwendige Verkehrsraumeinschränkung ist zwei Wochen vor Beginn der Bauphase eine verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 Abs. 6 StVO beim zuständigen Baulastträger, dem Straßenbauamt Neustrelitz, einzuholen. Es ist ein Markierungs- und Beschilderungsplan der Straßenverkehrsbehörde in 2-facher Form vorzulegen.

Die Markierungs- und Beschilderungspläne sind vor Baubeginn in 3-facher Ausfertigung bei der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte zur Bestätigung vorzulegen.

### **1.5.17 Belange der Bundeswehr**

Die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) und die Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) sind einzuhalten.

Die geplanten Brückenbauwerke im Zuge der B 198 sind für militärische Lastenklassen nach STANAG 2021 zu bemessen. Im zweistreifigen Verkehr mindestens MLC 50/50 und im einstreifigen Verkehrs mindestens MLC 100.

Die Unterlagen und Informationen zur Bemessung und Einstufung der zu errichtenden Ingenieurbauwerke in MLC nach STANAG 2021 sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind an die zuständige Bundeswehrdienststelle zu übersenden:

Logistikzentrum der Bundeswehr, Abteilung Verkehr und Transport  
Dezernat Verkehrsführung, Sachgebiet MIL Geo  
Anton-Dohrn-Weg 59  
26389 Wilhelmshaven

### **1.5.18 Eisenbahnrechtliche Belange**

Bei Wiederaufnahme der stillgelegten Strecke 6934 Buschhof – Thurow ist unter Tragung aller kreuzungsbedingten Kosten durch den Straßenbulasträger nachträglich eine neue höhengleiche Kreuzung (Bahnübergang) herzustellen. Die Kreuzung ist mit einer zugbedienten technischen Sicherung mit Lichtzeichen und Schranken zu sichern.

Für die Nutzung des Grundstückes ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Darin ist u.a. zu regeln, dass die Bulasträgerschaft der Eisenbahn erst beginnt, wenn für die geplante Reaktivierung die Kreuzung für den Eisenbahnverkehr neu hergestellt und für den Straßenverkehr entsprechend verändert wurde. Die Kreuzungsvereinbarung ist der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben.

Die vorhandene Kabellage parallel zum Streckengleis ist bauseits zu sichern. Die Funktion der sicherungstechnischen Einrichtungen muss auch während der Bauzeit erhalten bleiben.

## **1.6 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 Niederschlag in den festgestell-



ten 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 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.

Das betrifft folgende Zusagen:

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
Telekom Technik GmbH	Der Vorhabenträger sagt zu, für zurückzubauende und entwickelnde öffentliche Verkehrsflächen, in denen Telekommunikationslinien verlaufen, eine Eintragung des Leitungsrechtes im Grundbuch zugunsten der Telekom vorzunehmen.
E:DIS Netz GmbH	Der Vorhabenträger sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung gemeinsam mit der E.DIS Netz GmbH, eine Möglichkeit zu finden, die vorhandene Gasleitung entsprechend zu sichern, zu schützen und möglichst auch nicht umverlegen zu müssen.
WSA	Der Vorhabenträger sagt zu, die vorgesehene Schutzwand im unteren Bereich lichtundurchlässig (RAL 5024 – pastellblau, RAL 7047 – telegrau) auszubilden werden, um Blendwirkungen zu vermeiden.  Der Vorhabenträger sagt er zu, dass er, sollte sich im Rahmen der Prüfung in der Entwurfsplanung ergeben, dass doch die Bundeswasserstraße von der Brückenentwässerung betroffen sein wird, einen Gestattungsvertrag mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abschließen werde.
P 2	Der Vorhabenträger sagt zu, die Möglichkeit des Erwerbs bei örtlichen Landwirten für die Beschaffung von Steinen für die Anlage von Artenschutzmaßnahmen in die Leistungsbeschreibung der Ausschreibungen mit auf zu nehmen.

## **2. Entscheidungsgründe**

### **2.1. Sachverhalt**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

##### Art und Umfang der Baumaßnahmen

Die Ortsumgehung Mirow beginnt westlich der Stadt Mirow in der Gemarkung Mirow an der vorhandenen B 198 und endet östlich von Mirow an der B 198 in der Gemarkung Leussow. Die Ortsumgehung Mirow teilt sich in den West- und den Südabschnitt. Der Westabschnitt führt vom Beginn der Ortsumgehung bis zum Knoten L 25 (Knotenpunkt mit der Landesstraße L 25 Mirow - Schwarz); der Südabschnitt führt dann von diesem Knotenpunkt bis zum Ende der Umgehung. In der vorliegenden Unterlage wird der Westabschnitt betrachtet. Der Südabschnitt wurde in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren betrachtet und mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.04.2015 (Az.: 0115-553-13-61-1) sowie dem Änderungs- und Ergänzungsbeschluss vom 29.07.2022 (Az.: 0115-553-13-61-1/1) planfestgestellt.

##### Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die B 198 beginnt bei Plau am See als Abzweig von der Bundesstraße B 103 und endet mit der Einmündung auf die BAB A 11 an der AS Joachimsthal. Sie führt dabei unter anderem durch die Orte Mirow, Wesenberg, Neustrelitz, Woldegk, Prenzlau und Angermünde. Die Gesamtlänge beträgt 178,5 km. Diese Straße dient als eine der wichtigsten Ost-West Verbindung der Region.

Neben der Bundesstraße hat die Landesstraße L 25 (Verbindung Nord/Süd) eine wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktion in der Planungsregion.

Durch den geplanten Ausbau der B 189n von Wittstock nach Mirow wird die Region überregional besser über die Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommerns hinaus angebunden. Die Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan (Nr. 664) gelistet.

##### Planerische Beschreibung

Der Neubau der B 198 als Ortsumgehung von Mirow im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird durch die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Straßenbauamt Neustrelitz, geplant. Der Bauanfang des hier betrachteten Westabschnittes liegt ca. 1,0 km vor dem Ortseingang Mirow auf der vorhandenen B 198 (Abschnitt 130; km 5,696). Das Bauende ist am Schnittpunkt mit der Landesstraße L 25 von Mirow nach Starsow (Abschnitt 30; km 4,262). Die

Trasse verläuft westlich an der Jugendherberge Mirow und der Ortslage Mirowdorf vorbei, quert dann die Müritz-Havel-Wasserstraße, im weiteren Verlauf die Kreisstraße MSE 18 (vormals MST 3) (Mirow - Lärz), quert den Radweg Mirow - Lärz - Vietzen und bindet schließlich östlich des Starsower Schulzensees im Knotenpunkt mit der L 25 an den Südabschnitt der Ortsumgebung Mirow (B 198) an. Die Ausbaulänge beträgt 3.325 m. Im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße, der Kreisstraße MSE 18 (MST 3), eines Wirtschaftsweges, des Radweges Mirow - Lärz - Vietzen und eines Grabensystems befindet sich die geplante Trasse in Dammlage, so dass an allen Kreuzungsstellen Überführungsbauwerke für die B 198 zu errichten sind. Die sich im Baubereich befindenden Radwege werden der neuen Verkehrsführung entsprechend angepasst. Die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen wird durch das Anlegen von Ackerzufahrten gewährleistet. Die Einbindung ins bestehende Straßennetz erfolgt an der vorh. B 198 mit dem Knoten Nord als plangleiche Einmündung und an der L 25 (Knoten L 25/ B 198 OU Mirow Südabschnitt) im Zuge der plangleichen Kreuzung.

#### Straßenbauliche Beschreibung

Gemäß „Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN) ist die B 198 in die Straßenkategorie LS II (Landstraße, überregionale Verbindungsfunktion) einzuordnen und wird auch als solche ausgebaut. Unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens und der Baulastträgerkosten sowie der vorhandenen Streckencharakteristik der B 198 erfolgt die Einstufung in die niederrangige Entwurfsklasse EKL 3 nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL). Der Ausbauquerschnitt erfolgt daher mit einem RQ 11 nach RAL und der daraus resultierenden Kronenbreite von 11,0 m. Die Fahrbahnbreite ergibt sich entsprechend diesem Querschnitt mit 2 x 4,00 m zu 8,00 m. Die vorgenannte Einstufung der B 198 in die Entwurfsklasse EKL 3 gilt auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Zusatzverkehre resultierend aus der Straßenverbindung der B 189n Wittstock - Mirow. Die Leistungsfähigkeit der Ortsumgebung mit dem einbahnig zweistreifigen Regelquerschnitt RQ 11 wurde für die Verkehrsbelastungen der Prognose 2030 mit Berücksichtigung der B 189n erbracht. Beginnend an der vorhandenen B 198 verläuft die B 198 OU Mirow in freier Lage durch/über Ackerflächen und ein Laubwaldstück. Die vorhandene B 198 zwischen dem Anschluss der OU und dem Stadtanschluss Knoten Nord wird zurückgebaut. Im weiteren Verlauf führt sie wieder über Ackerflächen, überquert dabei den Entwässerungsgraben (L 041/125), welcher verrohrt wird, führt über die Müritz-Havel Wasserstraße (Überführungsbauwerk BW 1 W), die Kreisstraße MSE 18 (MST 3) (Überführungsbauwerk BW 2 W), einen weiteren Entwässerungsgraben L 03 (Überführungsbauwerk BW 3 W), einen Feldweg (Überführungsbauwerk BW 4 W) und wieder einen Entwässerungsgraben L 03 (Überführungsbauwerk BW 5 W). Jeweils zwischen den Bauwerken und bis zur Anbindung an

die B 198 OU Mirow Südabschnitt werden Ackerflächen überquert. Das Überführungsbauwerk BW4 führt den Radweg von Lärz nach Vietzen bis Mirow mit, der dafür leicht verschwenkt wird, aber so aufrechterhalten bleibt. Zu- bzw. Abfahrtsmöglichkeiten für die Erreichbarkeit der angrenzenden Flächen und für die Brückenprüf- und -wartungsarbeiten werden kurz hinter dem Bauanfang, als Anbindung an einen bestehenden Feldweg und im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße geschaffen.

Der Neubau von Nebenanlagen im Verlauf der B 198 ist nicht vorgesehen.

Das Abführen des Oberflächenwassers der Fahrbahn wird als offene Entwässerung gelöst. Lediglich im Bereich der Brückenbauwerke erfolgt eine Sammlung des Oberflächenwassers und Einleitung in die Straßenmulden.

Die Ausbaulänge der durchgehenden Strecke stellt sich wie folgt dar:

- B 198 0+000,000 bis 3+325,000 = 3,325 km

### **2.1.2 Vorgängige Planungsstufen**

Für den Neubau der Ortsumgehung Mirow wurde ein Raumordnungsverfahren gem. § 15 ROG einschließlich einer Prüfung der Umweltbelange durchgeführt. Mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 12.04.2006 hat das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde die Trassenvariante 3 als raum- und umweltverträglichste Lösung festgestellt.

### **2.1.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Die Ortsumgehung Mirow im Zuge der B 198 ist gemäß dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben enthalten. Entsprechend § 8 FStrAbG sind auf „laufende und fest disponierte“ Vorhaben die Rechtsvorschriften über Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs anzuwenden. Die Maßnahme ist dort für das Land Mecklenburg-Vorpommern unter der laufenden Nummer 671 aufgeführt.

### **2.1.4 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Mirow liegt im Süden des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Mirow nimmt die Funktion eines Grundzentrums ein. Gemäß Regionalem

Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte liegt Mirow in einem Tourismusschwerpunkt- bzw. -entwicklungsraum. Es sind viele Naturschutz-, Landschaftsschutz-, und Wasserschutzgebiete vorhanden. Die wasserreiche Umgebung von Mirow zieht viele Urlauber und Erholungssuchende an. Daher eignet sich dieses Gebiet besonders für den Fremdenverkehr. Mit der Planung der Ortsumgebung Mirow soll das Verkehrsnetz so leistungsfähig gestaltet werden, dass folgende Ziele voll erfüllt werden können:

- Verbindung der Mittel- und Unterzentren sowie der Tourismusgebiete des Landes
- Verbesserung der Anbindung an die BAB A 19 und in südliche Richtung an die L 25
- Erhalt und Ausbau des Straßennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte
- angemessene verkehrliche Anbindungen von Tourismus - und Erholungsgebieten
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow - Verbesserung der Lebensqualität für die Mirower Bürger
- Beschleunigung des Transitverkehrs der Ost – Westrichtung

Die Leichtigkeit und die Sicherheit des Verkehrs auf der B 198 werden sich wesentlich verbessern. Entsprechend ihrer Netzfunktion und Streckencharakteristik wird die Ortsumgebung Mirow als anbaufreie, einbahnige Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion eingestuft. Es gilt hier die Straßenkategorie LS II nach den RIN für eine überregionale Straßenverbindung.

Die OU Mirow ist Bestandteil des Landesraumentwicklungsprogramms (LEP M-V 2016) unter 5.1.2 Abs.3. Außerdem gilt das Vorhaben als umzusetzende Maßnahme zum Aus- und Neubau des Straßennetzes mit großräumiger Bedeutung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mecklenburgische Seenplatte Vorpommern 2010 (RREP VP) unter 6.4.3. Abs. 2 und 3.

## **2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **2.2.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. 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 den 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, weiterer straßenrechtlicher und waldrechtlicher Entscheidungen. Daneben entscheidet sie gemäß §19 Abs.1 WHG über die wasserrechtlichen Erlaubnisse.

### **2.2.2 Zuständigkeit**

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist im Land Mecklenburg-Vorpommern gem. §§ 17, 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 60 Abs. 1 und 4 StrWG M-V sowie § 1 Nr. 1 d) 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 Bundesstraße festzustellen.

### **2.2.3 Ordnungsgemäßer Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **2.2.3.1 Antragstellung**

Auf den Antrag des Straßenbauamtes Neustrelitz vom 08. Juli 2020 ist für das Bauvorhaben B 198 Neubau der Ortsumgehung Mirow West das Anhörungsverfahren gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG M-V ordnungsgemäß durchgeführt worden.

### 2.2.3.2 Erste Anhörung und Auslegung der Planunterlagen

Nachfolgende Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen sind im Rahmen des Anhörungsverfahrens unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form mit Schreiben vom 20. Juli 2020 auf die Planfeststellung hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen zum 02. Oktober 2020 aufgefordert worden:

1	Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte
2	Landkreis Mecklenburgische Seenplatte
3	Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte
4	Landesforst Mecklenburg-Vorpommern -Anstalt des öffentlichen Rechts-
5	Wasser- und Bodenverband „Obere Havel / Obere Tollense“
6	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege -Archäologie und Denkmalpflege-
7	Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V
8	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte
9	Landesamt für innere Verwaltung M-V Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen
10	Bergamt Stralsund
11	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
12	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
13	Polizeipräsidium Neubrandenburg Sachbereich Pol. Verkehrsaufgaben
14	Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde
15	Nationalparkamt Müritz
16	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hamburg/Schwerin
17	Deutsche Bahn AG Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung CR.R 04-O(E)
18	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co KG
19	Wasserzweckverband Strelitz

20	IHK Neubrandenburg
21	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
22	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH -BVVG Neubrandenburg-
23	50 Hertz Transmission GmbH Regionalzentrum Nord
24	E.DIS AG Regionalbereich M-V
25	GDMcom mbH FB Genehmigungswesen
26	Deutsche Telekom Technik GmbH Niederlassung Ost
27	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
28	Vodafone Region Nord-Ost
29	Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH
30	Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Mirow
31	Amt Röbel-Müritz
32	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V, Abt. 2, Referat 220 Landesbevollmächtigter für Eisenbahnaufsicht M-V
33	Vattenfall Europe Transmission GmbH Regionalzentrum Nord
34	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
35	Landkreis Rostock
36	Amt Güstrow-Land für Gemeinde Lohmen
37	Amt Krakow am See für Stadt Krakow am See
38	Flächenagentur Mecklenburg-Vorpommern GmbH
39	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
40	Wasser- und Bodenverband Nebel
41	Wasser- und Bodenverband Mildnitz/ Lübzer Elde



42	WEMAG AG
43	Eurawasser Nord GmbH
48	Stadt Wittstock Dosse (nachträglich ins Verfahren aufgenommen)

Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 05. April 2022 wurde die Stadt Wittstock/Dosse nachträglich beteiligt und um Stellungnahme zum 23. Mai 2022 gebeten, da durch einen beteiligten Versorgungsträger in Erfahrung gebracht wurde, dass hier infrastrukturelle Belange der Stadt betroffen sein könnten.

Bei den Trägern öffentlicher Belange wurden bei Einleitung des Anhörungsverfahrens laufende Nummern vergeben, die für das gesamte Verfahren beibehalten wurden.

Die nach § 63 BNatSchG i.V.m. § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Naturschutzvereinigungen, die nach ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich im Schwerpunkt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fördern, wurden über die Planauslegung und das Verfahren informiert. Ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 03. August 2020 bis einschließlich 02. September 2020 im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gem. § 73 Abs.5 VwVfG M-V ortsüblich bekannt gemacht worden. Die Bekanntmachung und die digitalen Ausführungen der Unterlagen sind gleichzeitig auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern im Bereich Planfeststellung sowie im UVP-Portal einsehbar gewesen.

Die von der Planung betroffenen Eigentümer, sind über die Auslegung des Plans und die Verwendung ihrer personenbezogenen und allgemeinen Daten im Verfahren mit Übersendung der Bekanntmachung am 20. Juli 2020 informiert worden.

In der Bekanntmachung ist der Träger des Vorhabens benannt und diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Äußerungen (Einwendungen und/oder Stellungnahmen) gegen den Plan einschließlich bis zum 02. Oktober 2020 schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Es wurde auf die Präklusion hingewiesen. Weiterhin wurde gemäß § 19 UVPG die Öffentlichkeit darüber unterrichtet, dass das Vorhaben UVP-pflichtig sei und welche entscheidungsrelevanten Unterlagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammen mit den Planunterlagen ausliegen und für jedermann einsehbar sind.

### 2.2.3.3 Nachanhörung Änderungen im Kataster

Aufgrund geänderter Katasterangaben hat der Vorhabenträger im Verfahren das Grunderwerbsverzeichnis und die Pläne angepasst. Daraufhin wurden die Grundstücksbetroffenen am 26. Juli 2021 erneut angeschrieben und eine Frist zur Abgabe von Einwendungen gegen die Änderung bis zum 12. August 2021 gewährt.

### 2.2.3.4 Auslegung aufgrund neuer Kompensationsmaßnahme

Im Zuge des Verfahren ist durch den Vorhabenträger eine Änderung der Kompensation vorgenommen worden. So wurden die neu geplante Ersatzmaßnahme nördlich der Stadt Waren (Maßnahme E 2a) und der Entfall der Maßnahme E 2.2 am Krakower Obersee eingearbeitet.

Hinsichtlich der neu betroffenen Flächen in Warenschhof bei Waren (Müritz) erfolgte eine Auslegung der Planunterlagen durch die Stadt Waren in der Zeit vom 23. August 2021 bis einschließlich 22. September 2021. Die Daten waren gleichzeitig auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V sowie im UVP-Portal abrufbar. Die ortsübliche Bekanntgabe der Planauslegung ist vorab im Warener Wochenblatt in der Ausgabe vom 21. August 2021 sowie auf der Internetseite der Stadt Waren (Müritz) erfolgt. Zusätzlich ist die Auslegung auch auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V erfolgt und bekanntgegeben worden.

Zusätzlich erfolgte mit Schreiben vom 19. August 2021 die Beteiligung der o.g. und neu hinzugekommenen Träger öffentlicher Belange gemäß § 73 Abs.8 VwVfG M-V mit der Bitte um Stellungnahme zum 22. Oktober 2021. Zudem erfolgte die Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereinigungen, sowie der, durch die Änderung neu betroffenen, Grundstückseigentümer.

Folgende Träger öffentlicher Belange waren erstmals betroffen:

44	Stadtwerke Waren GmbH
45	Stadt (Waren)
46	Wasser- und Bodenverband „Müritz“
47	Müritz Wasser/Abwasserzweckverband

### **2.2.3.5 Erörterung**

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen sind in der Zeit vom 18. Mai bis 19. Mai 2022 in der Remise des Schlosses Mirow erörtert worden.

Die Belange der privaten Einwender wurden tags darauf am 20. Mai 2022 ebenfalls in der Remise des Schlosses in Mirow erörtert. Diese Erörterungstermine sind fristgerecht im amtlichen Mitteilungsblatt „Kleinseenlotse“ in der Ausgabe vom 30. April 2022 gemäß § 73 Abs.6 VwVfG M-V bekanntgegeben worden. Zusätzlich erfolgten Einladungen an sämtliche Personen und Institutionen, welche sich am Verfahren beteiligt haben.

Den Beteiligten ist im Nachgang der jeweilig bezugnehmende Teil der Verhandlungsniederschriften zu den Erörterungsterminen übersandt worden.

Aufgrund einer Erkrankung des P 4 zur Zeit des Erörterungstermins (wurde durch den Vorhabenträger beim Erörterungstermin mitgeteilt) wurde dieser mit Schreiben vom 16. Juni 2022 schriftlich angefragt, ob er einen Nachholtermin wünscht. Der Einwender hat diesbezüglich keinen Bedarf angezeigt.

Hinsichtlich zu klärender Fragen in Bezug auf Gewässerausbauten hat die Planfeststellungsbehörde am 10. Juni 2022 mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Rostock eine Nacherörterung in Waren(Müritz) durchgeführt.

### **2.3.3.6. Nachanhörung Deckblätter, insbesondere Klimaschutzfachbeitrag**

Nach den Erörterungen hat der Vorhabenträger eine Planänderung aufgrund einer Anpassung des Brückenbauwerks über die Müritz-Havel-Wasserstraße vorgenommen. Eine Beteiligung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel (WSA) und anderer Betroffenen erfolgte mit Schreiben vom 02. Dezember 2022.

Zudem wurden eine Planänderung mit Bezug zu Klimafragen an Umweltbehörden, den anerkannten Naturschutzvereinigungen und Privatbetroffenen, die hierzu Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 02. Dezember 2022 zur Kenntnis und mit der Einräumung der Möglichkeit zur Äußerung übersandt.

Mit Schreiben vom 28. Februar 2023 wurde die Machbarkeitsstudie für den Gewässerausbau bei Grabowhöfe und der überarbeitete Fachbeitrag der Wasserrahmenrichtlinie an die zuständigen Behörden und die Verbände gesandt. Eine Einstellung in das UVP-Portal erfolgte ebenfalls. Um Stellungnahme wurde bis zum 17. März 2023 gebeten.

Für die jeweiligen Nachanhörungen wurden jeweils Beteiligungsfristen zur Stellungnahme von 14 Tagen (§ 73 Abs. 8 VwVfG M-V) gegenüber den Betroffenen eingeräumt. Es wurden keine Bedenken, die der Planung entgegenstehen vorgetragen. Ein Erörterungstermin auf die Stellungnahmen/Einwendungen zu diesen Planänderungen ist nicht durchgeführt worden.

## **2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.3.1 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **2.3.1.1 Allgemein**

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

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

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für das konkrete Vorhaben ist gemäß § 4 UVPG n.F. un-selbstständiger Teil des Genehmigungsverfahrens. Sie wird gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG n.F. nach UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94) in der ab 04.03.2021 geltenden Fassung durchgeführt, weil die entscheidenden Unterlagen nach § 6 UVPG der bis dahin geltenden Fassung nicht vor dem 16. Mai 2017 eingereicht wurden. Zwar wurden die wesentlichen Untersuchungen in der UVS vor 2017 durchgeführt und die der UVP zu Grunde liegenden Unterlagen aufgelegt. Jedoch wurde erst im Jahr 2020 die plausibilisierte Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens erstellt (Unterlage C-1).

Auch die abschließende Unterrichtung über den Umfang, die Detailtiefe und deren Fortschreibung durch die Zulassungsbehörde gegenüber dem Vorhabenträger erfolgte erst nach dem 17. Mai 2017, so dass die Anwendung des UVPG n.F. schon gem. § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG n.F. zum Tragen kommt.

Soweit auf das UVPG Bezug genommen wird, erfolgt in diesem Planfeststellungsbeschluss die Bezeichnung UVPG, soweit es sich um die aktuelle Fassung des Gesetzes handelt. Nur in Bezugnahme auf das UVPG in seiner Fassung vor dem 16.05.2017 erhält die Bezeichnung des Gesetzes den Zusatz „a.F.“

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

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

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde folgende entscheidungserhebliche Unterlagen vorgelegt:

- Verfahrensunterlage Raumordnung 2005
- Umweltverträglichkeitsstudie 2005
- Ergebnis der UVP im Raumordnungsverfahren, Landesplanerische Stellungnahme vom 12.04.2006
- Umweltverträglichkeitsstudie 2009
- Vorplanung 2009
- Plausibilitätsprüfung der Umweltverträglichkeitsstudie 2020
- Landschaftspflegerischer Begleitplan 2020,
- Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 16 UVPG 2020,
- Verkehrsuntersuchung B 198 OU Mirow 2016
- Aktualisierung Verkehrsprognose 2030 2016/2017,
- UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG 2020
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag 2018
- floristische und faunistische Bestandserfassung Stand 2018
- Schalltechnische und luftschadstofftechnische Untersuchungen Stand 2018
- Fachbeitrag WRRL Stand 2023
- Klimaschutzbeitrag Stand 2022

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

Die zuvor genannten Unterlagen sind jedermann durch öffentliche Auslegung in der Zeit vom 03. August 2020 bis einschließlich 02. September 2020 im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte, Rudolf-Breitscheid-Str. 24 in 17252 Mirow zugänglich gewesen, außerdem seither im UVP-Portal eingestellt, sowie auf der Webseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern. Im UVP-Portal sind die Unterlagen dauerhaft einsehbar.

Die Auslegung der Unterlagen ist zuvor im Amtsblatt „Kleinseenlotse“, auf der Internetseite des Amtes Mecklenburgische Seenplatte, im Amtsblatt Röbel sowie auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern und dem UVP-Portal bekannt gegeben worden.

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 18 UVPG n.F. i.V.m. § 73 VwVfG M-V sind Stellungnahmen und Einwendungen auch hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergangen, die im Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzvereinigungen am 18., 19. und 20.05.2022 in der Remise des Schlosses Mirow, Schlossstraße 5 in 17252 Mirow erörtert worden. Der Erörterungstermin ist im amtlichen Mitteilungsblatt „Kleinseenlotse“, der Landesamtshomepage und im UVP-Portal bekanntgegeben worden.

Ebenso sind die Planänderung am Konzept des LBP gemäß den Vorgaben des § 18 UVPG beteiligt worden. Die Verfahrensschritte entsprechen denjenigen wie zum Anhörungsverfahren der Planfeststellung insgesamt, es wird weiterhin auf Ziffer 2.2.3 verwiesen.

Die Einwender P 4, P 5, P 6, P 7 und P 8 haben in ihren Einwendungen in verschieden großen Umfang Aspekte die UVP betreffend vorgebracht. Diese Beteiligung ist unter Ziffer 2.3.2 in die Darstellung eingeflossen sowie in der Bewertung der Umweltauswirkungen (Ziffer 2.3.3) berücksichtigt worden.

Die Unterlagen, Einwendungen und Erwiderungen sowie Ergebnisse aus den Erörterungsterminen sind in die untenstehende Bewertung der Umweltverträglichkeit nach § 25 UVPG n.F. (Ziffer 2.3.3) eingeflossen.

## **2.3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)**

### **2.3.2.1 Allgemein**

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG erfolgt auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 2005, der Fortschreibung aus dem Jahr 2009 derselben seit Ersterstellung 2004, der Plausibilisierung 2017, des UVP-Berichts und der Landschaftspflegerischen Begleitplanung, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs.2 und § 55 Abs.4 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den §§ 21 und 22 UVPG und eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde. Sie enthält die für die Bewertung nach § 25 UVPG erforderlichen Aussagen über die durch den Bau der Anlage, der Anlage selbst und den Betrieb der Anlage voraussichtlich verursachten Umweltauswirkungen.

Für das Vorhaben ist nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden, die gemäß § 4 UVPG unselbstständiger Teil des Genehmigungsverfahrens ist.

Eine Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsunterlagen erfolgte im Juni 2020. Die Darstellung und Bewertung des Schutzgutes Klima in Wechselwirkung mit Schutzgut Boden wurde 2022 nachgereicht und beteiligt.

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

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

Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde die oben genannten entscheidungserheblichen Unterlagen vorgelegt.

### **2.3.2.2 Kurzbeschreibung Lage**

Das Vorhabengebiet liegt südwestlich der Stadt Mirow und nahe dem nordwestlichen Randbereich des Ortes Starsow innerhalb der Landschaftszone „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“ und der Großlandschaft „Neustrelitzer Kleinseenlandschaft“. Der zu betrachtende Raum ist geformt durch ein vielfältiges und abwechslungsreiches Mosaik von Bebauung, Seen,



Kanälen, Wäldern mit forstlicher Nutzung und Offenlandbereichen mit Nutzung für Grün- und Ackerflächen. Als bedeutsame Verkehrswege in dem Bereich sind die Bundesstraße B 198 und die Müritz-Havel-Wasserstraße als Bundeswasserstraße zu benennen.

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

Im Zuge der Planung der Ortsumgehung sind mehrere Planungslösungen diskutiert worden. Diese beginnen an unterschiedlichen Anbindungspunkten der vorhandenen B 198 nordwestlich von Mirow und haben in der ursprünglichen Betrachtung alle den gleichen Anfangspunkt im Bereich des zukünftig angenommenen Anschlusses der Verbindung Mirow-Wittstock, der sich nördlich von Starsow und nördlich des Schulzensees auf einer Ackerfläche befindet. Eine Variante, deren Linie nördlich der Stadt Mirow verläuft (Nordumfahrung), ist aufgrund von raumbedeutsamen und ökologischen Zwangspunkten und mit Bestätigung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ausgeschlossen worden (UVS, Erläuterungsbericht, S. 6; Anhang 4, S. 28 und Protokoll des Scoping-Termins am 06.04.2004, Stellungnahme Straßenbauamt Neustrelitz vom 30.12.2014).

In der Variantenwahl befanden sich bis in die Stufe der Erstellung des Planfeststellungsentwurfs zur Vorzugsvariante noch die Varianten 1, 2 und 3, die alle eine südliche Umfahrung mit verschiedenen Trassenverläufen aufgewiesen haben. Im Ergebnis der Variantenwahl wurde die plangegegenständliche Variante 3 herausgearbeitet, deren Umweltauswirkungen als dem Vorhaben gemäß § 24 UVPG zusammengefasst werden.

Die plangegegenständliche Trasse 3 des Westabschnitts der Ortsumgehung ist die im Raumordnungsverfahren ermittelte Vorzugstrasse. Sie führt vom Anknüpfungspunkt an der B 198 in einer Geraden in südöstliche Richtung, quert die Müritz-Havel-Wasserstraße, die Kreisstraße MSE 18 und durchschneidet zwei Waldstücke. Sie führt mit ca. 95 m nordöstlich am Schulzensee vorbei und endet am ca. 550 m weiter östlich liegenden Schnittpunkt mit der L 25 nördlich von Starsow. Insgesamt erstreckt sich dabei der Trassenverlauf über eine Länge von 3.325 m.

### 2.3.2.4 Umweltauswirkungen der geplanten Variante 3

#### I. Schutzgut Menschen

##### Darstellung des Ist-Zustandes

In der vom Menschen überformten Kulturlandschaft des Vorhabengebietes treten Siedlungsflächen, landwirtschaftliche Flächen sowie Wald- und Feuchtflächen besonders hervor. Die besiedelten Bereiche sind durch eine Vielzahl an Nutzungen gekennzeichnet. Hierzu zählen unter anderem Wohnen, Gewerbe, Ferien- und Erholungsräume sowie auch Erholungseinrichtungen. Reine Wohnbauflächen sind – neben anderer Nutzung – nur in der Ortslage Mirow (Bereich Mirowdorf und Bereich Retzower Straße) selbst ausgezeichnet. Für den Bereich Starsow sind im aktuellen Flächennutzungsplan Mirow 2016 gemischte Bauflächen ausgewiesen. An der L 25 befindet sich ein Einzelgehöft. Die siedlungsnahen Freiräume (Flächen in einem Radius von 300 m um die Siedlungsgebiete) mit innerörtlichen Kleingartenanlagen und sonstigen Grünanlagen haben ebenfalls Bedeutung als Naherholungsraum für die Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden des Menschen (UVS S. 13 u. 17). Die Einwander P 3, P 4, P 5 und P 6 bestätigen die Einschätzung der Bedeutung des Planungsgebietes für den Menschen und seine Gesundheit; sie heben die Prägung des Dorfbildes in Starsow durch Einfamilienhäuser mit Erholungsgärten, teilweise mit Ferienwohnungen hervor. Aus den Äußerungen der Öffentlichkeit durch die genannten Einwander ergibt sich eine durch die Anwohner tatsächlich empfundene Bedeutung der Landschaft südlich von Mirow wegen der angetroffenen Ruhe und des hohen Erholungspotentials sowie der Unzerschnittenheit und des natürlichen Angebotes an Freiräumen zur Entwicklung der Kinder, weshalb die Bevölkerung im Dorf Starsow generationsmäßig gut durchmischt angetroffen wird. Der ländliche Bereich stellt ein attraktives Wohnumfeld dar als Alternative zur Stadt (Mirow).

Landschaft und naturräumliche Ausstattung des Planungsgebietes und seines Umfeldes bieten aufgrund der besonderen Eigenart und Vielfalt für Menschen ein hohes Potential in Bezug auf Freizeit und Erholung.

Mirow ist ein touristisches Hauptzentrum in der Strelitzer Kleinseenplatte, das Untersuchungsgebiet ist Bestandteil eines Erholungsraumes von überregionaler Bedeutung und laut RREP als Tourismusedwicklungsraum ausgewiesen. Es wird von Touristen und Erholungssuchenden stark frequentiert für Wasserwandern, Wandern, Radfahren und Reiten. Hervorzuheben ist die Müritz-Havel-Wasserstraße für das Wasserwandern. Auch der Schulensee bei Starsow wird genutzt als Bade- und Angelgewässer. Im Raum um Mirow gibt es eine Vielzahl von Beherbergungsmöglichkeiten. Die Kanustation an der Jugendherberge am nördlichen Rand von Mirow ist Zentrum wassergebundener Erholung (UVS S. 12).

Bei den landwirtschaftlichen Flächen handelt es sich weitestgehend um als Acker- und Grünland genutzte Flächen, (UVS S.9, FNP Mirow 2016). Vorhandene Waldflächen unterliegen vornehmlich der forstwirtschaftlichen Nutzung, haben aber auch hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung.

Auch handelt es sich bei dem zu betrachtenden Bereich mit Ausnahme der Stadt Mirow um einen eher verkehrsarmen Raum (Plausibilisierung UVS, S. 26). In Mirow selbst führt der Verlauf der B 198 durch die Retzower Straße und den Ortskern zu hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen, was die Attraktivität des Ortes für Einwohner und Touristen beeinträchtigt. In der Nord-Südachse des Planungsgebietes durchläuft die Landesstraße 25 das Ortsgebiet von Starsow. Außerdem quert die Kreisstraße K MSE 18 von Mirow kommend nach Westen über Lärz nach Rechlin. Als weiterer Verkehrsweg ist die Müritz-Havel-Wasserstraße zu benennen, welche als Bundeswasserstraße von herauszuhebender Bedeutung ist.

### Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch

#### baubedingt

Insgesamt werden für das geplante Vorhaben zum Teil hohe Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch angegeben, die direkt oder indirekt wirken und bau-, anlage- oder betriebsbedingt entstehen können. Eine direkte Inanspruchnahme und damit Entzug von Wohnflächen erfolgt durch das Vorhaben nicht. Während der Bauphase ist durch den Betrieb von Baustelleneinrichtungen und –fahrzeugen sowie durch Maschinen mit belastenden Lärm-, Licht-, Abgas- und Staubemissionen zu rechnen. Die derzeit mögliche freiraumbezogene Erholung wird also schon während der Bauphase teilweise eingeschränkt.

Des Weiteren wird es in größerem Umfang Boden- bzw.- Baustofftransporte geben (U1, S. 48, S. 78). Hierdurch und durch Maßnahmen zur Baugrundverbesserung sowie durch Gründungsarbeiten kann es zu Erschütterungen kommen.

Während der Bauphase sind eingeschränkte Zuwegungen und Wegeverbindungen sowie zeitlich begrenzten Verkehrseinschränkungen möglich.

#### anlagebedingt

Anlagebedingt führt das Vorhaben zu Eingriffen in Privatgrundstücke und zu Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung von für landschaftsgebundene Erholung bedeutsame Bereiche der Müritz-Havel-Wasserstraße, von Waldbereichen und am Schulzensee.

Durch die geplante Umsetzung der Umgehungsstraße wird die von den Beteiligten aus der Öffentlichkeit P 3, P 5 und P 6 genannte Ruhe, das Landschaftsbild, die Einbindung in die Natur, Freiräume für die Kinder und Erholung geprägten Lebensumstände verändern und beeinträchtigen. Zudem erfolgt eine Zerschneidung von drei vorhandenen Feld- bzw. Wirtschaftswegen und eines Radweges, die zu Beeinträchtigungen der vorhandenen Wegebeziehungen bzw. zu Umwegen führen, was im weiteren Umfeld Funktionsbeeinträchtigungen von erholungsrelevanten Wald- und Offenlandbereichen verursacht.

Das Vorhaben führt unter Berücksichtigung des Hauptnetzes zu einer signifikanten Verringerung der Geräuschimmission im Bereich der Ortsdurchfahrt (Retzower Straße). (UVS S. 62).

#### betriebsbedingt

Betriebsbedingt wirken Immissionen auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit.

Durch den Betrieb der Anlage durch Straßenverkehr entstehen dauerhafte Wirkungen insbesondere für „Wohnen und Erholung“. Durch die geplante großräumige Umfahrung der Stadt Mirow kommt es unter Berücksichtigung des Hauptnetzes zu einer signifikanten Immissionsentlastung im Bereich der Ortsdurchfahrt innerhalb der Stadt Mirow (Retzower Straße) zu weitgehender Immissionsentlastung (UVS S. 62). In den für die Erholungsnutzung bedeutsamen Bereichen der Müritz-Havel-Wasserstraße und Waldbereichen kommt es durch die betriebsbedingten Schallimmissionen zu Beeinträchtigungen. Auswirkungen auf das weitere umgebende Straßennetz wurden auf Grund des Vorbringens der P 3, P 5 und P 6 wegen befürchteten nachteiligen Veränderungen für die Bewohner in Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz untersucht und in die Betrachtung einbezogen.

Im Straßennetz in Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz ergibt die Verkehrsplanerische Untersuchung für das Gesamtvorhaben B 198 - Ortsumgehung Mirow (C 3, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH 2017) mit dem Prognosehorizont 2030, dass die Verkehrsbelastung der L 25 von Starsow bis nach Schwarz und im weiteren Verlauf bis Buschhof im Nullfall und im Planfall des Gesamtvorhabens Süd- und Westabschnitt ohne B 189n wie auch in den Planzwischenfällen Westabschnitt und Südabschnitt jeweils gleichbleibt.

#### Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen auf den Menschen

In der Linienoptimierung wurde der Abstand der Straße zur Ortslage Starsow vergrößert. Mit der Wahl dieser optimierten Variante werden die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Trassenoptimierung (Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte,

2006) zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow eingehalten.

Zur Minderung der betriebsbedingten Lärmemissionen kommt laut Planunterlage auf der Strecke des Straßenneubaus – ausgenommen der Bereich des Bauwerkes 1 über die Müritz-Havel-Wasserstraße – lärmgeminderter Belag zur Anwendung. Die Fahrbahnübergänge des BW 1 werden lärmgemindert ausgebildet. Im Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchungen mit Ansatz des Korrekturwertes für den lärmgeminderten Belag ( $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ ) wird festgestellt, dass an allen schutzbedürftigen Nutzungen im Einflussbereich des Neubauabschnittes der Ortsumgehung Mirow die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV für die Planfälle ohne und mit B 189n sowie für den Interimszustand (nur der Westabschnitt ist in Betrieb eingehalten werden. Im nachgeordneten Netz sind keine dauerhaften negativen Auswirkungen erkennbar U 1 S. 63-64, (U 11.1 S. 4).

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

Der Vorhabenträger hat weiterhin die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen ermittelt und bewertet (U1, S. N 64, U 11.LuS), um sicherzustellen, dass an Immissionsorten mit schutzwürdiger Nutzung die berechneten Immissionsgesamtbelastungen die Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit einhalten werden. Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten bzw. deutlich unterschritten, sodass keine Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Zur Erhaltung der für Erholung bedeutsamen Wegeverbindungen, die von der Ortsumgehung gequert werden, sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Das vorhandene Netz an Wirtschafts- und Wander- und Radwegen, welches gestört bzw. unterbrochen wird, wird im Zuge der Baumaßnahme funktionsfähig durch Wegeumverlegungen und –verbindungen untereinander an die neue Situation angepasst (U1, S. 10). Die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen wird durch das Anlegen von Ackerzufahrten gewährleistet (U1, S. 4). Nachrangige unterbrochene Wegebeziehungen werden an bestehende Wege (Weg 1 an Weg 2) und durch Einrichtung einer Zufahrt an die B 198 (Weg 2) angeschlossen. Der Wirtschaftsweg 3 und der Radweg von Mirow über Lärz nach Vietzen mit regionaler Bedeutung werden gemeinsam durch das Brückenbauwerk BW 4 im Zuge der B 198 unterführt. (U1, S. 28).

## II. Schutzgut Tiere, Pflanzen

### Darstellung des Ist-Zustandes

Der Planungsbereich ist von Acker- und Grünlandflächen sowie Wäldern einschließlich ruderalisierten Sandmagerrasen bzw. Regenerationsflächen dominiert. Zu diesen ergänzen sich das Fließgewässer Müritz-Havel-Wasserstraße, der Schulzensee bei Starsow, Siedlungs- und Verkehrsflächenbiotope, kleinere Gehölzstrukturen, vorhandene Grünländer werden fast ausschließlich als intensive Mähwiesen, teilweise auch für Weidehaltung genutzt.

Zum Bestand der Biotoptypen, welche unter Obergruppen die im Gebiet vorhandenen Einzelbiotope erfassen, zählen:

- Wälder (Bruch- und Sumpfwald sehr feuchter bis nasser Standorte, Eichen- und Kiefernwälder)
- Feldgehölze, Alleen und Baumreihen,
- Fließgewässer,
- stehende Gewässer,
- waldfreie Biotope der Ufer sowie der eutrophen Moore und Sümpfe,
- Oligo- und mesotrophe Moore,
- Trocken- und Magerrasen, Zwergstrauchheiden,
- Grünland und Grünlandbrachen,
- Staudensäume, Ruderalfluren und Kriechrasen,
- Acker- und Erwerbsgartenbaubiotope,
- Grünanlagen der Siedlungsbereiche sowie
- Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen.

Bei 32 der erfassten Biotope handelt es sich um nach § 20 NatSchAG M-V bzw.

§ 30 BNatSchG geschützte Biotope. Daneben sind zwei nach § 19 NatSchAG geschützte Baumreihen, drei Alleen sowie 12 Biotope mit nach § 18 NatSchAG M-V geschützten Einzelbäumen erfasst (U 12.0, S. 27ff., U 12.1).

Besonders bedeutsame Biotope konzentrieren sich im Bereich des Mirower Sees und des Schulzensees bei Starsow mit ihren angrenzenden Röhrichten und Erlenbrüchen sowie der Müritz-Havel-Wasserstraße mit den begleitenden Baumheckenbeständen. Auch die Weiher nordwestlich von Mirow und nördlich des Schulzensees einschließlich der - wie auch vom Einwender P 5 hervorgehoben - umgebenden Feuchtbiotope sowie Trockenrasenstandorte sind von „sehr hoher Wertigkeit“. Letztere sind in den letzten Jahren jedoch sehr stark durch landwirtschaftliche Ackernutzung reduziert worden (U12.0, S. 91). Die Eichen- und Kiefernwälder im gesamten

Plangebiet, ein Erlenbruch westlich der B 198 und Laubholzbestände südwestlich des Radweges und südlich des Mirower Sees sind als „hochwertig“ eingestuft. Weitere zahlreiche hochwertige Biotop, unter anderem Frischgrünländer südlich des Bahndammes und südlich der L 25, Großseggenrieden, Röhrichtbestände, Hochstaudenfluren, Feuchtgebüsche Laubgebüsche, Feldhecken, Feldgehölze, Alleen, Baumreihen und ältere Einzelbäume sind im Planungsgebiet vorhanden.

Waldflächen mit besonderen Funktionen sind im Plangebiet insbesondere die an das Vorhaben angrenzenden Uferwälder entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße, die sowohl Ufer- als auch Bodenschutzfunktion erfüllen. Der nordwestlich vom anerkannten Erholungsort Mirow durch das Vorhaben zerschnittene Waldbereich besitzt Erholungsfunktion (U 12.4.1).

Hinzu kommen Gehölz- und Freiflächen in Siedlungsbereichen und Begleitgrün an Verkehrsflächen im Orts- bzw. Ortsrandbereich von Mirow (U 12.0, S. 53).

Die zuvor benannten Biotop sind Lebensraum und Grundlage des faunistischen Artenspektrums im Planungsbereich der B 198 Ortsumgehung Mirow. Habitate von Tierarten mit besonderer Bedeutung sind für die Tiergruppen der Fledermäuse, Fischotter, Reptilien, Amphibien, Brutvögel, Rastvögel und Eremiten angegeben (U 12.0, S.55 ff.).

#### *Fledermäuse*

Für die Fledermäuse konnten in den Erhebungen neun Arten nachgewiesen werden, die gemäß FFH-Richtlinie und BNatSchG als streng geschützte Arten gelten. Sie sind alle – unter Einbeziehung der Mückenfledermaus - gemäß der Roten Liste Mecklenburg-Vorpommerns als gefährdet bzw. potentiell gefährdet anzusehen (U 12.0, S. 57, U 12.3.1, S. 36., Rote Liste der gefährdeten Säugetiere M-V).

Bedeutende Fortpflanzungs- und Ruhestätten befinden sich nicht im Vorhabengebiet. Höhere Quartierbedeutung der Zwergfledermaus, der Mückenfledermaus und der Rauhauffledermaus haben mehrere laubholzdominierte Gehölzstrukturen als Balzreviere sowie die Müritz-Havel-Wasserstraße als bedeutendes Teiljagdgebiet.

#### *Fischotter, Biber*

Der Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße ist Ganzjahreslebensraum für den Fischotter: In Nord-Süd-Richtung bilden die vorhandenen Gräben einen Hauptwanderkorridor. Der Mirower See und der Schulensee bei Starsow sind Aufenthaltsgebiete des Fischotters. Der Fischotter

ist als Art des Anhang IV der FFH-RL nach dem BNatSchG streng geschützt, nach der Roten Liste der gefährdeten Säugetiere M-V (1991) stark gefährdet und nach der Roten Liste Deutschland vom Aussterben bedroht (U 12.0, S. 61).

Bibervorkommen wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. (U 12.6, S. 22).

#### *Nieder-, Groß- und Schalenwild, Wolf*

Im Großraum Mirow kommen Damm-, Reh-, Schwarz- und Rotwild vor. Fuchs, Dachs, Hase, Marderhund, Waschbär und Marder sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls verbreitet. Die Bereiche nordwestlich von Starsow sowie an der B 198 zwischen Müritz-Havel-Wasserstraße und nördlichem Ortsausgang Mirow sind Haupteinstandsbereiche.

Marderhund und Waschbär sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1263 (Unionsliste) der Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten gelistet und stellen als invasive gebietsfremde Arten eine Vorbelastung für die biologische Vielfalt im Untersuchungsgebiet dar.

Der Untersuchungsraum ist auch Wolfsgebiet.

#### *Brutvögel*

In Bezug auf Brutvögel herrscht im Planungsgebiet eine überdurchschnittlich hohe Artenvielfalt, es sind 72 Brutvogelarten als Vorkommen angegeben. Weitere zehn Arten kommen als Nahrungsgäste im Untersuchungsgebiet vor. 48 Arten sind besonders geschützte Arten gemäß BNatSchG, davon gelten 20 Arten nach BNatSchG auch als streng geschützt. Sechs Brutvogelarten sind nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aus der Listung der Arten innerhalb der EU-ArtSchV streng geschützt und elf Brutvogelarten werden im Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie geführt (U 12.0 S. 67, U12.5.3). Die Revierzahlen beziehen sich hauptsächlich auf die Offenlandbereiche und sind im Planungsgebiet im Gegensatz zur Artenvielfalt als durchschnittlich bis unterdurchschnittlich eingestuft. Innerhalb der Wälder wurden Brutreviere von elf planungsrelevanten Arten ermittelt (Baumpieper, Gimpel, Grünspecht, Kranich, Mäusebussard, Schwarzmilan, Sperber, Star, Waldkauz, Waldlaubsänger, Waldohreule). Der Schulzensee ist Bruthabitat für Drosselrohrsänger, Haubentaucher und Rohrweihe sowie Nahrungshabitat für See- und Fischadler, dies wird auch durch die ortsansässigen Einwender P 3, P 4, P 5 und P 6 bestätigt. Die Offenlandbereiche haben aufgrund der Störungsarmut und geringen Zerschneidung hohe Bedeutung als Bruthabitat für Heidelerche, Feldlerche und Feldschwirl sowie als



Nahrungshabitat für Mäusebussard, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzmilan, Turmfalke, Baumfalke, Graureiher, Kranich und Saatkrähe. Gehölzstrukturen der Offenlandschaft sind Bruthabitate für Neuntöter, Ortolan, Sperbergrasmücke.

### *Rastvögel*

Für Rastvögel gibt es im Planungsgebiet keine Rastflächen mit zumindest mittlerer oder hoher Bedeutung. Es wurden 15 Arten in vergleichsweise kleinen Bestandszahlen festgestellt, von denen zwei zu den Arten des Anhangs I der VSchRL gehören. Für die Durchzügler, Rastvögel oder Wintergäste sind lediglich die Ackerflächen nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße als Nahrungsfläche (hier insb. für Kranich und Graugänse) und der Starsower See (hier für Stockenten, Haubentaucher, Blessrallen, Höckerschwäne, Graugänse, Reiherente und Gänsesäger) in geringem Maße relevant (U 12.0, S. 74 ff.).

### *Amphibien*

Hinsichtlich der Amphibien sind quantitativ und qualitativ eher schwache Vorkommen von sechs gefährdeten und geschützten Arten im Plangebiet zu verzeichnen. Als Habitate wurden zwei nährstoffreiche Kleingewässer identifiziert. Ein Weiher nördlich des Schulzensees ist Basislaichgewässer für Teichfrosch, Kammmolch, Teichmolch und Knoblauchkröte, ein Weiher im Bereich der nordwestlichen Ortslage Mirow ist Basislaichgewässer für Moorfrosch, Teichfrosch und Teichmolch, jeweils mit einem Populationsraum von ca. 500 m um die Gewässer. Beide Gewässer haben aufgrund der starken Gefährdung der vorkommenden Amphibienarten eine „sehr hohe Priorität“. Erdkröte und Grasfrosch kommen nur sporadisch vor (U 12.0, S. 64 ff, U 12.5.6 Anhang Amphibienerfassung). Der Wasserfrosch wurde am häufigsten im Untersuchungsgebiet, insbesondere am Schulzensee angetroffen. Laichgewässer sind alle Seen und naturnahen Kleingewässer.

### *Reptilien*

Im Planungsgebiet kommen im Bereich des alten Bahndamms nördlich des Schulzensees und im Randbereich des Radweges südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie an Waldrändern die Zauneidechse als streng geschützte Art vor. Die linearen Habitatstrukturen des Bahndammes und des Radweges haben hohe Bedeutung als regionaler Wanderkorridor. Ebenfalls an den Waldrändern sind Vorkommen der Blindschleiche und der Waldeidechse festgestellt.

Ebenso wurde die Ringelnatter in der Nähe des Schulzensees, des Mirower Sees und der Müritz-Havel-Wasserstraße kartiert. Für die festgestellten Reptilienarten wird ein flächendeckendes Vorkommen angenommen (U 12.0, S. N 63 ff, U 12.5.6 Anhang Reptilienerfassung).

### *Fische*

Der Mirower Kanal wird nach aktuellem Kenntnisstand als Wanderkorridor und als Lebensraum durch Blei, Ukelei, Güster, Hecht, Quappe, Flussbarsch, Plötze und Rotfeder genutzt. Die Quappe (*Lota lota*) ist laut Roter Liste Deutschlands (Freyhof 2009) und Mecklenburg-Vorpommerns (LM M-V 2015) auf der Vorwarnliste. Alle anderen Arten werden nach aktuellem Kenntnisstand als ungefährdet eingestuft (Freyhof 2009; LM M-V 2015).

### *Insekten*

An der Jugendherberge nördlich Mirow am Weg nach Niemannslust sind die Höhlen mehrerer alter Kopfweiden von Rosenkäfern besiedelt. Der Eremit ist im Planungsgebiet nicht nachgewiesen (U 12.5.8.2 Anhang Untersuchung auf Eremit). Die vorkommenden 23 Libellenarten besitzen teilweise regionalen und/ oder nationalen Schutzstatus. Es wurden insgesamt 18 Heuschreckenarten, davon sechs gefährdete bzw. stark gefährdete Arten erfasst, der Planungsraum ist diesbezüglich überdurchschnittlich artenreich. Auch bei den Schmetterlingen wurden gefährdete und geschützte Arten z.T. in großer Individuenzahl nachgewiesen.

### *Mollusken*

Am Uferbereich des Mirower Kanals sind im Querungsbereich bzw. im näheren Uferumfeld des Brückenbauwerkes BW 1 Vorkommen der nach FFH-Richtlinie geschützten, gefährdeten Anhang II Art Schmale Windelschnecke (*Vertigo angustior*) bekannt. Weiterhin gibt es im Vorhabenbereich des Mirower Kanals nach Angabe des Kartenportal Umwelt M-V Vorkommen der Bauchige Schnauzenschnecke und der Gerippten Erbsenmuschel.

### *Schutzgebiete*

Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302). Diesen liegen ca. 3,8 km und 3,0 km von der geplanten Trasse entfernt (U12.6, S. N43f.)

Vorbelastungen werden durch menschliche Aktivitäten, insbesondere durch Erholungs- und Freizeitnutzung in der Landschaft verursacht.

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

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

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

Während der Bauphase werden durch Lager- und Bauplätze sowie die Baustraßen und Arbeitsstreifen vorübergehend Flächen in Anspruch genommen und dem Naturhaushalt entzogen sowie auch verändert. Im Zusammenhang mit Baulärm und Baubetrieb kann es zu Störungen und Beunruhigungen kommen. Verschiedene Tiergruppen können in ihrer akustischen Kommunikation beeinträchtigt werden. Baubedingte Auswirkungen sind temporärer Natur und entfallen in der Regel nach Fertigstellung der Maßnahme. Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernde Wirkungen. Sie entstehen durch die direkte Flächeninanspruchnahme und partielle Versiegelung. Letztendlich werden für den Straßenkörper einschließlich aller Nebenanlagen ca. 4,1 ha (u.a. 12.0, S. 126) benötigt. Davon neu versiegelte Flächen im Umfang von ca. 2,8 ha verlieren alle Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung. Insgesamt umfassen die anlage- und baubedingten Flächeninanspruchnahmen und Funktionsverluste ca. 5,2 ha und beeinträchtigen die Biotopfunktionen erheblich und nachhaltig.

#### *Biotopfunktion*

Durch das Vorhaben werden Eingriffe in Biotope unterschiedlicher Ausprägung vorgenommen. Von den betroffenen Biotopen haben ca. 16 % einen hohen Wert, dies sind insbesondere Feucht- und Frischgrünland, Gräben, Laubholzbestände und Kiefermischwald, Baumhecken, Windschutzpflanzungen, Schilf-Landröhricht, der Mirower Kanal und ruderalisierte Sandmagerasen. 3 % haben einen sehr hohen Wert. Dies sind die Müritz-Havel-Wasserstraße und die beidseitig des Kanals begleitende Baumhecke, Feuchtgebüsch, Erlenbruchwald, ein temporäres Kleingewässer mit Gehölzsaum sowie ein Stillgewässer mit Schilfgürtel. Das vom Einwender P 5 hervorgehobene Konfliktpotential im Bereich der wertvollen Feuchtgebiete im Bereich des Schulzensees (u.a. Gehölzsaum VSX) ist im Bestands- und Konfliktplan Unterlage 12.1 des landschaftspflegerischen Begleitplanes mit den Konfliktnummern K 35, K 36, K 39, K 40, K 41,

K 42, K43 und K 44 erfasst und wurde in der Eingriffsbilanzierung Unterlage 12.0 Tabelle 8.1 berücksichtigt. Betroffen sind auch 49 % Biotopflächen mittlerer Wertstufe, hier Intensiv- und aufgelassenes Frischgrünland, sonstiges Feuchtgrünland, Ackerbrachen mit Magerkeitszeigern, Hybridpappeln, sonstige Kiefernwälder, Schlagfluren, Baum- und Strauchhecken, Gebüsch nichtheimischer Sträucher, Hochstaudenfluren stark entwässerter Moor- und Sumpfstandorte, Gräben mit intensiver Unterhaltung, ruderale Staudenfluren, artenarme Zierrasen/Staudensäume, Ruderalfluren und Bahn-/Gleisanlagen. 32% der betroffenen Biotopflächen, insb. Ackerflächen sowie Verkehrs- und Siedlungsflächen haben nachrangigen Wert (U 12.0, S. 129).

Bei den Gehölzbiotopen ist insbesondere mit Beeinträchtigungen durch Rodungen zu rechnen. Der Umfang der Inanspruchnahme von Waldfläche bzw. des Waldverlustes beträgt ca. 1,17 ha (U 12.4.1, S. 2). Der Verlust sonstiger Gehölzflächen wie Baumhecken, Strauchhecken und Gebüsch beträgt ca. 2.800 m<sup>2</sup>. Zudem ist die Fällung von 20 Bäumen vorgesehen. Darunter befinden sich acht nach § 19 NatSchAG M-V geschützte Alleebäume und vier nach § 18 NatSchAG geschützte Einzelbäume (U12,0, S. 128 u. 131, Anhang 3, Antrag auf Ausnahme § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V, Antrag auf Befreiung § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V). Bei den flächigen Biotopen beträgt der Umfang der Inanspruchnahme von nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopflächen 1.751 m<sup>2</sup>, weitere ca. 4 ha geschützter Biotopflächen werden aufgrund der betriebsbedingten Auswirkungen beeinträchtigt (U 12.0, S. 130 ff., Anhang 3, Antrag auf Ausnahme, § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V).

#### *Habitatfunktion*

Die Anlage des Bauwerks und der Nebenanlagen bewirkt eine dauerhafte Inanspruchnahme und damit den Entzug sowie die Zerstörung vorhandener Lebens- und Funktionsräume der Tiere. Die Errichtung der Straße führt weiterhin zu Trenn- und Barriereeffekten, durch welche Ausbreitungsbewegungen zur Neubesiedlung anderer Biotope und der Individuenaustausch sowohl innerhalb des jeweiligen Funktionsraumes als auch zwischen benachbarten Räumen beeinträchtigt werden können.

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

### *Insekten*

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

Potentiell geeignete Habitate des Eremiten sind durch die Fällung von älteren Bäumen einer Baumgruppe und einer Lückigen Allee betroffen.

### *Fledermäuse*

Ein anlagenbedingter Verlust von nachgewiesenen Fledermausquartieren tritt nicht ein. Durch Inanspruchnahme von älteren Laubholzbeständen mit Höhlenpotential, hier insbesondere im Querungsbereich der Kreisstraße MST 3 mit älterem Alleebaumbestand kommt es aber zum Verlust potentieller Quartiere. Im Bereich der geplanten Trassenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße mit den als Jagd- und Leitstruktur fungierenden Ufersaumgehölzen ist für die Fledermäuse mit einer anlagen- und betriebsbedingten Erhöhung der Kollisionsgefahr zu rechnen. Die Zerschneidung des Nahrungshabitates kann Austauschbeziehungen behindern.

In der Betriebsphase sind im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße jagende Fledermäuse gegenüber Blendwirkungen, die von Kfz-Scheinwerfern ausgehen, gefährdet.

Aufgrund von Baumfällungen ist es möglich, dass Fledermäuse ihre Quartiere verlieren. Beeinträchtigungen der Habitateignung für Fledermäuse durch Straßenlärm und Kollision werden wegen des prognostizierten Verkehrsaufkommens von unter 5000 Kfz/d (3.340 Kfz/d) ausgeschlossen (U 12.0 S. 175; U12.3.1, S. 38).

### *Amphibien*

Durch den Straßenneubau wird ein Populationsraum von Amphibien auf der Westseite (Amphibienhabitat Nr. 9 – Biotop 18a) beeinträchtigt bzw. verkleinert. Durch die bau – und anlagenbedingte Zerschneidungswirkung der Trasse ist eine Beeinträchtigung von saisonalen Wanderrouthen und damit Austauschbeziehungen zwischen Teillebensräumen oder Teilpopulationen und damit bau- oder betriebsbedingte Kollision der Knoblauchkröte und des Moorfrosches möglich. Tötungen und Verletzungen von Individuen im Zuge der Baufeldräumung sind aufgrund der Lage der Landhabitate nicht zu erwarten (U 12.0 S. 139 ff.).

### *Reptilien*

Die Trasse quert entlang der stillgelegten Bahndämme und des Radweges geeignete Reptilienhabitate. Durch die Beseitigung der Vegetationsschicht im Zuge der Baufeldräumung und flächendeckende Bodeneingriffe besteht die Gefahr baubedingter Störung, Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in den Winterquartieren und Sommergelegen- bis hin zu Individuentötung. Trotz baubedingter Vergrämung kann ein erneutes Einwandern der Tiere in das Bau- und anlagenbedingt kommt es zu einer Behinderung von Austauschbeziehungen zwischen Teillebensräumen, was die Unterbrechung des genetischen Austauschs nach sich zieht.

### *Fische*

Baustellenbedingte akustische Reize und Erschütterungen durch Baufahrzeuge und Baugeräte sowie durch das Einbringen von Bauwerken und Spundwänden im Gewässerbereich sind während der Bauphase vermeidbar. Grundsätzlich können erhöhter Lärmeinfluss und Erschütterungen zum Orientierungsverlust von Fischen bzw. zum Platzen ihrer Schwimmblase führen, wenn sie sich im näheren Vorhabenbereich befinden. Vor allem bei den Bauarbeiten im Bereich des Mirower Kanals sind hierdurch Beeinträchtigungen auf die Fischfauna nicht auszuschließen (U 13.4 S. N 82).

### *Mollusken*

Bau- und anlagenbedingt kann es durch die Inanspruchnahme der Uferböschungflächen im Bereich des Bauwerks BW 1 zu Habitatflächen- und damit auch ggf. Individuenverlust der Schmalen Windelschnecke kommen (U 13.4, S. N 83).

### *Brutvögel*

Während der Bauzeit besteht eine Gefährdung von Brutplätzen der Offenlandbrüter Feld- und Heidelerche sowie Bachstelze durch Baufeldfreimachung. Betriebsbedingt ist für den Großteil der Offenlandbrüter im Raum von max. 100 m beidseitig der Trasse mit einer Verringerung der Habitateignung von 20 % als Brutlebensraum zu rechnen. Für Nahrungsgäste wie Seeadler und Fischadler nimmt entsprechend die Nahrungshabitateignung ab, ebenso für Nahrungsgäste wie Mäusebussard, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzmilan, Turmfalke, Baumfalke, Graureiher, Kranich und Saatkrähe. Darüber sind keine Störwirkungen zu erwarten.

Für ungefährdete Arten der Wälder und Gehölze (Gartenrotschwanz, Geldspötter, Kohlmeise,

Rotkehlchen, Dorn- und Gartengrasmücke, Amsel, Nebelkrähe, Fitis, Kleiber, Buchfink, Blau-  
meise, Bluthänfling, Buntspecht, Eichelhäher, Elster, Gartenbaumläufer, Goldammer, Grau-  
schnäpper, Grünfink, Haubenmeise, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Ku-  
ckuck, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Pirol, Ringeltaube, Singdrossel, Star,  
Stieglitz, Tannenmeise, Waldbaumläufer, Zaunkönig und Zilpzalp) kann es baubedingt zum  
Verlust von Brutplätzen kommen. Im Bereich des Baufeldes liegen ein Brutrevier der Kohlmeise  
und des Baumpiepers, die durch Baufeldfreimachung verloren gehen. Durch die anlagenbe-  
dingte Flächeninanspruchnahme erfolgt eine Verringerung von potentiellen Fortpflanzungsstät-  
ten für die genannten Brutvogelarten. Betriebsbedingt geht ein Brutplatz des Mäusebussards im  
Waldgebiet westlich von Mirow verloren. Ein Brutplatz des Neuntötters und des Schwarzspech-  
tes werden jeweils innerhalb der Trassenwirkzone betriebsbedingt beeinträchtigt. Bau- und be-  
triebsbedingt sind auch Störungen der übrigen Brutvögel möglich.

Grundsätzlich besteht entlang der Trasse ein betriebsbedingtes Risiko des Tötens von Vögeln  
durch Kollision mit Fahrzeugen. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht im Bereich der Müritz-Ha-  
vel-Wasserstraße (U 12.0).

### *Rastvögel*

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

### *Fischotter*

Die Müritz-Havel-Wasserstraße als ganzjährig intensiv genutztes Wanderhabitat des Fischotters  
sowie der Graben L 03 mit gelegentlicher, saisonal abhängiger Nutzung des Fischotters als  
Migrations- und Nahrungsrouten sind vom Trenneffekt des gesamten Vorhabens betroffen. Für  
den Fischotter besteht ein verkehrsbedingtes Stör- und Kollisionsrisiko. Das Störrisiko besteht  
ebenfalls in der Bauphase (U 12.0, S. 137).

Die von den Einwendern P 3, P 4, P 5 und P 6 dargelegte Nutzung der im Ausbaubereich des  
Knotens mit der L 25 verlaufenden Pechgrabenquerung durch den Otter wird in den Planunter-  
lagen und im Planfeststellungsbeschluss des Vorhabens B 198 Ortsumgehung Mirow, Südab-  
schnitt dargestellt wie auch die Beschreibung und Bewertung der vorhabenbedingten Auswir-  
kung auf diese Habitatfunktion. Der Planungsabschnitt Mirow-West befindet sich außerhalb des  
Bewegungsraum des Fischotters. Ein weiterer Konflikt wird hierdurch nicht eröffnet.

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

### *Pflanzen*

Zur Minimierung bauzeitlicher Flächen- bzw. Biotopinanspruchnahme wird für die bauzeitliche Zuwegung zu den Bauwerken der zukünftige Korridor der B 198 über eine Zufahrt von der L 25 (östl.) bzw. der Kreisstraße MSE 18 genutzt. Mit der Feintrassierung der Vorzugsvariante wurde die Durchschneidung des Waldgebietes südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße (Biotop Nr. 26b) vermieden. Zur Vermeidung anlagebedingter Auswirkungen wird der technologische Streifen am Rand eines in die offene Landschaft ragenden Kiefernwaldes (Biotop Nr. 6b WKZ mit einer Wertigkeit von 4) eingeengt. Südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße wird das Baufeld ebenfalls so angelegt, dass die Waldfläche (Biotop Nr. 26b WKX mit einer Wertigkeit von 6) vom baubedingten Eingriff nicht betroffen ist und der Eingriff in die Baumhecke (Biotop Nr. 25b) minimiert wird (Minderungsmaßnahme M 1). Für geschützte oder besonders hochwertige Biotope, die an das Baufeld grenzen, werden für die Bauzeit Schutzzäune mit einer Gesamtlänge von 230 m vorgesehen (S2). Für 46 dicht am bzw. im Baufeld stehende Bäume werden Schutzmaßnahmen für den Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich entsprechend DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 vorgesehen.

Die Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen geschützter Biotope sowie sonstigen in Anspruch genommenen Biotope mit besonderer und allgemeiner Bedeutung erfolgt zum überwiegenden Teil durch die Umsetzung der Teilkomplexmaßnahme Halboffenlandschaft Bolzsee (E 2.1) im Wege der Übertragung einer Kompensationsverpflichtung an die entsprechend der Vorgaben der Ökokonto-Verordnung M-V anerkannten Flächenagentur M-V GmbH, durch die Umsetzung des Maßnahmenkomplexes Grabowhöfe (E2a) und die Teilinanspruchnahme des Ökokontos MSE-004 (E8). Weiterhin erfolgt die Neuanlage von Magerrasen (A1) die Pflanzung von Feldgehölz (A 3) und weiteren Gehölzstrukturen (A<sub>A</sub>4.1 und A<sub>A</sub>4.2), die Wiederherstellung eines Waldmantels durch Sukzession (A 6.1 und A 6.2), die Neuanlage eines Kleingewässers (A 8) sowie Ausweisung weiterer Sukzessionsflächen (A2, A5, A7).

Ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen der nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotope kann mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht erzielt werden.

Die Kompensation von 20 zu fällenden, davon acht gesetzlich geschützten Allee- und vier gesetzlich geschützten Einzelbäumen erfolgt mit zwölf straßenbegleitend in Reihe zu pflanzenden Bäumen entlang der Ortsumgehung (E3) und einer Einzahlung in den Alleenfonds M-V gemäß Alleenerlass M-V bzw. Baumschutzkompensationserlass.

Der Ausgleich der Waldumwandlung erfolgt über einen Kompensationspool der Landesforst MV



in Höhe von 33.083 Waldpunkten. Aufgrund fehlender verfügbarer Flächen zur Kompensation der Waldverluste durch Ersatzaufforstung wird auf den anerkannten Waldkompensationspool Nr. 35 „Schlemmin“ in der benachbarten Landschaftszone „Rückland der Mecklenburgischen Seenplatte“ zurückgegriffen.

### *Tiere*

Während der Bauzeit wird mittels Maßnahmen etwaigen Störungen und dadurch hervorgerufene erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere vorgebeugt.

Durch Errichten temporärer Sperrzäune auf einer Länge von 990 m und Vorhalten des Zauns während der gesamten Baumaßnahme wird das Besiedeln des Baufeldes in Gebieten mit hoher Habitatsignung und damit Verluste der Zauneidechse während des Baustellenbetriebes vermieden (S<sub>A</sub> 3) (U 12.0, S. 171, Maßnahmenblatt).

Zur Vermeidung optischer Störreize auf Fischotter und Fledermäuse während der Bauphase ist ein Verzicht von Bauarbeiten in den Abend- und Nachtstunden im Vorhabenbereich erforderlich (V<sub>A</sub>2) (U 12.0 S. 134).

Um sicherzugehen, dass während der Baufeldberäumung keine baumbewohnenden Fledermausarten und gehölzgebundenen Brutvögel versehentlich getötet oder verletzt werden, werden die Fällarbeiten auf die Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar beschränkt und geeignete Höhlenbäume vor der Fällung auf Besatz untersucht (V<sub>A</sub>3). Nachgewiesene Winterquartiere von Fledermäusen werden fachgerecht entnommen und in Abstimmung mit der ökologischen Bauüberwachung auf geeigneten Maßnahmenflächen in der Umgebung (Maßnahmenfläche EA 5 bzw. EA 6) abgelegt.

Hinsichtlich des Verlustes von Fledermausquartieren und Bruthöhlen durch Baumfällungen sieht der Vorhabenträger im Vorfeld der Baumaßnahmen eine fachgutachterliche Kontrolle der zu fällenden Bäume vor, um potentielle und nachgewiesene Quartiere sowie notwendige Ersatzquartiere ermitteln zu können (V<sub>A</sub>3, E<sub>A</sub>5, E<sub>A</sub>6) (U12.0, S. 169 u. 173).

Ebenso werden potentiell für den Eremiten geeignete Habitatbäume vor der Fällung auf Besatz kontrolliert und bei Besatz in geeignete Laubholzbereiche verbracht (V<sub>A</sub>5).

Die Freimachung des Baufeldes im Offenland erfolgt zwischen 01.10. und 28.02. und wird damit auf die Zeit außerhalb der Hauptbrut der artenschutzrelevanten Arten Feld- und Heidelerche, aber auch anderer Offenlandarten beschränkt, wodurch Individuen- und Gelegeverluste der Offenland-Brutvogelarten vermieden werden (V<sub>A</sub>4). Zudem erfolgt eine Baufeldmarkierung mit Pfählen und Flatterband im Zeitraum vom 01.04.-31.07. eines Jahres bei Bauunterbrechungen,

die länger als 10 Tage andauern – zur Verhinderung von Bruten in Baufeldbereichen des Offenlandes und damit zum Schutz der Heide- und Feldlerche und des Feldschwirls (S<sub>A5</sub>).

Während der Bauphase wird zur Kontrolle und Umsetzung der unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten erforderlichen bauzeitlichen Schutzmaßnahmen eine ökologische Baubegleitung vorgesehen (U12.0, S.183, 255, 258, 285).

Durch die Anlage einer weitspannenden Brücke (BW 1 W, lichte Weite ca. 29 m) wird für die Wasserfledermaus ein gefahrloses Unterfliegen der Trasse entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße ermöglicht (U 12.0, S. 133). Durch eine geeignete Dimensionierung der Bauwerke über die Müritz-Havel-Wasserstraße (BW 1) und über den Graben L 03 (BW 3 und BW 5) mit Anlage von Trockenbermen und ausreichenden lichten Höhen nach den Vorgaben der MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN, 2008) können die Migrationswege des Fischotters aufrechterhalten werden (U 12.0 S. 104). Zur Vermeidung von betriebsbedingten Störungen des Fischotters während der Wanderung entlang der Gräben erfolgt die Pflanzung von Deckung und Sichtschutz bietenden Gehölzstrukturen am Graben L 03 sowie abschirmenden Gehölzstrukturen straßenbegleitend an der B 198 (U 12.0 S 176, A<sub>A</sub> 4.1 und A<sub>A</sub> 4.2).

Zum Schutz vor Blendwirkung durch den Verkehr und eine damit verbundene Störung des Fischotters wird eine Sichtschutzwand (Bauwerk BW 10 S) auf 49 m Länge beidseitig auf das Bauwerk BW 1 aufgesetzt (S<sub>A4</sub>). Um auch als Überflughilfe auf dem querenden Brückenbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße mit ihrer hohen Bedeutung als Lebensraum für strukturgebundene fliegende und strukturfolgende Fledermausarten zu dienen, erhält die Wand eine Gesamtkonstruktionshöhe von 4 m (auch U12.0, S 175). Die jeweils 49 m lange Überflughilfe sowie die straßenbegleitenden Gehölzstrukturen an Teilbereichen der Trasse dienen zugleich als Kollisionsschutz für querende Vögel (U12.0, S. 148).

Durch Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und technischen Normen zur Vermeidung von übermäßigem Baulärm werden übermäßige Störreize auf das Fischvorkommen insbesondere bei den Arbeiten zur Herstellung des BW 1 im Mirower Kanal minimiert. Eine Vergrämung der betroffenen Fischfauna aus dem akustischen Wirkungsbereich der Gründungsarbeiten wird durch ein schwaches Anrammen der Spundwände und damit langsames Erhöhen des Schallpegels erreicht. Das schonende Einbringen der Spundwände in den Sohlenuntergrund unter Verwendung eines Vibrationsverfahrens ist ebenfalls eine geeignete Maßnahme zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Fische (U 13.4, S. N 82).

Um keine Individuen der Schmalen Windelschnecke (*Vertigo angustior*) durch das Vorhaben

anlagen- und baubedingt zu beeinträchtigt, erfolgt vor Baubeginn eine Sichtung des Vorhabensbereiches bezüglich der Art und bei positivem Fund das Absammeln und Umsetzen in angrenzende geeignete Habitatflächen (U 13.4, S. N 83).

Aufgrund des großflächigen Vorhandenseins von Sandböden im Untersuchungsraum und der Entfernung der Trasse zum Laichgewässer ist davon auszugehen, dass in den verbleibenden Flächen die Funktionalität als Landquartier für die Knoblauchkröte gewahrt bleibt. Eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der Laichplätze der Knoblauchkröte und des Moorfrosches ist aufgrund der Lage außerhalb der Beeinträchtigungszonen nicht zu erwarten. Aufgrund der ausreichend im Plangebiet vorhandenen Lebensräume der und die Aufrechterhaltung von Austauschbeziehungen durch BW 4 W ist ein Ausweichen der Zaun- und Waldeidechse sowie der Blindschleiche in andere Habitate möglich.

Die Nester der festgestellten Brutvogelarten mit Bindung an Wälder und Gehölze werden jedes Jahr neu angelegt. Da im Plangebiet sowie angrenzend dazu im großen Umfang geeignete Habitate vorhanden sind, stehen den betroffenen, im Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung des nur gelegentlichen Auftretens kollisionsgefährdeter Brutvogelarten, der Kollisionsschutzwände im Bereich der Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße und der Gehölzpflanzungen an Teilbereichen der Trasse ist nicht von einer systematischen Erhöhung des Kollisionsrisikos über das Niveau des allgemeinen Lebensrisikos der Arten hinaus auszugehen. Zur Kompensation für verbleibenden nachteilige Umweltauswirkungen trotz Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, sind weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Durch die Neuanlage eines Kleingewässers als Ersatzlaichgewässer innerhalb des Populationsraums Nr. 9 östlich der Trasse wird der durch die Trasse angeschnittene Populationsraum gestärkt. Trotz Flächenverlust des Raumes wird damit die Habitateignung für die Knoblauchkröte beibehalten bzw. gestärkt.

Außerhalb des Baufeldes wird geeigneter Lebensraum für Zauneidechsen aufgewertet, um die Qualität der durch die Straße zerschnittenen Bereiche als Habitat zu erhöhen (E<sub>A4</sub>). Die Funktionsfähigkeit des Populationsraums der Art bleibt damit erhalten (12.0, S. 171).

Einer Gefahrenquelle für Fischotter im Bereich der bestehenden Bundesstraße B 198, ca. 60 m nördlich außerhalb des Baufeldes wird durch den Bau eines Durchlasses in Verbindung mit der Errichtung von Sperr- bzw. Leitzäunen entlang der Bundesstraße entgegengewirkt, womit auch die Austauschbeziehungen für den Fischotter im Gebiet aufrecht erhalten bleiben und verbessert werden (E1) (U12. S. 170).

Um die Funktion der Fortpflanzungsstätte für den Mäusebussard im Waldbereich südwestlich der Jugendherberge aufrechtzuerhalten, wird dort als Ersatz für die betriebsbedingte Störung des im 100 m-Bereich zur Trasse vorhandenen Brutplatzes in einem größeren Abstand zur neuen Trasse (100-300 m) eine Nisthilfe für den Mäusebussard angebracht (E<sub>A</sub> 7) (U 12.0 S. 174).

### **III. Schutzgut Boden, Fläche**

#### Darstellung des Ist-Zustandes

Im Planungsgebiet sind die natürlichen Böden der unbesiedelten Bereiche vorwiegend Böden der pleistozänen Beckensande mit hoher Durchlässigkeit und geringem, teilweise mittlerem Puffer- und Transformationsvermögen. Die Filter- und Reglerfunktion dieser im überwiegenden Teil des Untersuchungsraumes anstehenden Böden ist als nachrangig bis mittel einzustufen.

Auf den überwiegend im Plangebiet vorherrschenden grundwasserbestimmten Sandstandorten entwickelten sich als Leitbodenformen Sand-, Bändersand-Braunerde, sand-, lehmunterlagerte Sand-Rosterde, Sand-Braungley und Rostgley. Diese können teilweise vernässungsfrei bzw. mit einem Flächenanteil des Grundwassers von 20-40 % und 40-60 % anstehen.

Im Bereich östlich des Schulzensees sowie am Bauanfang westlich der B 198 sind sickerwasserbestimmte Sande vorhanden. Als Leitbodenformen sind hier Sand-Rosterden entwickelt (vernässungsfrei). Die Hauptbodenart bilden Sande unterschiedlicher Körnung, die von Schluffen und Tonen bzw. Geschiebeböden unterlagert und häufig von geringmächtigen Mutterbodenschichten, organisch verunreinigten Decksanden und Aufschüttungen überlagert werden.

Im nördlichen Plangebiet zwischen der B 198 und dem Mirower See sowie im Bereich Ragunsee sind holozäne Niedermoorböden mit hohen Puffervermögen und hoher Austauschkapazität und damit mit hoher Speicher- und Reglerfunktion sowie auch hoher biotischer Lebensraumfunktion anzutreffen. Das von den Einwendern P 3, P 4, P 6 und P 6 beschriebene Vorkommen wertvollen Niedermoorbodens im Ausbaubereich des Knotens mit der L 25 ist laut den vorliegenden Untersuchungen des Baugrundes außerhalb des plangegegenständlichen Streckenabschnitts West gelegen und beginnt ca. 30 m östlich der L 25 im Bereich des Streckenabschnittes Süd (U 1 Anlage 6, B 198 Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt). Bestandsdarstellung dieses Niedermoorbodens im Bereich der Starsower Niederung erfolgte in den Planunterlagen und im Planfeststellungsbeschluss des Vorhabens B 198 Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt. Durch den plangegegenständlichen Westabschnitt der Ortsumgehung Mirow sind keine weiteren vorha-

benbedingten Auswirkungen auf den von dort in ca. 55 m Entfernung beginnenden Niedermoorboden der Starsower Niederung zu erwarten.

In den besiedelten Bereichen des Planungsgebietes in Mirow, Mirowdorf und Starsow sind die von Menschen überformten Böden aufgrund von Verdichtung, Überbauung und Versiegelung sowie Störung der natürlichen Horizontabfolgen und Ablagerungen mehr oder weniger stark in ihrer natürlichen Funktion eingeschränkt. Zu den vorbelasteten Böden zählen hier auch Verkehrsflächen sowie Standorte und Trassen von Versorgungsleitungen.

Es bestehen Bodenvorbelastungen durch Schadstoffeinträge an Verkehrswegen angrenzende Böden. Landwirtschaftlich intensiv genutzten Böden sind durch Schadstoffeinträge aus dem Biocideinsatz, Bodenverdichtung und erhöhte Nährstoffgehalte durch Düngung sowie Veränderungen des natürlichen Bodengefüges mit einhergehender erhöhter Verschlammungs- und Erosionsneigung durch Befahren mit schwerem Arbeitsgerät und Bodenbearbeitungsmaßnahmen vorbelastet. Es sind aufgrund von Bewirtschaftung und Befahrung der Flächen Bodenverdichtungen und zu verzeichnen.

Vorbelastungen bestehen auch in Bezug auf Kampfmittel, insbesondere im östlichen Teil des Planungsgebietes (U12.0, S. 77).

#### Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut

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

Die Versiegelung des Bodens erfolgt auf einer Fläche von ca. 2,8 ha. Hervorzuheben ist hierbei die Versiegelung von gewachsenen, biotisch aktiven Boden. Sie hat den Verlust sämtlicher Bodenfunktionen und eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate zur Folge. Auf weiteren 1,3 ha erfolgt eine Überformung des Bodens durch Einschnitts- und Dammböschungen.

Verlust und Beeinträchtigungen von Böden mit einer hohen Speicher- und Reglerfunktion sowie der biotischen Lebensraumfunktion und damit von besonderer Bedeutung sind nicht gegeben, die im Planungsraum vorhandenen Niedermoorbereiche werden von der Trasse nicht tangiert.

Im Bereich des technologischen Streifens (Baustraße) erfolgt eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von 1,1 ha (U 12.0 S. 126).

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

Im Bereich des herzustellenden Straßenkörpers wird der zu schützende Oberboden getrennt abgeschoben, seitlich gelagert und durch geeignete Zwischenbegrünungssaat geschützt sowie nach Profilierung der Fahrbahnnebenflächen auf Böschungen und am Straßenrand wieder aufgebracht. Zur Vermeidung baubedingter Schadverdichtungen und damit Beeinträchtigungen der Bodenfunktion wird für die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen wie Baustraßen, Umfahrungen und Materiallagerflächen im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept gemäß DIN 19639 in Verbindung mit der Anwendungshilfe zum baubegleitenden Bodenschutz nach DIN 19639 bei Bauvorhaben der Straßenbauverwaltung M-V erstellt und bauvertraglich umgesetzt. Trotz Schutzmaßnahmen herbeigeführte Bodenverdichtungen im Bereich der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen beseitigt und die Flächen wieder in den vorherigen Zustand gebracht. In Bereichen durchschnittlicher Waldflächen erfolgen durch Sukzessionsmaßnahmen (A 6.1, A 6.2) Aufwertungen der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen. Durch Verzicht auf Arbeitsstreifenflächen im Grenzbereich zu ökologisch empfindlichen Bereichen bei Bau-km 0+500 und 1+700 wird die bauzeitliche Bodenbeeinträchtigung gemindert (U 12.0 S. 185).

Der Ausgleich des Eingriffs durch Versiegelung wird im geringen Umfang (1.424 m<sup>2</sup>) durch Entsiegelung vorhandener Flächenversiegelungen in den Bereichen nicht mehr benötigter Straßenkörper der B 198 (Ortseinfahrt Mirow West) erfolgen (A 2.1, A2.2). Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion durch Versiegelung (ca. 2,7 ha) wird insbesondere mit dem Maßnahmenkomplex Halboffenlandschaft Bolzsee, hier mit der Umwandlung von Acker in Grünland und Anlage von Wald und Hecken (E2) sowie mit der Anlage von Magerrasen (A1), Feldgehölzen (A3), gewässer- und straßenbegleitende Gehölzstrukturen (A4.1 und A4.2) sowie Sukzession (A5) multifunktional kompensiert. Mit den geplanten Maßnahmen insbesondere auf ehemals intensiv genutzten Ackerflächen soll die Voraussetzung geschaffen werden, die Speicher- Regler- und Filterfunktion sowie die Lebensraumfunktion des Bodens auf den Maßnahmenflächen dauerhaft zu verbessern.

## IV. Schutzgut Wasser

### Darstellung des Ist-Zustandes

Das Planungsgebiet sowie dessen Umgebung werden durch eine Vielzahl von Still- und Fließgewässern charakterisiert.

Als bedeutend sind der im Norden gelegene Mirower See und der Zotzensee im Süden als mittelgroße Rinnenseen zu benennen. Beide als überwiegend naturnah eingestufte Seen werden über die Bundeswasserstraße Müritz-Havel-Wasserstraße (hier Mirower Kanal mit > 5m Breite) miteinander verbunden. Der Zotzensee ist laut Bewirtschaftungsplan der Flussgebietseinheit (FGE) „Elbe“ in einem schlechten ökologischen Zustand. Das bedeutet, die Werte für die biologischen Qualitätskomponenten des Zotzensees weisen erhebliche Veränderungen auf und große Teile der Gemeinschaft der Organismen verschiedener Arten (Biozönosen), die normalerweise bei Abwesenheit störender Einflüsse mit dem betreffenden Oberflächengewässertyp einhergehen (Referenzbedingungen), fehlen. Der Zustand der unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten ist mit „nicht gut“ bewertet. Die Einschätzung des chemischen Zustandes ohne Quecksilber in Biota lautet nach Bewirtschaftungsplan der FGE Elbe „gut“ (Karte 4.3.3). Einzelheiten sind der Unterlage 13.4 (alt) S. 18 ff. zu entnehmen.

Für den Mirower See wird der ökologische Zustand für den 3. Bewirtschaftungszeitraum (2022 bis 2027) als „unbefriedigend“ und sein chemischer Zustand als „nicht gut“ angegeben. Die Ursache hierfür wird in der bestehenden Belastung des Gewässers mit Chemikalien aus diffusen Quellen atmosphärischer Deposition und den Abläufen von Siedlungsgebieten gesehen, die zum Eintrag von Nährstoffen, Quecksilber und Quecksilberverbindungen und neu von Penthabromdiphenylether in das Standgewässer führen. Für beide prioritären Stoffe musste eine Überschreitung der definierten, stoffspezifischen Umweltqualitätsnormen innerhalb der Biota (Biota-UQN) festgestellt werden. Eine Überschreitung der Umweltqualitätsnorm für flussgebietsspezifische Schadstoffe lag nicht vor (BFG 2023e, FIS 2023b U 13.4, S. N58 ff).

Der Schulzensee bei Starsow befindet sich mit einem Abstand von 125 m in unmittelbarer Nähe zum Bauende der Ortsumgehung. Der Abstand der Fahrbahn zur Seeuferlinie beträgt ca. 100 m. Über den Graben von Starsow (L 03) steht er mit dem östlich der Ortschaft gelegenen Entwässerungsgrabensystem von Starsow in Verbindung. Eine Einschätzung seines ökologischen und chemischen Zustandes liegt nicht vor. Der Zustand des Sees kann insoweit beschrieben werden, als die 2010 ermittelte Trophieklasse „mesotroph“ dem potenziell natürlichen Zustand entspricht (weitere Angaben in U 13.4, S. N 49).

Der Schulzensee bei Starsow und der Mirower See haben aufgrund ihrer naturnahen Uferzonen als Wert- und Funktionselemente besondere Bedeutung (U 12.0 S. 85).

Südlich der Trasse befindet sich in einer Entfernung von 960 m der Sürlingsee und in 1,8 km Entfernung der Fehrlingsee. Für diese Gewässer ergeben sich auf Grund ihrer Lage und der Fließrichtung der zufließenden Gewässer keine Betroffenheiten. Auch für den östlich des Vorhabens liegenden Hopfensee sowie den nördlich des Vorhabens liegenden Granzower Möschen sind Betroffenheiten auf Grund der Lage, der Fließrichtung und der Entfernungen von > 300 m keine Betroffenheiten durch das Vorhaben zu erwarten.

Der zum Vorhaben nahe gelegene Schulzensee am Mirower See mit einer Fläche von 7,36 ha ist nicht WRRL-berichtspflichtig, eine Einschätzung seines ökologischen und chemischen Zustandes liegt nicht vor. Nach Angabe des Staatliche Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte (StALU MS) handelt es sich um ein ungeschichtetes Gewässer der Trophieklasse politroph 1. Der physikalisch-chemische und ökologische Gesamtzustand wurde 2006 als „nicht gut“ bewertet. Es ist zu vermuten, dass auf Grund der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung der umliegenden Flächen sowie durch atmosphärische Deposition (Straßenverkehr der B 198), der Nährstoffgehalt des Schulzensees bei Mirow weiterhin erhöht ist und der ökologische Zustand des Gewässers sich weiterhin innerhalb des 2. und 3. Bewirtschaftungszeitraumes in einem nicht guten Zustand befand bzw. befindet. Belegbare Daten liegen hierfür jedoch nicht vor.

Der 2,53 ha große Gründlowsee zwischen Mirower Kanal und B 198 steht über den Graben L 41 mit dem Mirower See in Verbindung. Eine Einschätzung seines ökologischen und chemischen Zustandes liegt nicht vor. Laut Daten des Jahres 2004 des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern handelt es sich auch beim Gründlowsee um ein ungeschichtetes Gewässer der Trophieklasse politroph 2. Der physikalisch-chemische und ökologische Gesamtzustand wurde 2004 als „nicht gut“ bewertet. Auch hier ist auf Grund der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung der umliegenden Flächen sowie durch atmosphärische Deposition (Straßenverkehr der B 198) und durch die nahe Wohnbebauung anzunehmen, dass der Nährstoffgehalt des Gründlowsees unverändert erhöht ist und der ökologische Zustand des Gewässers sich innerhalb des 2. und 3. Bewirtschaftungszeitraumes in einem nicht guten Zustand befand bzw. nach wie vor befindet. Belegbare Daten liegen hierfür jedoch nicht vor.

Die Müritz-Havel-Wasserstraße, ist ein künstlich angelegtes Fließgewässer des Typs 15 „sand- und lehmgeprägte Tieflandflüsse“, mit einem mäßigen ökologischen Potential (entsprechend § 5 Abs.2 OGewV), welches zwar im nördlichen Bereich teilweise am Ufer verbaut ist, die Natürlichkeit jedoch nach Süden hinzunimmt. Der biologische Zustand ist für den Mirower Kanal laut Wasserkörpersteckbrief der FGE Elbe für den 3. Bewirtschaftungszeitraum (von 2022 bis 2027) mit „mäßig“ angegeben. Der hydromorphologische und der physikalisch-chemische Zustand



werden jeweils in der Gesamtbewertung mit „nicht gut“ angegeben.

Bei der Morphologie des Gewässers konnte eine Verschlechterung zum 2. Bewirtschaftungszeitraum festgestellt werden. Der Zustand der morphologischen Qualitätskomponente wird für den 3. Bewirtschaftungszeitraum (von 2022 bis 2027) neu als „schlecht“ angegeben. Gleiches gilt für den Wasserhaushalt sowie die Durchgängigkeit des Mirower Kanals.

Hinsichtlich seines physikalisch-chemischen Zustandes weist das Gewässer einen erhöhten Versauerungszustand und einen schlechten Sauerstoffhaushalt auf. Sein Salzgehalt und seine Belastung mit Stickstoff- und Phosphorverbindungen wird hingegen als „gut“ eingestuft.

Als Belastungen werden Nährstoffanreicherungen (Eutrophierungsgefahr) Habitatveränderungen aufgrund hydromorphologischer Beeinträchtigungen, Verunreinigungen durch prioritäre Stoffe und andere spezifische Schadstoffeinträge aufgrund von landwirtschaftlicher Nutzung, Gewässerausbau, Staubauwerken, Oberflächengewässerbelastungen (z.B. Bootsverkehr) und anderer diffuser Quellen angegeben (13.4, S. N 40 ff).

Des Weiteren gibt es verschiedene naturferne Gräben (Gewässer II. Ordnung), die Teile des Planungsgebietes entwässern. Nördlich und östlich des Schulzensees verläuft der Graben L 03, der den Schulzensee mit der Müritz-Havel-Wasserstraße verbindet und mit dem Entwässerungsgrabensystem in Starsow in Verbindung steht. Am Auslauf des Schulzensees befindet sich ein Staubauwerk, mit dem der Abfluss bzw. Auslauf reguliert werden kann.

Der Graben L 03 ist ein künstliches Gewässer, das starker Instandhaltung unterliegt. Er ist kein nach WRRL berichtspflichtiges Gewässer, so dass keine Daten zur weiteren Zustandsbeschreibung vorliegen.

Bei dem Graben L 041 handelt es sich um einen ca. 410 m langen nach Südosten ausgerichteten, zur Binnenentwässerung künstlich angelegten und entsprechend instandgehaltenen Graben, der sich westlich des Mirower Sees befindet und diesem zufließt. Der Graben L 041 entspricht einem Gewässer 2. Ordnung. Über seinen chemischen und ökologischen Zustand sind keine Angaben bekannt. Der Graben L 041 unterliegt keiner Berichtspflicht nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

Bei dem Graben L 041/125 handelt es sich um einen ca. 410 m langen nach Osten ausgerichteten, ebenfalls künstlich angelegten Graben, der sich westlich des Mirower Sees befindet und diesem über ein vorhandenes Gewässersystem (Gräben und Gründlowsee) zufließt. Der Graben L 041/125 entspricht einem Gewässer 2. Ordnung. Über seinen chemischen als auch ökologischen Zustand sind keine Angaben bekannt. Der Graben L 041/125 unterliegt keiner Berichtspflicht nach Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Aufgrund des künstlichen Charakters und

der intensiven Unterhaltung dieser Gräben wird das ökologische Potential als gering bewertet. Bei dem Entwässerungsgrabensystem aus Starsow handelt es sich um ein aus ca. 22 Gräben bestehenden Entwässerungskomplex auf einer Fläche von ca. 922 m<sup>2</sup>, der über den Graben aus Starsow (Graben L03) dem Mirower Kanal zufließt. Nordwestlich der Ortschaft Starsow gelegen steht er des Weiteren über den Graben aus Starsow (Graben L03) mit dem Schulzensee bei Starsow in Kontakt. Die Gräben entsprechen überwiegend Gewässern 2. Ordnung. Nur drei Gräben unterliegen keiner Ordnung. Über ihre chemischen als auch ökologischen Zustände sind keine Angaben bekannt. Die Gräben des Entwässerungsgrabensystems bei Starsow unterliegen keiner Berichtspflicht nach WRRL.

Das Grundwasser (Grundwasserkörper HAV-OH-4 16 Havel Oberlauf der Flussgebietseinheit Elbe) hat im Planungsbereich aufgrund eines theoretischen Grundwasserdargebotes von > 10.000 m<sup>3</sup> eine hohe Bedeutung (UVS 2009 S. 42) und wird zur Trinkwassergewinnung genutzt. Die Fließgeschwindigkeiten des Grundwassers im Planungsgebiet sind mit  $\leq 0,25$  m/d sehr gering. In Abhängigkeit von der Verteilung des Bodensubstrats sowie seines Flurabstands werden Bereiche mit unterschiedlichem Geschütztheitsgrad des Grundwassers gegenüber Beeinträchtigungen durch flächenhaft eindringende Schadstoffe abgegrenzt. Im Untersuchungsraum des Vorhabens gibt es überwiegend sandige Böden mit bindigen Anteilen zwischen 20 und 80 %. Überwiegend hat das Grundwasser im Untersuchungsgebiet einen Flurabstand von > 10 m. Im Bereich der Gemeinde Lärz sind die Flurabstände mit 5 - 10 m geringer. Das Grundwasser wird in diesen Bereichen aufgrund der bindigen Bodenbestandteile und des Flurabstandes in die Geschütztheitsklasse B (relativ geschützt) eingeordnet. Entlang des Mirower Sees und am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebietes bei Mirowdorf und Starsow liegt das Grundwasser im Abstand von > 2 bis 5 m unter Geländeoberkante. Der Anteil bindiger Bodenbestandteile an der Versickerungszone beträgt dort < 20 %, so das in diesem Bereich die Geschütztheitsklasse A (nicht geschützt) und aufgrund sehr geringer Grundwasserfließgeschwindigkeit von < 0,25 m/d eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag für das Grundwasser vorliegt. Die Bereiche mit einem geringen Grundwasserflurabstand (< 2 m) und ohne schützende Deckschichten nordöstlich der B 198 und im Nahbereich des Schulzensees haben hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag für das Grundwasser und hohe Bedeutung für den Wasserhaushalt (U 12.0 S. 85). Die UVS im Kartenteil Blatt Nr. 5 stellt die Grundwasserbestandssituation im Untersuchungsgebiet mit Abgrenzung von Bereichen unterschiedlicher Geschütztheitsgrade des Grundwassers sowie Bereichen unterschiedlicher Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag dar.

Aus Beiträgen aus der Öffentlichkeit werden Bedenken hinsichtlich der Betrachtung der Empfindlichkeit des Grundwassers (im Bereich des Schulzensees bei Starsow) vorgebracht, ohne

dass es zur fachlich nachvollziehbaren Ausführungen kommt.

Am nordöstlichen Ortsrand von Mirow befindet sich ein Trinkwasserschutzgebiet der Zone III, das vom Vorhaben nicht tangiert wird. Weitere Trinkwasserschutzzonen sind nicht bekannt. Insgesamt wird für den Grundwasserkörper HAV-OH-4 der FGE Elbe eine Fläche von 82.825,02 ha ausgewiesen. Der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers Havel Oberlauf wird für den 3. Bewirtschaftungszeitraum als „gut“ angegeben. Allerdings weist der Grundwasserkörper laut Wasserkörpersteckbrief im 3. Bewirtschaftungszeitraum (von 2022 bis 2027) eine Verschmutzung mit Chemikalien aus diffusen Quellen der Landwirtschaft auf. Eine Überschreitung der nach Anlage 2 GrwV definierten Schwellenwerte für grundwasser-belastende Stoffe lag im 3. Bewirtschaftungszeitraum (von 2022 bis 2027) aber nicht vor. Die dem Steckbrief zur Grundwassergüte des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (BFG 2023d, FIS 2023c) zu entnehmenden weiteren allgemeinen Bewertungen zur Grundwasserbelastung des Grundwasserkörpers Havel Oberlauf für den 3. Bewirtschaftungszeitraum (von 2022 bis 2027) mit gemessener Datengrundlage des Zeitraumes von 2015 bis 2020 sind in U 13.4 Tab. 23 dargestellt.

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

Vorbelastungen des Grundwassers ergeben sich aufgrund landwirtschaftlicher Nutzung durch Nährstoffeinträge, Rückständen von Pflanzenschutzmitteln sowie Versalzung durch mineralische Dünger oder durch Abwasser (U 12.0, S. 81ff., UVS, S.39 ff., Karte 2 Blatt 5, U 12.6, S. 32ff., U 13.4).

### Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser

#### *Oberflächengewässer*

Durch das Vorhaben sind direkte und indirekte baubedingte Wirkungen auf Fließgewässer und Standgewässer nicht auszuschließen. Die Müritz-Havel-Wasserstraße bzw. der Mirower Kanal und die Gräben L 03 und L 041/125 sind direkt vom Vorhaben betroffen, Baukörper und Baufeld befinden sich im Bereich dieser Fließgewässer. Sämtliche oben beschriebene Standgewässer (Mirower See, Zotzensee, Schulzensee bei Starsow und Schulzensee bei Mirow, Fehrlingsee, Gründlowsee, Sürlingsee, Hopfensee und Granzower Möschen) werden durch das Bauvorhaben nicht direkt in Anspruch genommen, es erfolgt keine Einleitung von Straßenoberflächenwasser in diese Gewässer. Eine indirekte Beeinträchtigung ist lediglich über die bestehenden

Gewässerverbindungen für den Zootensee bzw. durch die trassennahe Lage für den Schulzensee bei Starsow und den Mirower See möglich. Der Zootensee wird durch die Müritz-Havel-Wasserstraße gespeist, es besteht somit die Möglichkeit einer indirekten Betroffenheit vom Vorhaben über die Gewässerverbindung über den Mirower Kanal, den Graben aus Starsow (L 03) und den Graben L 041/125.

Eine Beeinträchtigung des Standgewässers kann jedoch auf Grund seiner Entfernung zum Eingriffsort von mind. 3,8 km und mehr ausgeschlossen werden. Der Schulzensee bei Starsow befindet sich mit einer Entfernung von ca. 100 m zum Fahrbahnrand der Ortsumfahrung im trassennahen Bereich und steht in Verbindung mit dem Graben L 03. Eine indirekte Wirkung des Vorhabens kann somit nicht vorab ausgeschlossen werden.

#### *Baubedingte Auswirkungen auf die Oberflächengewässer*

Das Vorhaben verursacht direkte Wirkungen bei der Herstellung der temporären Umfahrungen im Bereich der Brückenbauwerke BW 3 W und BW 5 W mit Grabenbettverlegung, Gewässer- sohlenanpassung, temporären Rohrdurchlässen und Erdarbeiten im Straßenkörperbereich. Weitere Auswirkungen entstehen bei der Baufeldfreimachung und dem Baustellenbetrieb im Bereich der zu querenden Gewässer Mirower Kanal, Graben aus Starsow (Graben L03) und Graben L041/125 sowie bei der Gründung der Brückenwiderlager aller Brückenbauwerke und die Begradigung des Grabens aus Starsow (Graben L03).

Während der Bauarbeiten kann es bei den im Baufeld befindlichen Oberflächengewässern Mirower Kanal, dem Graben aus Starsow (Graben L03) und dem Graben L041/125 zu einem baubedingten, zeitlich begrenzten Eintrag an Schadstoffen durch Baumaschinen und Baugeräte kommen. Es besteht das Risiko, dass für den Bau oder die Baufahrzeuge benötigte schadstoffhaltige bzw. chemische Bau-, Betriebs- und Hilfsstoffen auslaufen und somit zu einer Belastung der Fließgewässer und mit ihnen in Verbindung stehenden Gewässer führen könnten.

Die Herstellung der temporären Umfahrung mit bauzeitlicher Verrohrung und Gewässerlaufverlegung des Grabens L03, die Verrohrung des Grabens L041/125 sowie die Setzung der Brückenwiderlager bei allen direkt betroffenen Gewässern ist mit baubedingtem Eintrag von Erdmaterialien in die betroffenen Fließgewässer verbunden. Der Sedimenteintrag kann sich hierbei mit Trübungsfahnen in einem kurzzeitig reduzierten Lichteintrag sowie in einer zeitweiligen Sedimentation auf der Gewässersohle im vorhabennahen Bereich der Fließgewässer äußern. Eine kurzzeitige Beeinträchtigung der Unterwasservegetation und ggf. der Fisch- und Zoobenthofauna der direkt durch das Vorhaben betroffenen Fließgewässer kann hierdurch somit nicht ausgeschlossen werden.

Da bei den direkt betroffenen Gräben L03 und L041/125 eine geringe bis keine Fließgeschwindigkeit vorliegt, ist eine Sedimentation von aufgewirbeltem Gewässersohlen- und eingetragem Erdmaterial in einer Entfernung von max. 20 bis 30 m um das Baufeld herum zu erwarten. Da die lokale Eintrübung und damit verbundene Sedimentation der Fließgewässer jedoch nur zeitlich begrenzt zu erwarten ist, die bauzeitliche Verrohrung ebenfalls nur temporär stattfindet und lokal begrenzt ist und die nach WRRL nicht berichtspflichtigen Entwässerungsgräben L03 und L041/125 nur eine geringe Wasserführung aufzeigen, was auf keinen Fischbestand schließen lässt, ist eine längerfristige Beeinträchtigung der gesamten Grabenvegetation und –fauna jedoch nicht zu befürchten.

Auch eine Beeinträchtigung des physikalisch-chemischen und ökologischen Zustandes aller indirekt als auch direkt durch das Bauvorhaben betroffenen Oberflächengewässer durch in freigesetzten Sohlensedimenten bzw. Erdmaterialien enthaltene Phosphor- und Stickstoffverbindungen wird ausgeschlossen (U 13.4, S. N 81).

Die durch die Tiefgründungsbohrungen für das Querungsbauwerk über den Mirower Kanal (BW 1) potenziell freigesetzte Erdmaterialmenge wird als gering und seine Effektwirkung auf das ökologische Potenzial des Fließgewässers als vernachlässigbar angesehen. Alle weiteren Arbeiten finden im Bereich hinter den Spundwänden statt, wodurch der Sedimenteintrag in das Fließgewässer Mirower Kanal tatsächlich gering ist und daher als tolerierbar angesehen wird.

Indirekte Beeinträchtigungen auf entferntere Oberflächengewässer sind vor allem durch die bei den Baumaßnahmen freigesetzten Erdmassen (Sedimentfahnen) und den Baustellenbetrieb (inkl. atmosphärischer Deposition) nicht auszuschließen. Aufgrund der Entfernungen der relevanten Gewässer Fließ- und Standgewässer Graben L041/204, Graben L041, Grabensystem der Starsower Niederung, Gründlowsee, Mirower See und Schulzensee bei Starsow von ca. 400 m bis 1,30 km zum Bauvorhaben ist eine indirekte Beeinträchtigung dieser ferngelegenen Gewässer durch die Arbeiten im Gewässerbereich der Gewässer Mirower Kanal, Graben L041/125 und Graben aus Starsow (Graben L03) durch Erdmaterial nicht zu erwarten.

#### *Anlagenbedingte Auswirkungen auf die Oberflächengewässer*

Auf die Oberflächengewässer kann es zu Auswirkungen aufgrund von Flächeninanspruchnahmen durch Bautätigkeit und Überbauung der Müritz-Havel-Wasserstraße und des Grabens L 03 kommen. Einengungen des Grabens L 03 werden durch Überquerung mit Einfeldbrückenbauwerken (BW 3 und BW 5) und fischottergerechter Bermenausbildung vermieden. Auf Grund des örtlich eng begrenzten Eingriffs und des geringen ökologischen Potentials des Graben L 03 sind Verschlechterungen der hydromorphologischen oder physikalisch-chemischen und biologischen

Qualitätskomponenten nicht zu erwarten. Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung des chemischen Zustandes des Gewässers ist durch die Bauwerksanlagen nicht gegeben.

Bei der Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße kommt es durch die einzubringenden Spundwände für das BW 1 im Gewässerrandbereich zur Verengung des Mirower Kanals auf eine Breite von 24,00 m (Bestandsbreite im betroffenen Bereich ca. 35 m). Es handelt sich um eine randlich kleinflächige Einengung auf ca. 30 m Fließlänge. Im Bereich der Widerlager um und im Zwischenbereich zwischen Widerlager und Spundwand kommt es zum Verlust von Ufervegetation. Die hydrologische Durchgängigkeit des Fließgewässers wird durch die kleinflächige Einengung nicht beeinträchtigt. Es entsteht eine kurze Breitenvariation, die sich eher positiv auf den hydromorphologischen Gewässerzustand auswirkt. In der Gesamtbetrachtung des anlagenbedingten wasserbaulichen Eingriffs wird unter Berücksichtigung, dass es sich um ein künstliches Gewässer mit hoher hydromorphologischer Vorbelastung unter starker Beeinflussung durch den Rückstau der Schleuse Mirow handelt, gutachterlich und fachbehördlich (Stellungnahme des StALU MS vom 15.03.2023) eingeschätzt, dass das Vorhaben keinen erheblichen Einfluss auf die hydromorphologischen oder physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten der Müritz-Havelwasserstraße hat. Durch das Vorhaben kommt es durch die mit dem zu errichtenden Brückenbauwerk BW 1 gewährleistete Durchgängigkeit des Gewässers zu keiner anlagenbedingten Beeinträchtigung des Fischbestandes des Mirower Kanals. Auch die in den Boden einzubringenden Spundwände wirken sich nicht negativ auf die ökologische Durchgängigkeit des Gewässers aus. Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung der biologischen Qualitätskomponente Fische kann somit ausgeschlossen werden. Zwar geht mit der Gewässerflächeninanspruchnahme durch die Spundwände inkl. den angrenzenden Brückenwiderlagern Ufervegetation und Gewässerfläche für Makrophyten und Makrozoobenthos verloren. Da dies jedoch nur an den Randbereichen des Gewässers auf einer Fläche von ca. 316 m<sup>2</sup> erfolgt, wird der Eingriff und seine Effektwirkung auf die biologischen und hydromorphologischen Qualitätskomponenten in Bezug auf die Länge des Gewässers von ca. 4,95 km als gering und damit als vernachlässigbar angesehen. Der anlagenbedingte Beschattungseffekt der Gewässersohle durch das Bauwerk auf das ökologische Potenzial des Gewässers wird ebenfalls als gering und damit als vernachlässigbar angesehen. Seitlich des Bauwerks ist weiterhin ein Lichteinfall gegeben, wodurch ein potenzieller Makrophytenbestand durch die Überführungen des Gewässers nicht negativ beeinträchtigt wäre. Auch sind anlagenbedingt keine Beeinträchtigungen des potenziellen chemischen Zustands des Gewässers zu erwarten (U 13.4 S. N 86 ff).

Der den Bereich der Trasse kreuzende Graben L041/125 wird mit einem Rohrdurchlass DN 800 auf einer Länge von ca. 35 m verrohrt und durch die neuanzulegende Fahrbahn dauerhaft überbaut. Damit gehen lokal begrenzt Ufer- und Wasservegetation verloren. Der Eingriff in das

künstliche Gewässer ist lokal begrenzt, der Grabencharakter bleibt erhalten. Da es sich bei dem betroffenen Gewässer um einen nach WRRL nicht berichtspflichtigen Entwässerungsgraben handelt und die Flächeninanspruchnahme des Gewässers randlich erfolgt, wird die Effektivwirkung auf seinen ökologischen Gesamtzustand – bei geringem ökologischen Potential aufgrund intensiver Unterhaltung – als gering und damit als vernachlässigbar angesehen. Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung seines chemischen Zustandes ist durch die randliche Verrohrung des Gewässers nicht gegeben. Die vorhandene Grabensohle von 60 cm wird mit dem Durchlassrohr von 80 cm Durchmesser nicht eingeeengt, eine Verschlechterung der Durchgängigkeit ist nicht zu erwarten (U 13.4, S. N 84).

#### *Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Oberflächengewässer*

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Ortsumgehung – Prognosehorizont 2030 - mit Berücksichtigung der B 189 erreicht mit 9.180 Kfz/Tag auf dem Abschnitt zwischen Knoten B 189n und Knoten L 25 bei und damit im besonders empfindlichen Bereich des Vorhabens bzgl. dem Schutzgut Wasser eine Stufe, welche Ablagerungen von Schadstoffen aus Tausalzen, Abrieb (Straßenoberfläche, Bremsen, Reifen usw.) sowie Tropfverluste (Getriebe- und Motorölen, Kraftstoffen, Frostschutzmitteln und Bremsflüssigkeit in einem solchem Umfang annehmen lassen können, dass sie sich durch Abspülungen bei Regenereignissen negativ auf die Gewässersysteme auswirken können. Eine direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser erfolgt in den Mirower Kanal bei BW 1. Dies betrifft das auf der Bauwerksoberfläche anfallende Niederschlagswasser. Ansonsten wird im gesamten Streckenverlauf das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser über die straßenbegleitenden Bankette, Böschungen und Mulden geleitet und kann dort offen versickern und steht somit dem Wasserhaushalt wieder zur Verfügung. Lediglich bei Starkregenereignissen kann es bei den Brückenbauwerken BW 3 W und BW 5 W in den Graben L 03 sowie im Bereich des Grabens L041/125 zum Eintrag von anfallendem Niederschlagswasser kommen. Indirekt könnten auf Grund bestehender Gewässerverbindungen zu den vom Vorhaben betroffenen Gewässern auch die Gewässer Graben L041/204, Graben L041, das Grabensystem der Starsower Niederung sowie der Gründlowsee und der Mirower See eine betriebsbedingt betroffen sein. Gleiches gilt für die Standgewässer Schulensee bei Starsow und bei Mirow auf Grund von atmosphärischer Deposition.

Zwar erfolgt im Bereich des Brückenbauwerkes BW 1 W das Einleiten von anfallendem Niederschlagswasser über eine Kaskade in den Mirower Kanal. Da es sich hierbei jedoch nur um eine Anteilmenge einer Fläche von ca. 550 – 600 m<sup>2</sup> handelt, wird gutachterlich und fachbehördlich

(Stellungnahme des StALU MS vom 15.03.2023) die Effektwirkung der potenziell im Niederschlagswasser enthaltenen verkehrsbedingten Schadstoffe auf das ökologische Potenzial und den chemischen Zustand des Gewässers als gering und damit als vernachlässigbar angesehen. Gleiches ist für den potenziellen Streusalzeintrag während der Wintermonate zu erwarten. Eine Überschreitung des Chloridgrenzwertes zur Erzielung eines guten Gewässerzustandes (200 mg/l) ist somit auf Grund der geringen Salzvorbeltung des Fließgewässers (U 13.4 Tab. 8 S. N 45) nicht gegeben (U 13.4 S. N 89 ff).

Gutachterliche wird eingeschätzt, dass der bei Starkregenereignissen mögliche indirekte Niederschlagseintrag in die Gewässer Graben L041/125 und Graben aus Starsow (Graben L03) gering und damit eine potenzielle Beeinträchtigung des chemischen Zustandes und des ökologischen Potentials ebenfalls gering und damit vernachlässigbar ist.

Zu begründen ist dieser Sachverhalt zum einen durch die Aufnahmekapazität des Bodens von 150 l / (s\*ha) Regenwasser im Vergleich zur durchschnittlichen zu erwartenden Regenpende von  $r_{15,1} = 102,8 \text{ l / (s*ha)}$  (MIV-Neustrelitz 2020a). Starkregenereignisse nehmen zwar auf Grund der zunehmenden Klimaerwärmung zu, werden jedoch in diesem Bereich auf Grund der vorherrschenden Reliefgegebenheiten als gering eingeschätzt. Nach Angaben des Potsdamer Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) ist eine starke Zunahme von Starkregenereignissen besonders für den Süden Deutschlands und die Region um die Stadt Hagen in Nordrhein-Westfalen, nicht für den Norden Deutschlands zu erwarten. Eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der ökologischen Potentials des Grabens L041/125 und des Grabens aus Starsow (Graben L03) durch im anfallenden Niederschlagswasser enthaltene verkehrsbedingte Schadstoffe kann somit ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für einen potenziellen Streusalzeintrag während der Wintermonate.

Da eine betriebsbedingte Beeinträchtigung des Mirower Kanals, des Grabens L041/125 und des Grabens aus Starsow (Graben L 03) ausgeschlossen werden kann, ist auch mit keiner betriebsbedingten Beeinträchtigung der mit den Gewässern in Verbindung stehenden Gewässern Graben L041/204, Graben L041, Gründlowsee, Mirower See und dem Grabensystem der Starsower Niederung zu rechnen.

Durch den gewässernahen Trassenverlauf der Ortsumgehung B 198 Mirow West im Bereich des Schulzensees bei Starsow in einer Entfernung von ca. 100 m ist ein Eintrag von verkehrsbedingten Luftschadstoffen, insb. Stickstoffoxide (NOx) und Feinstaubpartikel mit zusätzlicher Metallbelastung (Blei, Cadmium, Nickel, Arsen etc.), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und Schwefeloxide (SOx) anzunehmen. Durch eine anzunehmende Vorbeltung



des Gewässers durch von der Ortschaft Starsow und dem gewässernahen Verlauf der L 25 eingetragene verkehrs- und hausbrandbedingte Schadstoffe, ist durch das Vorhaben mit einer geringen zunehmenden Nährstoffbelastung inkl. Eutrophierungserscheinung zu rechnen. Aufgrund der hauptsächlich auftretenden westlichen und südlichen Winde (UVS 2009) und der damit überwiegend abgewandt vom Schulzensee stattfindenden Deposition der verkehrsbedingten Schadstoffe wird die zu erwartende betriebsbedingte Effektwirkung auf das Standgewässer als gering und damit als tolerierbar eingeschätzt.

Der Schulzensee bei Mirow wird aufgrund der schon bestehenden Belastung durch die vorhandene B 198 und die weiter abrückende neue Ortsumfahrung keine zusätzliche vorhabenbedingte Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe erfahren.

Insgesamt wird gutachterlich eingeschätzt, dass mit keiner betriebsbedingten Beeinträchtigung der chemischen als auch ökologischen Zustände bzw. Potenziale der direkt sowie potenziell indirekt betroffenen Oberflächengewässer zu rechnen ist (U 13.4, S. N 91).

## Grundwasser

### *Baubedingte Auswirkungen auf das Grundwasser*

Baubedingte Wirkungen auf den Grundwasserkörper Havel Oberlauf können eintreten durch temporäre Versiegelung und Bodenverdichtung im Bereich der temporären Umfahrungen, des technologischen Streifens und der Baustelleneinrichtungsflächen. Die Auswirkung temporäre Versiegelung bzw. Teilversiegelung durch bauzeitliche Flächenbefestigungen Umfahrungsstrecken auf die Grundwasserneubildung ist aufgrund der im Verhältnis zum Grundwassereinzugsgebiet (862,274 km<sup>2</sup>) geringen Flächen von ca. 0,011 km<sup>2</sup> und der zeitlich begrenzten Wirkung vernachlässigbar, zumal das anfallende Niederschlagswasser seitlich der befestigten Flächen versickern kann. Auch sind bauzeitliche Grundwasserabsenkungen bzw. –entnahmen nicht vorgesehen, so dass eine baubedingte Beeinträchtigung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers Havel Oberlauf durch das Vorhaben nicht gegeben ist.

Im Zuge des Baustellenbetriebs und durch den temporären Umleitverkehr kann es zum Eintrag von Schadstoffen kommen. Vor allem in Bereichen mit vorherrschenden geländenahen Grundwasserständen ( $\leq 2$  m und  $> 2 - 5$  m, besteht hierbei ein höheres Schadstoffeintragspotenzial als im Bereich, wo das Grundwasser tiefer als 10 m liegt. Dies ist vor allem im Bereich des Grabens aus Starsow (Graben L03) und im Bereich des Schulzensees bei Starsow gegeben. Durch im weiteren beschriebene bauzeitliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen kann eine baubedingte Beeinträchtigung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers Havel Oberlauf durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.

### *Anlagenbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser*

Die mit der Anlage des Straßenkörpers verbundene Versiegelung und Teilversiegelung von ca. 2,8 ha Fläche hat aufgrund der damit einhergehenden Verringerung von Niederschlagsinfiltrationsflächen Auswirkungen auf das Grundwasser. Damit verbunden ist eine Erhöhung des Oberflächenabflusses und damit der Verdunstung des Niederschlagswassers, wodurch sich die Grundwasserneubildungsrate verringert. Die Trassenentwässerung erfolgt fast ausschließlich in straßenbegleitende, neu anzulegende Versickerungsmulden, wodurch der überwiegende Teil des anfallenden Niederschlagswassers dem Grundwasserkörper weiterhin zugeführt werden kann (U 13.1, S. 3 u. 5). Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung des guten mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers Havel Oberlauf ist durch anlagenbedingte Effektwirkungen nicht zu erwarten und kann dementsprechend ausgeschlossen werden (U 13.4, S. N 94).

Eine negative Beeinträchtigung des guten chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers durch die Anlage des Straßenkörpers infolge von Schadstofffreisetzungen aus dem Baukörper ist mit Einhaltung der technischen Regeln für die Lieferung von Erd- und Baustoffen (TL BuB E-StB, TL Gestein-StB, TL SoB-StB, TL Beton-StB, TL Asphalt-StB, TL/TP-Ing u.s.w.) nicht zu besorgen.

### *Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser*

Durch den nutzungsbedingt verursachten Eintrag von Schadstoffen durch den Verkehr und Tausalzeinsatz über das offene neu anzulegende straßenbegleitende Entwässerungssystem sowie über das Luft-Bodengefüge sind betriebsbedingte Wirkungen auf den Grundwasserkörper Havel Oberlauf grundsätzlich nicht auszuschließen.

Da die Hauptentwässerung der Trasse fast ausschließlich über die Bankette und Böschungen in die neu anzulegenden Versicker-/ Verdunstungsmulden vorgesehen ist, werden im Niederschlagswasser enthaltene Schadstoffe über die Filter-Reinigungsfunktion des Oberbodens ausgetragen und gelangen somit nicht in das Grundwasser. Zum anderen konnten Studien zeigen, dass Bankettmaterial zusätzlich zum Austrag von im Niederschlagswasser enthaltene Schadstoffe beiträgt, wodurch auch hierdurch eine Schadstoffreduktion erfolgt (U 13.4 S. N 89). Die Filterfunktion des Bodens ist geeignet, die verkehrsbedingt anfallenden Schadstoffe aus Abgasen und Reifenabrieb aus dem Niederschlagswasser zu filtern. Mit Ausnahme der Bereiche südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße ist das Grundwasser gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen geschützt (Grundwasserflurabständen > 10 m). In den verbleibenden Bereichen ist das Grundwasser aufgrund der Grundwasserflurabstände < 10 m gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffe zwar als ungeschützt eingestuft. Eine nach den Richtlinien für

die Entwässerung von Straßen (REwS) für flächenhafte Versickerung erforderliche Sickerstrecke von mindestens 1 m von Fahrbahnoberkante bis Grundwasserspiegel, die neben einer herzustellenden bewachsenen Bodenzone Voraussetzung für ausreichenden Schadstoffrückhalt und –abbau zum Grundwasserschutz ist (Kap. 8.2.2 REwS), wird im gesamten Streckenbereich gewährleistet.

Weiterhin ist durch das Vorhaben durch betriebsbedingten Tausalzeinsatz eine Beeinträchtigung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers potentiell gegeben. Die Berechnung des Salzeintragen unter Annahme der durchschnittlich zwischen 2016 und 2022 im Untersuchungsgebiet eingesetzten Tausalzmengen hat ergeben, dass eine Erhöhung des Grundwasserchloridgehaltes um 1,42 bis 2,17 % anzunehmen ist. Dennoch ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung des Grundwasserkörpers von max. 22 mg/l Cl<sup>-</sup> und des für einen guten chemischen Zustand maßgeblichen Schwellenwertes von 250 mg/l Cl<sup>-</sup> keine vorhabenbedingte Verschlechterung des chemischen Zustandes bzgl. Chloridgehalt zu besorgen (U 13.4, S. N 96 ff).

Es verbleibt ein allgemeines Risiko der Verunreinigung ungeschützter Grundwasser infolge von Unfällen.

Die Wasserschutzzone III am nordöstlichen Ortsrand von Mirow liegt in einer Entfernung von ca. 350 m zum Bauvorhaben und ist somit vom Vorhaben nicht betroffen.

Nach gutachterlicher, vorstehend dargelegter Betrachtung aller bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkfaktoren und unter Berücksichtigung nachfolgend beschriebener Merkmale des Vorhabens und des Standorts sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung kann eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen, morphologischen, hydromorphologischen und physikalisch-chemischen Zustandes bzw. Potenzials aller direkt und indirekt betroffenen Gewässer sowie des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des betroffenen Grundwasserkörpers HAV\_OH\_4\_16 „Havel Oberlauf“ durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden (U 13.4, S. N 102 und N 106).

#### Merkmale des Vorhabens und des Standorts sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Bei der technischen Vorhabenplanung werden vorhabenimmanente Vermeidungen vorgesehen.

Da die Böden im Vorhabenbereich ein ausreichendes Versickerungsvermögen haben, erfolgt die Straßenoberflächenentwässerung über die versickerungsfähigen Böschungs- und Muldenflächen, wodurch die Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch Versiegelungswirkung und die hydraulische Belastung der Oberflächengewässer vermindert wird (U 13.1). Die

vorgesehene Versickerung des auf der Straßenoberfläche anfallenden Niederschlagswassers erfolgt über eine 0,2 bis 0,3 m mächtige bewachsene Bodenschicht als Reinigungszone. Der Grundwasserflurabstand und die Filterfunktion des anstehenden Bodens bietet ausreichenden Schutz vor dem Eintrag von verkehrsbedingten Schadstoffen in das Grundwasser.

Die Funktion der Müritz-Havel-Wasserstraßen und der Gräben L 03 und L 041/125 werden durch den Bau von Durchlassbauwerken (BW 1 W, BW 3 W, BW 5 W, DL DN 800) aufrechterhalten, durch ausreichende Bauwerksdimensionierung wird eine Einengung der Gewässerquerschnitte vermieden (U 13.4, S. N 83 ff).

Bzgl. der während der Bauzeit möglichen Schadstoffbelastungen der im Baufeld befindlichen Fließgewässer und des Grundwasserkörpers durch Baumaschinen und Baugeräte sowie Auswirkungen durch Sedimenteintrag ist von keinem vorhabensspezifischen erhöhten Risiko auszugehen. Die Gefahr des Schadstoffeintrages besteht bei jedem Bauvorhaben. Sie ist durch qualifizierten Bauablauf und bauvertraglich zu vereinbarende regelgerechte Schutzmaßnahmen - insb. gemäß ATV DIN 18299, 18300, 18305, 18320, ZTV-E, ZTV-La, ZTV-Ew, ZTV-W, die eine sachgemäße Lagerung und Verwendung von im Rahmen der Baumaßnahme zu verwendenden schadstoffhaltigen bzw. chemischen Bau-, Betriebs- und Hilfsstoffen gewährleisten, sowie durch eine tägliche Überprüfung der genutzten Baumaschinen und Lagerflächen zu vermeiden und baubedingte Beeinträchtigungen auf den chemischen Zustand der Fließgewässer Müritz-Havel-Wasserstraße, Graben aus Starsow (Graben L03) und Graben L041/125 und mit ihnen in Verbindung stehenden Gewässer und den Grundwasserkörper somit nicht zu erwarten.

Zur Vermeidung baubedingter Schadverdichtungen und damit Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung wird für die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen wie Baustraßen, Umfahrungen und Materiallagerflächen im Zuge der Ausführungsplanung ein Bodenschutzkonzept gemäß DIN 19639 in Verbindung mit der Anwendungshilfe zum baubegleitenden Bodenschutz nach DIN 19639 bei Bauvorhaben der Straßenbauverwaltung M-V erstellt und bauvertraglich umgesetzt. Trotz Schutzmaßnahmen herbeigeführte Bodenverdichtungen im Bereich der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen beseitigt und die Flächen wieder in den vorherigen Zustand gebracht.

Durch die Verrohrung des Grabens L 041/125 und die bauzeitliche Verrohrung des vorhandenen kreuzenden Entwässerungs- und Vorflutgrabens Gräben L03 im Bereich des Baufeldes wird deren Funktion während der Bauphase gewährleistet.

Um die durch Erdarbeiten verursachte Gewässereintrübung und Sedimentation der Gräben L03 und L041/125 lokal zu begrenzen, werden für die Dauer der erdbaubedingten Eintrübung und Sedimentation Sandsackbarrieren mit Geotextilfilter oder ähnlich funktionale Barrieren in den

Grabenprofilen jeweils an der Baufeldgrenze hergestellt.

Zusätzlich wird im Baubereich der Müritz-Havel-Wasserstraße ein temporärer Biotopschutzzaun zur Verhinderung von Verunreinigungen der Uferflächen z.B. durch Baustofflagerung errichtet.

Im Rahmen landschaftspflegerische Maßnahmen werden positive Wirkungen auf die Gewässerfunktionen angestrebt. Diese beziehen sich u.a. auf die Durchgängigkeit (V<sub>A1</sub>), Erhalt standort-eigener Vegetation an der Müritz-Havel-Wasserstraße (M1), Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens durch Neuanlage gewässerbegleitender Gehölzstrukturen (A<sub>A4.1</sub>), Rekultivierung des Baufeldes an der Müritz-Havel-Wasserstraße zur Wiederherstellung des Selbstreinigungsvermögens (A7). Die Überbauung von Gewässerbereichen (Müritz-Havel-Wasserstraße, Gräben L 03 und L 041/125) wird durch die Neuanlage eines Kleingewässers nördlich des Mirower Kanals ausgeglichen (A8). Mit der Umsetzung des Maßnahmenkomplexes E2 um den Bolzsee wird durch Umwandlung von bisher intensiv genutztem Acker in Grünland dessen Wasserhaushaltsfunktion aufgewertet. Ebenso wird mit dem Maßnahmenkomplex Grabowhöfe (E 2a) durch Ausweisung von Pufferzonen um vorhandene Kleingewässer, Entmüllung und Entschlammung eines Kleingewässers, Offenlegung eines verrohrten Gewässers sowie Vertiefung und Vernässung von vorhandenen Geländemulden deren Wasserhaushaltsfunktion verbessert.

Der Gesamtverlust an Flächen für die Grundwasserneubildung (KV1) wird multifunktional mit der Biotop- und Bodenfunktion durch die Entsiegelungsmaßnahme (A 2.1 und A 2.2) und der Anlage von Wald (E 2a) kompensiert. Daneben sind durch die Landschaftspflegerischen Maßnahmen A1, A2.1, A2.2, A3, A4.1, A4.2, A5, A6.1 und A6.2 positive Wirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers zu erwarten (U 13.4 Tab. 27, S. N 78f).

## **V. Schutzgut Luft, Klima**

### Darstellung des Ist-Zustandes

Der Planungsraum liegt in einem dünn besiedelten Raum mit guter Luftqualität und großflächigen Funktionsräumen zur Kalt- und Frischluftbildung. Das Klima im Plangebiet ist weitestgehend kontinental beeinflusst und gemäßigt. Das durchschnittliche Jahresmittel der Lufttemperatur liegt bei 7,8°C. Die jährliche Niederschlagsmenge beträgt im Durchschnitt 569 mm. Das Lokalklima wird geprägt durch

- die Siedlungsbereiche Mirow, Mirowdorf und Starsow mit lockerer Bebauung und hohen Grünlandflächenanteil und dadurch geringen klimatischen Belastungen,

- Wald - und Gehölzbiotope mit Bedeutung für die Staubfilterung und die Frischluftproduktion, insbesondere großflächige Waldbestände des westlichen Teils des Dobbertiner Klosterforstes und des Kiefernforstes nordöstlich von Lärz, entlang der B 198 als Immissions-schutzwald und westlich von Mirowdorf als Klimaschutzwald in der forstlichen Waldfunktionskartierung ausgewiesen
- Wasser- und Feuchtflächen, insbesondere die Müritz-Havel-Wasserstraße, der Mirower See, der Schulensee an der B 198 und bei Starsow sowie die Feuchtgrünländer bei Mirow mit ausgleichender thermischer Wirkung aufgrund hoher Wärmekapazität und entstehender Verdunstungskühle, mit hoher Bedeutung für die Kaltluftproduktion sowie als Kalt- und Frischluftbahn
- ebene Acker- und Grünlandflächen um Mirow sowie Sandackerflächen bei Mirowdorf und westlich von Starsow mit starker Reflexion der Sonneneinstrahlung

Die ausgewiesenen Immissions- und Klimaschutzwaldflächen haben eine besondere Bedeutung. Die übrigen Klimatope haben als Wert- und Funktionselemente allgemeine Bedeutung, da aufgrund des Fehlens von wirksamen Abflussbahnen die potentiell vorhandene klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion der verschiedenen Klimatope des Plangebietes nicht zum Tragen kommen.

Da Industrie im Planungsgebiet nicht vorhanden ist, ergeben sich klimatische Belastungen schwerpunktmäßig durch Luftbelastung aufgrund des Kfz- Verkehrs. Weiterhin sind durch die Biogasanlage Mirow Methan-Emissionen möglich (U12.0, S. 85f, UVS, S. 44ff., Plausibilisierung UVS, S. 21f., U 11.LuS, S. 14ff.).

In den vorliegenden Unterlagen ist keine Darstellung des Ist-Zustandes des nationalen, kontinentalen und globalen Klimas enthalten. Eine vorhabensspezifische Betrachtung des Ist-Zustandes des Makroklimas ist nicht möglich bzw. nicht zweckmäßig. Insofern wird an dieser Stelle auf allgemein zugängliche Publikationen wie z.B. „Monitoringsbericht 2019 zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel“ des Umweltbundesamtes, „Klimaschutz in Zahlen“, Ausgabe 2020 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und den „Bericht des Weltklimarates IPCC“ 2021 verwiesen.

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

In Hinsicht auf Beeinträchtigungen von Wert- Funktionselementen mit besonderer Bedeutung für Luft und Klima ist Wald mit Immissions- und Klimaschutzfunktion benannt (Biotop Nr.8d und 78a). Diese Waldflächen werden jedoch für den Bau der geplanten Ortsumgehung nicht in An-

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

Anlagenbedingte Versiegelung von Flächen mit lufthygienischer / klimatischer Ausgleichsfunktion hoher Bedeutung betrifft die Wasserfläche der Müritz-Havel-Wasserstraße und Frischgrünland westlich von Mirowdorf am Graben L 03 mit ca. 0,1 ha allerdings nur in geringem Umfang bzw. kleinflächig. Die in Anspruch zu nehmenden Wald- und Gehölzflächen ohne Siedlungsbezug mit mittlerer klimatischer Bedeutung für das lokale Klima umfassen ca. 1,5 ha.

Die anlagenbedingte Inanspruchnahme von Vegetationsflächen, insb. Wald- und sonstige Gehölzflächen im Umfang von circa 1,2 ha, die als Treibhausgassenken fungieren, beeinflusst die Treibhausgasbilanz negativ.

Baubedingt werden im gesamten Lebenszyklus von der Herstellung bis zur Unterhaltung und Instandsetzung der Straße Treibhausgase emittiert im Zuge energieintensiver Baustoffproduktionsprozesse insb. für Zement und Stahl in den Bauwerkskonstruktionen, Schutzeinrichtungen und Beschilderung sowie Asphalt im Fahrhahnoberbau.

Im Zuge der Baudurchführung, Unterhaltung und Instandsetzung kommt es durch Baumaschinen- und Transportfahrzeugbetrieb zu zusätzlichen Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen. Die Lebenszyklusemissionen des Vorhabens wurden nach dem Ansatz gem. Mottschall und Bergmann 2013 mit 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> und Jahr für den Straßenkörper und 12,6 kg CO<sub>2</sub>-je m<sup>2</sup> und Jahr für die Brückenabschnitte berechnet. Daraus ergeben sich Treibhausgasemissionen in Höhe von 178,3 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr für das Vorhaben.

Betriebsbedingte Auswirkungen erfolgen durch den Verkehr. Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vorhandenen Fahrzeugverkehr verlagern sich mit neuem Verlauf der B 198 aus dem Stadtgebiet Mirow an die Ortsumgehung. Nach Luftschadstoffberechnung für den Prognosefall werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV schon am Fahrhahnoberland eingehalten. Das Vorhaben ist fest disponierter Bestandteil des Gesamtprojektes B 189n Mirow – AS Wittstock/Dosse (A 19) des BVWP. Eine Aussage zu den verkehrsbedingten THG-Emissionen des Gesamtprojektes lässt sich den Daten zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) entnehmen, die eine Einsparung von 253,62 t CO<sub>2</sub> pro Jahr für das im BVWP betrachtete Gesamtprojekt ausweisen. Eine detailliertere Betrachtung der spezifischen verkehrsbedingten THG-Emissionen für das vorliegende Teilprojekt Ortsumgehung Mirow Westabschnitt wurde nicht vorgenommen. Für das Teilvorhaben Ortsumgehung Mirow West und Süd muss aufgrund der größeren Streckenlänge von ca. 2,7 km gegenüber der Ortsdurchfahrtstrecke zunächst eine vorhabenbedingte Erhöhung der THG-Emission durch den Verkehr angenommen werden.

Durch Treibhausgaseinträge in die Atmosphäre können Veränderungen des Makroklimas nicht

ausgeschlossen werden. Indes lassen sich solche Veränderungen nicht beziffern und insbesondere nicht genau dem hier in Rede stehenden Vorhaben zuordnen (U12.0, S. 153, UVS, S. 74f., Plausibilisierung UVS, S.21f, U 11.LuS, S. 21).

### Merkmale des Vorhabens und des Standorts sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, Ausgleich und Ersatz der Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft, Klima

Die zur Umsetzung des Vorhabens notwendigen Rodungen betreffen überwiegend wenig klimaresiliente Nadelbaumbestände<sup>1</sup>. Die zur Kompensation der vorhabenbedingten Waldumwandlung und Biotopeingriffe erfolgt im Rahmen der Maßnahme E 2.1 und der Teilinanspruchnahme des Waldkompensationspools Nr. 35 „Schlemmin“. Durch diese Erstaufforstung entstehen 5,5 ha mit klimaresilienteren Laub- und Laubmischwaldbeständen.

Klimatische Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Kompensation allgemein klimatischer Beeinträchtigungen erfolgt multifunktional über die Biotopfunktionen. Mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen A2.1, A2.2, A3, A<sub>A</sub>4.1, A<sub>A</sub>4.2, A5, A6.1, A6.2, A8, E1, E2, E2a, E3, E8 und G1, insbesondere den Wald- und Gehölzpflanzungen sowie der auf Moorreaktivierung abzielende Maßnahme E 8 werden positive Effekte für den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel erzielt (U12.0, S.202). Der Ausgleich der Waldumwandlung erfolgt über einen Kompensationspool der Landesforst MV in Höhe von 33.083 Waldpunkten über den Waldkompensationspool Nr. 35 „Schlemmin“. Mit dem Ersatzmaßnahmenkomplex E2 (Anlage von Wald, Umwandlung von Acker in Grünland) wird eine funktionale Ersatzwirkung für die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Luft und Klima erzielt.

Die Ortsumgehung führt im Vergleich zum Verkehr durch die Stadt Mirow zu einer Verflüssigung und Beschleunigung des durchgehenden Verkehrs, was sich mit einer Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrstrecke auswirken kann.

---

<sup>1</sup> Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Kap. 3.4.7 Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft, S. 127



## **VI. Schutzgut Landschaft**

### Darstellung des Ist-Zustandes

Das Vorhabengebiet befindet sich innerhalb der Landschaftszone „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“ und der Großlandschaft „Neustrelitzer Kleinseenlandschaft“. Kennzeichnend für diese in einem flachwelligen Relief gelegene Landschaft und damit von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Landschaftsbild sind neben den Gewässern Mirower See und Zotzensee großflächige Kiefernforsten, die sich abwechseln mit kleinen Waldbereichen und Feldgehölzen, Ackerflächen, Feuchtwiesen, kleineren Gewässern, dichte Gehölzsäume entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie Alleen und Heckenbestände entlang von Straßen.

Im Plangebiet können die Landschaftsbildeinheiten Mirower See mit Randbereichen, Siedlungsbereich Mirow und Mirowdorf, Offenlandbereich nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße, Müritz-Havel-Wasserstraße, Offenlandschaft um Starsow, Offenland und Waldbereich zwischen Mirowdorf und Lärz, Waldbereiche zwischen Starsow und Lärz und nordöstlich von Lärz sowie Schulzensee mit Randbereichen abgegrenzt werden, wobei der Mirower See und der Schulzensee mit ihren Randbereichen einschließlich der Erlenbrüche sowie die Offenlandbereiche hohe Bedeutung für das Landschaftsbild haben und die Landschaftsbildfunktion der Siedlungsbereiche und der Waldbereiche im Plangebiet als mittel bewertet werden (U 12.0 S. 86 ff., U. 12.6, S. 37 f). Die Öffentlichkeit trägt durch die Einwendungen der P 3, P 5 und P 6 vor, dass die unzerschnittene Offenlandschaft durch die Starsower und viele Besucher in ihrer Bedeutung nicht als „hoch“, sondern als „sehr hoch“ eingeschätzt wird.

Diese Einstufung wird durch die Aussage des Umweltkartenportal des LUNG M-V bestätigt, die auf der Grundlage einer „Landesweiten Analyse und Bewertung der Landschaftspotentiale in Mecklenburg-Vorpommern“ der Landschaftsbildraum „Seenplatte zwischen Schwarz und Wustrow“, den Bereich um Starsow und Schulzensee mit „sehr hoch“ bewertet.

Hohe Bedeutung für das Landschaftsbild haben auch die Baumhecken entlang der Müritz-Havel-Wasserstraße und ältere Bäume an den Straßen (B 198, MSE 18, L 25), die Bereiche des Landschaftsschutzgebietes sowie der im Planungsgebiet zwischen der Kreisstraße MSE 18 und der Landesstraße L 25 gelegene unzerschnittene landschaftliche Freiraum mit weitreichenden Blickfeldern und Sichtbeziehungen.

Zu den durch den Menschen geprägten Landschaftselementen des Planungsraums zählen neben den Nutzflächen, der Müritz-Havel-Wasserstraße, Gräben und angelegten Gehölzstrukturen insbesondere auch die Stadt Mirow sowie der dörfliche Siedlungsraum von Starsow mit den dazugehörigen Infrastrukturen, Gewebeanlagen und Grünanteilen. Zu einem negativen Einfluss

auf das Landschaftsbild tragen der abrupte nicht eingegrünte Übergang aus der Offenlandschaft südöstlich von Mirow in das Stadtgebiet, verschiedene Bebauungen am Rande von Mirow, Stromleitungen und Verkehrswege bei.

Die Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes wird nach Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte (GLRP MS 2011) im Bereich des Schulzensees und nördlich von Starsow als sehr hoch, im übrigen Vorhabenbereich als gering bis mittel eingestuft.

Die Schutzwürdigkeit der landschaftlichen Freiräume des Planungsgebietes als wichtiger Bestandteil des Schutzgutes Landschaft wird nach GLRP MS mittel eingestuft. Die Zerschneidungswirkung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Umsetzung des Vorhabens B 198 OU Mirow in diesem Bereich ist in der Darstellung des GLRP MS bereits eingestellt.

#### Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft

Die Baumaßnahme bringt anlagenbedingte Veränderungen der bestehenden Eigenart, Vielfalt und Schönheit der Landschaft sowie des wahrnehmbaren Landschaftserlebens mit sich. Es kommt zu einer technischen Verbauung und nachhaltigen Änderung der Landschaft, die zu unterschiedlichen Graden der Beeinträchtigung entlang des Trassenverlaufs führt. Der Offenlandbereich nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße wird aufgrund seiner weitläufigen Sichtbeziehung ohne vertikale Strukturen durch das Vorhaben deutlich überprägt. Südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße sind die Auswirkungen der Trasse auf das Landschaftsbild aufgrund des Verlaufes an bzw. durch kleinere Waldstücke gering.

Die geplante Trasse zerschneidet den zwischen der Kreisstraße MSE 18 und der Landesstraße L 25 gelegene mit mittlerer Funktionsbewertung eingestuftes unzerschnittenes landschaftliche Freiraum, was zu einer Verkleinerung des unzerschnittenen Landschaftsraumes führt. Auch der unzerschnittene Teilraum zwischen B 198 und K MSE 18 mit mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild ist von Zerschneidung betroffen (UVS S.77).

Im Bereich der Offenlandschaft um Starsow kommt es durch die Straße selbst sowie durch Errichtung von Dämmen mit Höhen > 2 m zu Beschränkungen der Sichtbeziehungen. Dies wird auch durch die vortragende Öffentlichkeit durch die Einwender P3, P 5 und P 6 untermauert, die insbesondere die nahe Trassenführung der Variante 3 / A8W entlang des Schulzensees sowie des Dorfes und die Errichtung eines ca. 3 m hohen Damms auf eine Länge von ca. 80 m nur 40 m Meter nördlich des Schulzensees (KL 1) als störenden Eingriff in die Landschaft ansehen.

Dammhöhen > 4 bis > 6 m sind bei den Überführungsbauwerken eines Wirtschaftsweges (BW

4W), der Kreisstraße MSE 18 (BW 2W) und des Grabens L 03 (BW 3W und BW 5W) vorgesehen und können das Landschaftsbild und Sichtbeziehungen im Offenlandbereich südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße beeinträchtigen (U 12.0 S. 155).

Landschaftsbildprägende Strukturen, wie z.B. Alleen und Heckenstrukturen gehen durch das Vorhaben ebenfalls verloren. Dies betrifft acht nach § 19 NatSchAG geschützte Alleebäume und vier nach § 18 NatSchAG geschützte Einzelbäume sowie ca. 2.800 m<sup>2</sup> Baumhecken, Strauchhecken und Gebüsch. Eine weitere Beeinträchtigung der Landschaft stellt auch die Zerschneidung eines geschlossenen Waldbestandes zwischen der vorhandenen B 198 und der Müritz-Havel-Wasserstraße dar (U 12.0, S. 155).

Der von P 3, P 5 und P 6 vorgebrachte Einwand, die Trassenführung über die Variante 3 sei im Bereich Starsow über weite Bereiche als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, ist für den plangegenständlichen Westabschnitt nicht zutreffend. Die Grenze des Landschaftsschutzgebietes verläuft im Bereich Starsow entlang der L 25. Das Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ wird vom Westabschnitt der Ortsumgehung Mirow somit nicht berührt.

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

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

Die Planung der Feintrassierung wurde bereits darauf gerichtet, eine Überbauung der vorhandenen zur B 198 parallel verlaufenden, geschützten Baumreihe (Biotop Nr. 1b) und eine Durchschneidung des Waldgebietes südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße (Biotop Nr. 26b) weitgehend zu vermeiden (U 12.0, S. 99).

Zur Minderung der durch das Vorhaben anlagebedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ist vorgesehen, die Bepflanzung und Eingrünung der Ortsumfahrung in landschaftstypischer Form vorzunehmen. Die sehr hohen Dammböschungen an den Bauwerken 2, 3, 4 und 5 werden dicht bepflanzte, um den technischen Charakter der markanten Bauwerke zu mindern und sie in die Umgebung einzubinden (G1). Die Wiederherstellung von Waldrändern in Bereichen der angeschnittenen Waldbestände dient ebenso der Minderung der optischen Störreize (A6.1 und A6.2). Der Verlust landschaftsprägender Elemente (Baumreihe, Heckenstrukturen) wird durch die Neuanpflanzung einer Baumreihe an der B 198 am Bauanfang (E3) sowie durch

die Anlage von Feldgehölzen (A3) und Gehölzstrukturen (A<sub>A</sub>4) im trassennahen Bereich und Gehölzpflanzungen im Bereich Bolzsee (E2) kompensiert. (U12.0, S. 179.)

Für die landschaftstypischen Eingrünungen werden grundsätzlich heimische und standortgerechte Pflanzen verwendet.

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

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

### Darstellung des Ist-Zustandes

Bei den im Vorhabengebiet vorkommenden Kulturgütern handelt es sich um insgesamt 6 Baudenkmale, die in dem Erläuterungsbericht zur UVS in der Tabelle 3.8.1-1 (S.51) angeführt werden. Dazu zählen drei Wohnhäuser in Mirow und ein jüdischer Friedhof in Mirowdorf sowie ein Glockenstuhl und ein Kriegsdenkmal in Starsow.

Weiterhin sind im Untersuchungsraum 20, von der unteren Denkmalschutzbehörde nicht näher spezifizierte Bodendenkmalbereiche bekannt (Plausibilitätsprüfung UVS 2019, S. 24 Abb. 2).

Nach Darlegung der Einwander P 3 und P 5 und P 6 handelt es sich bei dem im Bereich des Knotens der L 25 erfassten Bodendenkmalbereich um Nachweise einer eisenzeitlichen Nutzung.

Sachgüter im Sinne des UVPG (Bauten, Anlagen usw.) werden im Bereich der Kreuzungen der K MSE 18, des Wirtschaftsweges nach Krümmel und der Anbindung der B 198 und daran/darin befindlicher Versorgungsleitungen von Leitungsträgern sowie einer Gasleitung bei Bau-km 2+545 berührt.

### Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut

Kultur- und sonstige Sachgüter, hier insbesondere Bodendenkmale können während der Bauphase durch Entfernen bzw. direkte Beschädigung gefährdet werden. Durch die geplante Variante des Vorhabens wird auf einer Länge von insgesamt ca. 300 m in drei Bodendenkmalverdachtsflächen, so auch in den von den Einwendern P 4, P 5 und P 6 beschriebenen Nachweisbereich eisenzeitlicher Nutzungen im Bereich des Knotens mit der L 25, eingegriffen. Durch das Vorhaben wird ein Bodendenkmal direkt betroffen vergl. Ziffer 3.4.5 der Unterlage Plausibilisierung der UVS (S. 32 und U 12.6). Eingriffe in Baudenkmäler erfolgen durch das Vorhaben nicht.

Das Sachgut Straße inklusive Leitungen wird gekreuzt.

## Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen

Vor Erdeingriffen im Bereich der bekannten oder vermuteten Bodendenkmale wird gemäß § 6 Abs. 5 DSchG M-V Bergung und Dokumentation des Denkmals durch den Vorhabenträger gewährleistet. Die vom Vorhaben berührten Sachgüter in Form der Straßen B 198, des Wirtschaftsweges nach Krümmel und der K MSE 18 und der sich darin/daran befindlichen Sachgüter Versorgungsleitungen sowie die Gasleitung bei Bau-km 2+545 werden direkt in die Planung eingebunden und die Konflikte durch die Maßnahme mittels angepasster Kreuzungen und soweit erforderlich Umverlegungen vermieden.

## **VIII. Wechselbeziehungen**

Die zuvor beschriebenen Schutzgüter stehen in vielfältigen Beziehungen zueinander.

So setzt sich der Planungsraum aus einer Vielzahl von landschaftsbildprägenden Elementen zusammen, die ihrerseits auch Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben.

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

Im Umfeld der Trasse kommt es zunächst baubedingt, nach Inbetriebnahme der Straße betriebsbedingt dauerhaft durch Lärmbeeinträchtigungen zu einer Beunruhigung der im Bereich der Trasse lebenden Tierarten. Die Menschen werden aus selben Grunde ihre Naherholungswege anders nutzen und dadurch ihren Bewegungsraum verändern und andernorts als bisher beunruhigend auf die Tierwelt Einfluss nehmen und somit Habitats beeinflussen.

Nur Arten mit einer hohen Toleranzgrenze bzw. Desensibilisierung durch bereits bestehenden Verkehr können in Trassennähe verbleiben; eine Veränderung der Artenstruktur wird eintreten. Damit einhergehend ist – gepaart mit der negativen Einwirkung von Luftverunreinigungen durch

den neuen Straßenverkehr im bis dahin unberührten Raum – eine Veränderung der Fauna zu erwarten, die u.a. im Wechselspiel mit der Flora steht.

Die Lärmbeeinträchtigung beeinträchtigt darüber hinaus die Erlebbarkeit des Landschaftsbildes und hat damit Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft mit seiner Erholungsfunktion.

Schadstoffe können zudem mittelbar über den Eintrag in Boden, Oberflächenwasser und Grundwasser auf Mensch, Tiere und Pflanzen wirken. Gerade der Boden ist wichtiger Bestandteil im Wechselspiel der Schutzgüter, da er eine zentrale Funktion im Wasser und Nährstoffkreislauf und in seinen Filter-, Puffer und Stoffumwandlungseigenschaften innehat und so Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen darstellt. Außerdem dient er zur Erhaltung der Lebensgrundlage Wasser als weiteres wesentliches Schutzgut. Durch Versiegelung geht der Boden mit diesen weit reichenden Funktionen vollständig auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren. Wechselwirkungen entstehen durch Versiegelung mit dem örtlichen Kleinklima. Durch Bodenaustausch in Bereichen oberflächennah anstehenden Grundwassers mit Offenlegen des Grundwasserleiters wird die Grundwasserqualität beeinträchtigt.

Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer, insbesondere der Müritz-Havel-Wasserstraße und der Gräben L 03 und L041/125 haben Auswirkungen auf wassergebundene Pflanzen und Tiere z.B. durch Beeinträchtigung der Durchgängigkeit und durch bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge. Diese Wechselwirkung wird mit der biologischen Qualitätskomponente der Gewässerzustandsbewertung erfasst.

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

## **IX. Zusammenwirken mit anderen Vorhaben**

Eine Betrachtung der Vorbelastungen der vom geplanten Straßenbauvorhaben betroffenen Umwelt durch andere bestehende oder zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten erfolgte schutzgutbezogen in den vorangestellten Ausführungen. Darüber hinaus ist bzgl. des Gesamtvorhabens Ortsumgehung Mirow eine abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen vorzunehmen. Eine entsprechende abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung erfolgte bereits in der Raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung des Raumordnungsverfahrens.

Das Vorhaben steht in einem direkten verkehrsfunktionalen Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt. Beide Vorhaben schließen am Kreuzungsbereich mit der L 25 aneinander an und entfalten nach Fertigstellung volle Verkehrswirksamkeit

als Ortsumgebung der Stadt Mirow im Zuge der B 198.

Mit der vorliegenden Antragsunterlage wurden für die Schalltechnische und Luftschadstoffberechnung auf Grundlage aktueller Verkehrsprognosedaten eine abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung für den Planfall „Süd- und Westabschnitt sind in Betrieb“ vorgenommen und die Ergebnisse in der voranstehenden Zusammenfassenden Darstellung der Vorhabenauswirkungen auf die menschliche Gesundheit berücksichtigt.

Da es sich bei beiden Teilvorhaben um Linienbauwerke handelt, die ohne Überschneidung aneinander anschließen, kommt es zu keinen Überlagerungen der Wirkungen bzw. der Wirkbereiche der Teilvorhaben, so dass keine zusätzlichen, aus dem Zusammenwirken der beiden Teilvorhaben entstehenden und über die bereits für beide Teilvorhaben beschriebenen Umweltauswirkungen hinausgehenden Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind.

### **2.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen, § 25 UVPG**

#### **2.3.3.1 Allgemeines**

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPVwV- vom 18.09.1995-GMBI. 1995, S.671), der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen und den vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und dient der Entscheidungsvorbereitung zur Zulässigkeit des Vorhabens.

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

#### **2.3.3.3 Schutzgut Mensch**

Die Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf die Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen bilden in Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gemäß §§ 1, 2, 25 UVPG die geltenden Vorschriften und Konventionen, v.a. BImSchG i.V.m 16. BImSchV, DIN

18005 und AVV Baulärm bezüglich des Lärmschutzes sowie BImSchG i.V.m. 39. BImSchV bezüglich der Luftqualität und BNatSchG, NatSchAG MV bezüglich des Landschaftsschutzes als wesentliches Erholungselementes für die Gesundheit der Menschen unter besonderer Berücksichtigung des Vorsorgegedankens. Insoweit ist eine Bewertung anhand unterschiedlicher Wirkfaktoren angezeigt.

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind als Schutzziele für den Menschen insbesondere der Erhalt gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz des Wohnumfeldes sowie der dem Wohnumfeld zugeordneten Funktionsbeziehungen zu benennen. Ebenso ist der Erhalt von Flächen für Erholung und Freizeitaktivitäten zu beachten.

Es liegt hier nahe und wird auch durch Einwendungen im Anhörungsverfahren (P 3, P 4, P 5 und P 6) bestätigt, dass insbesondere durch die Anwohner Starsows die Auswirkungen des Bauvorhabens (auch unterhalb gesetzlich bestimmter Schwellenwerte z.B. für Lärm, Luftschadstoffe) einschließlich den Änderungen des bisherigen Wohn- und Erholungsumfeldes als Störung des körperlichen, geistigen oder sozialen Wohlbefindens empfunden werden.

Auch laut BT Drs. 14/2300, S.38ff und UVPK Kommentar; Hoppe, Beckmann, Kment, 5. Auflage, § 2 RdNr. 34 sind krasse Änderungen des bisherigen Wohn- und Erholungsumfeld durch etwa Straßenneubau anerkannte nachteilige Umweltauswirkungen in Hinsicht auf die menschliche Gesundheit.

Unter der Berücksichtigung, dass das Wohlbefinden – im Sinne eines bestmöglichen Gesundheitszustandes – von zahlreichen unterschiedlichen inneren und äußeren Einflussfaktoren abhängig und von komplexem Charakter ist, erfolgt hier im Hinblick auf mögliche schädigende Umwelteinflüsse durch den Bau und Betrieb der Straße auf die Menschen eine Bewertung dahingehend, ob die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren selbst ursächlich für Krankheiten oder krankheitsfördernd sein können.

Im Zusammenhang stehen damit zunächst nachteilige Wirkungen infolge von Lärm und Luftverunreinigungen aber auch, siehe vorstehend, psychische Belastungen durch Umfeldveränderungen im Wohn- und Erholungsbereich, die jedoch individuell verschieden intensiv wahrgenommen werden und auf die Gesundheit einwirken.

Anhand der Einwendungen von durch das Vorhaben betroffenen Anwohnern (P 3, P 4, P 5 und P 6) ist auf eine hohe Empfindlichkeit hinsichtlich des sozialen Wohlempfindens der Betroffenen gegenüber dem Vorhaben mit seiner visuellen, akustischen und räumlich zerschneidenden Wirkung zu schließen.



Für die Dauer der Bauzeit wird die nachteilige Umwelteinwirkung als nicht unzumutbar eingestuft, denn mit der Schalltechnischen Untersuchung für den Abschnitt Mirow Süd zum zu erwartenden Baulärm durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge ist im Analogschluss davon auszugehen, dass der zulässige Immissionswert aufgrund der Abstände der trassennahen Wohnbereichen Starsow, Mirowdorf und Mirow zu der Emissionsquelle bzw. Baustelle während der Bauzeit nach AVV Baulärm nicht überschritten wird. Berücksichtigt wurde in der Schalltechnischen Untersuchung ein Mindestabstand ca. 130 m zwischen Immissionsorten und der Baustelle, insbesondere bei Erd-, Straßenoberbau- und Brückenbauarbeiten im Bereich Starsow und Hohe Brücke. Vorausgesetzt wurde dabei die Einhaltung der tageszeitlichen Bauzeitenbeschränkungen.

Weitere zu erwartende baubedingten Störungen durch z.B. durch Erschütterungen oder Schadstoffemissionen wurden nicht quantifiziert. Sie sind vorübergehender Natur und werden unter Berücksichtigung der nach Schalltechnischer Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm vorausgesetzten Bauzeitbeschränkung (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) als zumutbar erachtet. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben zum Immissionsschutz während des Baugeschehens einzuhalten.

Des Weiteren wird es in größerem Umfang Boden- bzw.- Baustofftransporte geben (U1, S. 48, S. 78). Hierdurch und durch Maßnahmen zur Baugrundverbesserung sowie durch Gründungsarbeiten kann es zu Erschütterungen kommen, die sich aber aufgrund der Entfernung der Baustelle zu den Wohn- und mögliche Sondernutzungen nicht auswirken.

Für die Störwirkungen des Vorhabens nach Inbetriebnahme gelten andere rechtliche Grundlagen und Grenzwerte, an denen sich das Vorhaben und seine Umweltauswirkung zu messen hat. Nach § 41 BImSchG muss beim Bau einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Entsprechende Beurteilungsgrundlagen hierfür enthält die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Mit Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens (U 11) hat der Vorhabenträger den Nachweis erbracht, der zuvor genannten Verpflichtung zu erfüllen.

Der Vorhabenträger hat sich zur eigenen Maxime hinsichtlich der Einhaltung der Lärmgrenzwerte die DIN 18005 gemacht, die für das Fachplanungsrecht nicht bindend ist. Die zulässigen Grenzwerte für Schallimmissionen nach der DIN 18005 liegen jedoch niedriger als nach der für den Straßenbau maßgeblichen und verbindlichen 16. BImSchV. Die Heranziehung der DIN 18005 wird durch die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und im gleichen Maße zum Maßstab gemacht. Mit dieser Argumentationslinie wird der Rechtsprechung des BVerwG 9 A 16/16

auf jeden Fall gerecht, die eine weitere Absenkung der Zumutbarkeitswerte der 16.BImSchV um weitere 2 d B(A) wegen der in der im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2) zu sehenden Gesundheitsvorsorge als geboten erklärt. Die Orientierung an den Werten der DIN 18005 für die Schallauswirkungen des Vorhabens gilt daher für die Bewertung der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit in diesem Fall.

Es sind verschiedene Gebiete mit unterschiedlichen Vorbelastungen betrachtet worden. Die Bereiche, die durch das Vorhaben eine Verbesserung der Situation (Ortslage Mirow) erfahren, werden hier nicht weiter betrachtet.

In Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen Straße ändert sich die Lärmsituation für die Ortslage Mirow und insbesondere im direkten Umfeld der Anwohner von Starsow und Mirowdorf. Hier wird eine Verschlechterung der Situation eintreten, da zuvor gar keine Belastung durch Bundesstraßenverkehr besteht. Der Neubau der Straße erfolgt im Raum ohne Vorbelastung – ausgenommen die in Süd-Nord-Richtung und somit in 90° anderer Richtung verlaufenden Landesstraße L 25, die durch den westlichen Ortsrand von Starsow führt sowie die durch Mirowdorf verlaufende Kreisstraße MSE 18.

Im Ergebnis des Gutachtens wird festgestellt, dass für alle betrachteten Prognosefälle (ohne B 189n, mit B 189n) sowie für den Interimszustand (nur der Westabschnitt ist in Betrieb) an allen schutzbedürftigen Nutzungen im Einflussbereich des Neubauabschnittes der Ortsumgehung Mirow die derzeit maßgeblichen Grenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit im Tag- und Nachtzeitraum eingehalten werden.

Bei Betrachtung der durch die Trasse hervorgerufenen Geräuschimmissionen werden die Grenzwerte der 16.BImSchV für schutzbedürftige Nutzungen im Einwirkungsbereich der Trasse nördlich bzw. nordwestlich von Starsow und südlich bzw. südwestlich von Mirowdorf deutlich unterschritten. Auch die als selbst gesetzten Maßstab herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 werden hier eingehalten. Im Bereich der Jugendherberge und innerhalb aller Aufenthaltsbereiche des Campingplatzes werden die Grenzwerte der 16.BImSchV ebenso sicher eingehalten (Schalltechnisches Gutachten Ortsumgehung Mirow Vergleich von 3 Trassenvarianten im Rahmen der UVS Teil 2 – Westabschnitt; U 11.1 Schalltechnische Untersuchung für das Bauvorhaben Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow, Westabschnitt).

Für die Immissionsorte - Wohnbereiche und Außenwohnbereiche entlang der Vorhabenstrecke sind damit keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten.

Die Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete Netz haben ergeben, dass nach Inbetriebnahme beider Abschnitte West und Süd sich die Geräuschsituation in

allen Bereichen entlang der alten Bundesstraße B 198 im Bereich Campingplatz und in der Ortsdurchfahrt sowie an der Landesstraße L 25 nördlich der Ortsumgehung und der Kreisstraße MSE 20 nördlich der Ortsumgehung dauerhaft verbessert wird. Auf der Landesstraße L 25 Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz und der Kreisstraße MSE 20 jeweils südlich der Ortsumgehung sowie auf der Kreisstraße MSE 18 wird es - entgegen der von P 4 und P 5 eingewendeten Befürchtung - in den unterschiedlichen Varianten des Ausbaus der Straßenabschnitte,- auch während der Bauphase kein erhöhtes Verkehrsaufkommen, und damit keine Veränderungen der Lärmemission durch das Vorhaben geben. Nur im Planfall der B 189n kommt es zu Erhöhungen der Emissionen von maximal 1 dB(A) entlang der Landesstraße L 25 nördlich der Ortsumgehung, der Kreisstraße MSE 18 und der Kreisstraße MSE 20 südlich der Ortsumgehung. Ein Lärmzuwachs von mind. 3 dB(A) oder die Schwellen der Gesundheitsgefährdung (70/60 dB(A) tags/nachts) als maßgebende Beurteilungskriterien für das nachgeordnete Netz nach BVerwG 4 A 18.04, „Frankenschnellweg“ vom 17.03.2005 werden aber entlang aller Straßenabschnitte des untersuchten nachgeordneten Netzes immer unterschritten, so dass keine dauerhaften erheblichen negativen Auswirkungen im nachgeordneten Netz zu erwarten sind (U 11.1 Schalltechnische Untersuchung für das Bauvorhaben Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow, Westabschnitt, Kap. 11.1.10).

Ebenso wurde hinsichtlich der Luftqualität durch den Vorhabenträger eine Beurteilung der zu erwartenden Belastungen vorgelegt (U11.LuS – Luftschadstofftechnische Untersuchung). Danach werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für beide betrachteten Prognosefälle (ohne B 189n, mit B 189n) bereits im Nahbereich, d.h. in einem Abstand von 10 m zur Fahrbahn sicher unterschritten. Der Immissionsgrenzwert ist gemäß § 1 Nr. 15 der 39. BImSchV ein Wert, der auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Insofern sind nach rechtlicher Beurteilung auch hier keine relevanten nachteiligen Belastungen für die Menschen gegeben.

Betriebsbedingte relevante Erschütterungen im Sinne der DIN 4150 sind aufgrund der Entfernung der Trasse zur Wohnbebauung nicht zu erwarten.

Die Einwender P 3, P 4, P 5 und P 6 bemängeln eine nicht ausreichende adäquate Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit (z. B. der Sozio-Akustik) und eine fehlende Abwägung in der UVP und der landesplanerischen Beurteilung, inwieweit der Mensch über den Maßstab der Grenzwertüberschreitung bei Verkehrslärmimmissionen hinaus in seiner Lebensführung durch die Trassenführung der Umgehungsstraße tatsächlich beeinträchtigt wird.

Zur Beurteilung der Gesundheitsrelevanz des Wohnumfeldes liegen noch keine allgemein anerkannten und für die Umweltprüfung rechtlich verbindlichen Indikatoren vor.

Das Bauvorhaben bringt Veränderungen des direkten Wohnumfeldes sowohl für die in der Stadt Mirow und Umgebung als auch im nördlichen Bereich des Dorfes Starsow lebenden Menschen mit sich. In den an die Ortsdurchfahrt angrenzenden Wohngebieten der Stadt Mirow verringern sich mit Verlegung der Verkehre der Bundesstraße B 198 die Lärm- und Schadstoffbelastungen. Auch nimmt der Durchgangsverkehr als Störung der innerstädtischen Wegeverbindungen mit quasi abgrenzender Wirkung ab; Wegeverbindungen und Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele werden verbessert. Infolge ist von einer Verbesserung des Wohnumfeldes und damit des gesundheitlichen und sozialen Wohlbefindens für die dort lebenden Menschen auszugehen.

Die siedlungsnaher Erholungsfunktion erfährt mit dem Vorhaben in der Ortslage Mirow also eine wesentliche Aufwertung.

Im Bereich der Jugendherberge und des Campingplatzes, südlich von Mirowdorf und im nördlichen Bereich des Dorfes Starsow dagegen entstehen mit dem Bau der Ortsumgehung für die dort lebenden Anwohner neue Lärm- und Schadstoffquellen (s.o.) sowie Änderungen von Wegebeziehungen, Änderungen der Natur und Landschaft und damit verbunden veränderte Sichtbeziehungen. Insbesondere die durch den Straßenverkehr verursachte Verlärmung siedlungsnaher Freiräume auf einer Fläche von ca. 0,8 ha, die optische Wahrnehmung des Straßenkörpers mit Dammhöhen > 2 Meter und des sich ständig bewegenden Fahrzeugverkehr - nachts mit Licht- und die Einschränkung der Begehbarkeit des siedlungsnahen Freiraumes werden für die Anwohner störend wirken und das bisherige Leben verändern, was grundsätzliche Auswirkungen nicht nur auf die physische, sondern auch die psychische Gesundheit nach sich zieht, die im individuellen Empfinden der Betroffenen einen erheblichen Grad entfalten können, wie den Einwendungen der Einwohner von Starsow (P 3, P 4, P 5 und P 6) zu entnehmen ist.

Durch die trassennahen Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Straße in die Landschaft im Bereich der Dammschüttung für die Bauwerke 2, 3, 4 und 5 werden diese Störungen zwar zum Teil reduziert, eine aus den verbleibenden Störungen voraussichtlich folgende Minderung des sozialen Wohlempfindens der Anwohner kann damit aber nicht vermieden werden.

Unterbrochene Wegeverbindungen zwischen Mirow und Lärz sowie Krümmel und in die Forste werden weitgehend wiederhergestellt durch Anbindung an die Ortsumgehung, durch Bauwerke und durch parallele Wegeführungen ergänzt. Nachrangige Wege, die durchschnitten werden, können anderweitig im bestehenden Netz erreicht werden. Somit wird die Wegenetzfunktion sichergestellt.

Der ungebunden befestigte Feldweg 3 von Mirow nach Krümmel und der asphaltbefestigte Radweg von Mirow nach Lärz erhalten in ihrem Schnittpunkt ein gemeinsames Bauwerk (BW 4) zur Querung unter der B 198, so dass deren Verbindungsfunktionen voll erhalten bleiben.

Der unbefestigte Feldweg 1 wird im Trassenbereich unterbrochen, bleibt aber von der alten Bundesstraße B 198 und vom unbefestigten Feldweg 2 her erreichbar.

Der unbefestigte Feldweg 2 von Mirowdorf in Richtung Müritz-Havel-Wasserstraße- Ragunsee und Lärz erhält westlich eine Anbindung an die Ortsdurchfahrt und bleibt östlich von der alten Bundesstraße B 198 erreichbar.

Die Unterbrechungen der direkten Wegeverbindungen der Feldwege 1 und 2, die eher wenig genutzt werden, und die dadurch erzeugten Mehrwege sind Fußgängern und Radfahrern zumutbar, da es sich grundsätzlich um Wegeverbindungen zur Überwindung größerer Distanzen und weiter auseinanderliegender Ziele und Quellen der Verkehre handelt. Die Zumutbarkeitsgrenze für Fußgänger bei entfernt liegenden Ziel- und Quellorten liegt nach entwickelter Rechtsprechung bei bis zu 3 km (so herleitbar anhand des Sachverhaltes zu BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 – 9 A 12/05). Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsverbindung ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (in Anlehnung an Rechtsprechung zur Anbindung Anlieger: ständige Rechtsprechung seit BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2003 - BVerwG 9 A 54.02 und herrschende Meinung, Kommentarlage zu § 8 a FStrG Nr. 14 S. 18 m.w.N.).

Dass nicht alle Wegeverbindungen mit Kreuzungen über die Bundesstraße B 198 aufrechterhalten werden, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit richtig.

Die Störung der visuellen Sichtbeziehungen durch das Verbauen der bis dahin unverbauten Landschaft ist nicht vermeidbar, da das Vorhaben als solches die Ursache dieser Beeinträchtigung des Landschaftserlebens setzt.

Diese gesamte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes als Teil der menschlichen Erholung betrifft zudem auch in den Ferienunterkünften dieser Orte verweilende Urlaubsgäste.

Dass die Immissionsbelastungen in dem Gebiet westlich von Mirowdorf und nördlich von Starsow gesteigert werden, führt jedoch zu keiner, dem Bauvorhaben widersprechenden Bewertung, zumal nach Schalltechnischer Untersuchung auch für die Außenwohnbereiche keine Überschreitung der rechtlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und DIN 18005 zu erwarten sind (U 11.1) und s.o.

Das Verhältnis der Lage der neuen Straße zu den Urlaubsquartieren der Jugendherberge und des Campingplatzes sowie in Mirowdorf und in Starsow bedeutet zwar eine Verbesserung der

Erreichbarkeit der Orte für Fernreisende per Auto, beeinträchtigt aber zugleich die Aussicht und das Erholungsverhalten in eine Himmelsrichtung. Allerdings ist die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen und Wegebeziehungen für Urlauber anders zu bewerten als für die Bewohner der Orte, weil sich die Situation für die Urlauber auf ein kleines Zeitfenster beschränkt und keine eklatante Veränderung der Dauerwohnsituation bedeutet, so dass bezüglich der sich dort nur kurzzeitig aufhaltenden Menschen nicht von einer Gesundheitsgefährdung in psychischer Hinsicht ausgegangen werden muss.

Unter dem Gesichtspunkt der Erholungseignung des Raumes des Vorhabens sowohl für Einwohner als auch für Urlauber ist zu konstatieren, dass die Beeinträchtigung auch der siedlungsfernen Erholungsbereiche in der direkten Umgebung der Straße unstrittig gegeben ist, selbst wenn daran angrenzende Gebiete weiterhin für Erholungsnutzung zur Verfügung stehen. Die Beeinträchtigung durch die Zerschneidungswirkung des Straßenkörpers betrifft teilweise landesplanerisch ausgewiesenen Entwicklungsraum bzw. Vorbehaltsgebiet für Tourismus und steht somit im Konflikt mit den Zielen der Raumordnung, wobei das Planungsziel der überregional wirksamen Ortsumgehung gleichermaßen landesplanerisch festgesetzt ist. Hohe Beeinträchtigung der Erholungsfunktion für den Menschen entsteht bei dem Kreuzungspunkt der Ortsumgehung mit der für wassertouristische Erholungsnutzung hoch bedeutsamen Müritz-Havel-Wasserstraße, wobei eine Minderung der vom Straßenverkehr verursachten Beeinträchtigung durch die Errichtung von Irritations- und Kollisionsschutzwänden auf dem Brückenbauwerk erreicht wird. Auch die Lärm- und Zerschneidungswirkung der Trasse in den für ruhige Erholung besonders bedeutsamen Waldbereichen sind als hoch erhebliche negative Beeinträchtigung zu werten. Die einhergehende Unterbrechung und Änderung dortiger Wegebeziehungen stellt eine Beeinträchtigung des Erholungsraumes dar. Die Erholungsräume bleiben aber an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen und durch ein vorgesehenes Querungsbauwerk für den Radweg Mirow-Lärz und Weg 3 sowie die zu schaffende Wegeanbindung von Feldweg 2 und damit mittelbar auch von Feldweg 1 an die OU-Trasse und den trassenparallel geführten Unterhaltungsweg für Bauwerk 5 erreichbar, s.o.

Der ganzheitlich als Erholungsraum insbesondere für Spaziergänger, Wasserwanderer und Radfahrer eingestufte Bereich südlich von Mirow erfährt insgesamt eine deutliche Wertminderung und - unter Berücksichtigung, dass die beeinträchtigten Bereiche im Tourismusedwicklungsraum liegen und damit besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung haben - erhebliche Beeinträchtigung. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung wird auch zukünftig möglich sein, jedoch mit Einschränkungen im Bereich der Straßentrasse und eben nicht mehr in gewohnter Qualität.

Die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzungsfunktion durch das Vorhaben durch Flächeninanspruchnahme und Änderung der Wegebeziehungen wird als gering erheblich bewertet, auch unter Berücksichtigung, dass das Vorhabengebiet aufgrund seiner Eignung bzw. Bedeutung für die landwirtschaftliche Nutzung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte RREP MS nicht als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft ausgewiesen ist.

Bei der Gesamtbetrachtung wird unter Berücksichtigung der Entlastungswirkung des Vorhabens in der Ortslage Mirow und der Einhaltung von immissionsrechtlichen Grenzwerten, aber wegen der nicht vermeidbaren und minderbaren Beeinträchtigung durch Überformung und Zerschneidung der Offenlandschaft, Wälder und Wegeverbindungen mit verbleibender Störung des gewohnten Lebensumfeldes, was zu psychischen Belastungen (Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit) zu führen vermag, und mit Verringerung der Erholungseignungsqualität des Raumes die Beeinträchtigung durch das Vorhaben auf das Schutzgut Mensch und sein Wohnumfeld und Gesundheit im Plangebiet als erheblich bewertet.

### **2.3.3.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt**

#### Biotop, Pflanzen, Wald

Die unvermeidbar vorhabenbedingten Eingriffe in Biotopflächen bzw. Pflanzen sowie in Wald erfolgen in erheblicher Flächengröße (5,22 ha) und sind überwiegend dauerhaft (4,11 ha). Der Anteil betroffener mittel- und hoch- bzw. sehr hochwertiger Biotopflächen ist dabei mit 68 % sehr hoch. Auch die Inanspruchnahme bzw. Beseitigung von 1.751 m<sup>2</sup> nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopen nach §§ 18 und 19 NatSchAG M-V geschützten Bäumen sowie Bereichen mit geschützten bzw. gefährdeten Pflanzen und Waldflächen mit Erholungsfunktion beeinträchtigt das Schutzgut Pflanzen in erheblichem Maße. Bei den zur Kompensation der in Anspruch genommenen bzw. beeinträchtigten Biotop- und Waldflächen vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um trassenferne Ersatzmaßnahmen auf einer Gesamtfläche von ca. 15,62 ha.

Nur auf einem geringen Kompensationsflächenanteil von ca. 1,48 ha können trassen- bzw. vorhabennahe Maßnahmen zum Ausgleich der beeinträchtigten Biotopfunktionen erfolgen.

Insofern wird bezogen auf den Vorhaben- bzw. Eingriffsort und im Hinblick auf die hohe dauerhafte Inanspruchnahme von mittel- bis sehr hochwertigen Biotop- und Waldflächen die verbleibende Beeinträchtigung der Biotop- und Waldfunktionen am Vorhabenort als hoch erheblich bewertet. Auch die dauerhafte Beeinträchtigung angrenzender Biotopflächen, hier weitere vier ha

nach § 20 NatSchAG M-V geschützten Biotopflächen durch betriebsbedingte Immissionen ist als erheblich zu bewerten.

Allerdings kann der Verlust der Biotopfunktionen vollständig durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden, so dass für den Naturhaushalt gesamt in diesem Kontext die Bilanz ohne erhebliche Defizite verbleibt. Es wird auf den LBP, Unterlage 12, verwiesen.

### Insekten

Die unvermeidbare Inanspruchnahme von Bereichen mit besonderer Habitateignung für Insekten im Querungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße – hier insb. für Libellen - und der Waldrand- und Trockenrasenbereiche westlich von Mirowdorf und Mirow – hier insb. für Schmetterlinge und Heuschrecken – , wird als nicht erheblich für diese Artengruppen bewertet, da Verbotstatbestände für besonders geschützte Arten nicht zu befürchten sind und die angrenzenden Habitatbereiche im Planungsraum großflächig erhalten bleiben bzw. nach Bauende die Waldränder im Bereich der technologischen Streifen auch wieder hergestellt werden und die Emissionswirkung des Verkehrs auf die angrenzenden Habitate begrenzt ist, so dass eine vorhabenbedingte Gefährdung der lokalen Populationen in den angrenzend verbleibenden Habitatbereiche nicht befürchtet wird. Die Inanspruchnahme potentieller Habitatbäume des Eremiten wird ebenso nicht als erhebliche Beeinträchtigung für diese Art bewertet, da kein aktuelles Vorkommen im Planungsbereich festgestellt wurde, das nächste bekannte Vorkommen in 7 km Entfernung – außerhalb des artspezifischen Aktionsradiuses – dokumentiert ist und ein Verbotstatbestand auch bei Feststellung einer Besiedlung im Zuge der Bauausführung durch Vermeidungsmaßnahmen, hier durch Baumkontrolle und bei Besatz durch eine Translokation des Stammes (VA5) – vermieden wird (U 12.3.1 S. 32).

### Amphibien

Die Inanspruchnahme von Ackerfläche in der Umgebung von Laichgewässern als potentiellem Landlebensraum der streng geschützten Knoblauchkröte nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße wird aufgrund des großflächigen Vorhandenseins von Sandböden im Untersuchungsraum und der Entfernung der Trasse zu den Laichgewässern und unter Berücksichtigung der Neuanlage eines Kleingewässers zur Stärkung des Populationsraumes (A 8) als nicht erheblich bewertet. (U 12.0 S. 141, U 12.3.1 S. 35). Die Beeinträchtigung der saisonalen Austauschbeziehung zwischen Populationen durch die Zerschneidungswirkung der Trasse und das damit einhergehende Kollisionsrisiko wird als gering erheblich eingeschätzt, zumal ein Austausch durch



ausreichend dimensionierte Gewässerquerungsbauwerke (V<sub>A1</sub>) erhalten wird. Da im Untersuchungsraum nur zwei geeignete Laichgewässer im großen Abstand zur Trasse vorhanden sind, aktuell nur sechs Amphibienarten nachgewiesen und insgesamt der Amphibienbestand im Untersuchungsgebiet als gering eingestuft wird, somit keine hoch bedeutsamen Lebensräume in Anspruch genommen werden, werden die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf Amphibien als gering bewertet.

### Reptilien

Die Inanspruchnahme von Lebensräumen hoher Bedeutung für Zauneidechse im Querungsbereich des Radweges südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße und im Bereich des Bahndammes nördlich des Schulzensees und von Lebensräumen hoher Bedeutung für die Waldeidechse im Bereich von Wald- und Gehölzflächen sowie die Zerschneidungswirkung der Trasse und die zu Veränderungen des Vegetationsbestandes führenden betriebsbedingten Stickstoffimmissionen werden aufgrund der angenommenen flächigen Besiedlung der Lebensräume als erhebliche Beeinträchtigung für diese Reptilienarten bewertet.

### Brutvögel

Viele Vogelarten sind aufgrund der großräumigen anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme, Habitatzerschneidung und betriebsbedingten Verlärmung durch das Vorhaben betroffen. Bau- und betriebsbedingte Störungen der ungefährdeten Wald- und Gehölzarten werden aufgrund der derzeitigen Größe ihres Brutbestandes sowie der Möglichkeit des Ausweichens in angrenzende ungestörtere Habitate vor allem nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße und westlich des Schulzensees als nicht erheblich eingestuft.

Die für ungefährdete Offenland-Arten im Bereich zwischen Trasse und maximal 100 m weite, daran angrenzende Bereiche anzunehmende Verringerung der Habitateignung von 20 % als Brutlebensraum wird aufgrund der derzeit ungefährdeten Situation der Arten sowie der Größe ihres Brutbestands in Verbindung mit dem Vorhandensein ausreichend großer geeigneter Habitate ebenfalls als nicht erheblich eingeschätzt (U 12.0, S. 146). Bei der Bewertung wird auch berücksichtigt, dass bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen Baumkontrolle vor Fällung auf Nutzungsspuren von Höhlenbrütern und Bauzeitenregelung (V<sub>A3</sub> und V<sub>A4</sub>), der Schutzmaßnahme Baufeldmarkierung für Offenlandarten (S<sub>A5</sub>) und der CEF-Maßnahme Anbringen von Nistkästen (E<sub>A6</sub>) kein Eintreten eines Verbotstatbestandes des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für diese Vogelarten zu befürchten ist. Bei den gefährdeten Vogelarten

wird der baubedingte Verlust von nachgewiesenen Brutrevieren des Baumpiepers (1), des Mäusebussards (1) und die betriebsbedingte Beeinträchtigung von nachgewiesenen Brutplätzen von Baumpieper (4), Feldlerche (33), Kranich (1), Neuntöter (1) und Schwarzspecht (1) im Wirkungsbereich der Trasse sowie der Verlust und die Beeinträchtigung von potentiellen Habitatstrukturen als erhebliche Beeinträchtigung bewertet, wobei aber auch bei diesen Arten durch die genannten o.g. Vermeidungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen sowie durch die CEF-Maßnahme Anbringen einer Nisthilfe für den Mäusebussard (E<sub>A7</sub>) kein Eintreten eines Verbotstatbestandes des besonderen Artenschutzes zu befürchten ist.

Das betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Kollisions-schutzwände im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße (S<sub>A4</sub>) und des nur gelegentlichen Auftretens der Arten bei der Nahrungssuche in den anderen Trassenbereichen nicht höher als das allgemeine Lebensrisiko eingeschätzt.

### Rastvögel

Beeinträchtigungen für die Rastvögel erfolgen lediglich durch baubedingte optische und akustische Störwirkungen. Da die relevanten Arten als Durchzügler, Rastvögel oder Wintergäste nur in kleinen Bestandszahlen nachgewiesen wurden und großflächige Ausweichmöglichkeiten bestehen, werden die Beeinträchtigungen für die Rastvögel als gering / nicht erheblich bewertet.

### Fledermäuse

Die Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen durch das Vorhaben wird unter Berücksichtigung, dass bedeutsame Quartiere im Trassenbereich nicht nachgewiesen wurden und Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen zur Bauzeitenregelung (V<sub>A2</sub> und V<sub>A3</sub>) und Baumkontrolle vor Baumfällung auf Höhlenbesatz (V<sub>A5</sub>) und Anbringen von Quartierkästen im Fall von Nutzungsnachweisen (E<sub>A5</sub>) durchgeführt werden, als nicht erheblich eingeschätzt. Auch die Zerschneidungswirkung der Trasse und Störwirkung des Verkehrs auf das Jagdgebiet der Müritz-Havel-Wasserstraße kann durch die ausreichende lichte Weite von ca. 29 m des querenden Brückenbauwerkes und die Errichtung von Blend- und Kollisionsschutzwänden (S<sub>A4</sub>) auf ein nicht erhebliches Maß begrenzt werden.

Es wird eingeschätzt, dass das betriebsbedingte Kollisionsrisiko im übrigen Trassenverlauf nicht das allgemeine Lebensrisiko übersteigt, da hier keine weiteren bedeutsamen Flugstraßen nachgewiesen wurden (U12.5.8.02 Anhang 05).

## Fischotter

Mit der Trassenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße als ganzjährig intensiv genutztes Wanderhabitat wird ein bedeutender Migrationskorridor des Fischotters zerschnitten. Die anlagebedingte Zerschneidungswirkung kann aber durch ausreichende Dimensionierung des Querungsbauwerkes der Müritz-Havel-Wasserstraße (BW 1 W) gemäß MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008) gemindert und der Migrationswege aufrechterhalten werden. Auch die Querungsbauwerke über den vom Fischotter gelegentlich, saisonal abhängig als Migrations- und Nahrungsroute genutzten Graben L 03 (BW 3 W und BW 5 W) werden gemäß MAQ mit beidseitigen Trockenbermen ausgeführt, womit die Akzeptanz der Bauwerke durch den Fischotter und damit die Funktionalität der Wanderbeziehungen aufrechterhalten werden.

Die Errichtung von Sicht- bzw. Blendschutzwänden beidseitig auf dem Querungsbauwerk der Müritz-Havel-Wasserstraße (BW 1 W) erfolgt ebenfalls in Anlehnung an das MAQ („Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008). Die Wände vermindern das Störungsrisiko im Aktionsraum des Fischotters deutlich, sodass erhebliche Auswirkungen auf die Population auszuschließen sind.

Die voraussichtlich mehrjährigen bauzeitlichen Zerschneidungswirkungen sowie dauerhafte betriebsbedingte Störungen sowie die anlagenbedingte verringerte Qualität des bedeutenden Wanderkorridors Müritz-Havel-Wasserstraße stellen aber eine verbleibende erhebliche Auswirkung auf den Fischotter dar.

## Wild und Wolf

Die Zerschneidungs- und Störwirkung des Vorhabens auf Wild und Wolf wird ebenfalls als erheblich eingeschätzt. Insgesamt wird die Vorhabenauswirkung auf Wild und Wolf aber aufgrund der allgemeinen Nichtgefährdung der Wildtierarten und der nur gelegentlichen Raumnutzung durch den Wolf als nicht erheblich bewertet.

## Gesamtbetrachtung Tiere und Pflanzen

In der Gesamtbetrachtung werden die Beeinträchtigungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen - insbesondere aufgrund der des Verlustes von gesetzlich geschützten Biotopflächen

(1.751 m<sup>2</sup>) und Waldflächen (1,17 ha) und der Auswirkungen auf Brutvögel, Reptilien und Fischotter als erheblich bewertet.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Pflanzen- und Tierwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sind im Weiteren in Bezug zu den gesetzlichen Vorgaben zur Eingriffsregelung des BNatSchG und des NatSchAG M-V zu setzen. Entsprechend der vorliegenden Planung werden die beschriebenen Eingriffe durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen im von dem Eingriff betroffenen Naturraum Mecklenburgische Seenplatte und teilweise im benachbarten Naturraum Vorland der Mecklenburgischen Seenplatte vollständig kompensiert.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen die Regelungen des Artenschutzes. Bezogen auf den Untersuchungsraum ist für alle dort lebenden Arten überprüft worden, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten könnten. Im Ergebnis der Überprüfung (U 12.3) werden bei Umsetzung der geplanten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen unter Einbeziehung der Beiträge aus dem Anhörungsverfahren keine artenschutzrechtlichen Hindernisse gesehen.

### Biologische Vielfalt

Die hohe Biotop- und Habitatflächeninanspruchnahme und die Zerschneidungswirkung für zahlreiche vorkommende Tierarten durch den Straßenkörper sowie die betriebsbedingten Auswirkungen bzw. Emissionswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen und Tiere, darunter zahlreiche gefährdete und geschützte Arten und die Betroffenheit auch besonders geschützter Arten führen zu einer Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und damit des Nichteintretens von Verbotstatbeständen des besonderen Artenschutzes und der vollständigen Kompensation der beeinträchtigten biotischen Funktionen entsprechend der Eingriffsregelung wird die nachteilige Umwelteinwirkung des Vorhabens auf das Schutzgut als gering erheblich bewertet. Da das Vorhaben in keinem naturschutzrechtlich ausgewiesenen Schutzgebiet (Naturschutzgebiet, Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet, Biosphärenreservat, Naturpark oder Nationalpark) und in keinem in der Gutachterlicher Landschaftsrahmenplanung als Biotopverbundfläche oder als mit besonderer Bedeutung für die Sicherung ökologischer Funktionen (Vorbehalts- bzw. Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege) ausgewiesenen Bereich verläuft, wird es auch diesbezüglich als gering erheblich bewertet.

#### **2.3.3.4 Schutzgut Boden, Fläche**

Das Vorhaben wird in einem Raum gebaut, der hinsichtlich der Böden zwar eine anthropologische Beeinflussung durch landwirtschaftliche Nutzung erfahren hat, jedoch nach wie vor über die natürlichen Bodenfunktionen verfügt, wenn auch bereits verändert zu seinem Urzustand vor maschineller Landwirtschaftsnutzung. Der Verlust bezieht sich auf Böden, die allgemeine Wert- und Funktionselemente von geringer bis mittlerer bzw. allgemeiner Bedeutung aufweisen.

Das Vorhaben hat erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die Bodenfunktionen werden durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Die streifenförmigen und durch ihre Länge großflächigen (Teil- und Voll-) Versiegelungen verhindern bis zu ihrer Beseitigung dauerhaft die Entstehung einer belebten biologisch aktiven Oberbodenschicht. Diese Eingriffe in den Boden einschließlich ihrer Folgen für die Natur und Landschaft sind schwerwiegend und nur zu einem kleinen Teil ausgleichbar. Die dauerhafte Inanspruchnahme von 2,8 ha Fläche und der damit verbundene Verlust der natürlichen Bodenfunktionen aufgrund der Versiegelung des gewachsenen belebten Bodens durch die befestigten Verkehrsflächen führt auch unter Berücksichtigung, dass Beeinträchtigungen der Bodenfunktionselemente mit allgemeiner Bedeutung über die Biotoptypen erfasst und durch deren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen multifunktional kompensiert werden, zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Bodens, da Entsiegelungsmaßnahmen zur Kompensation nur in geringem Umfang möglich und vorgesehen sind. Die Überformung von Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung des Bodens durch Böschungen auf weiteren 1,3 ha wird nicht als erhebliche Beeinträchtigung angesehen, da wesentliche Bodenfunktionen in diesen Bereichen nicht verloren gehen.

Eine Kompensation dieser Beeinträchtigungen erfolgt in geringem Maße mit der Entsiegelung der alten Bundesstraße B 198 und des begleitenden Radweges im Anschlussbereich (1.424 m<sup>2</sup>) sowie mit der Ersatzmaßnahme Maßnahmenkomplex Grabowhöfe, bei der der Bodenhaushalt durch Ausweisung von Pufferzonen um vorhandene Kleingewässer und Nutzungsaufgabe von Grünlandbereichen optimiert wird. Mit der zudem vorgesehenen Umwandlung von Acker in Grünland und Anlage von Wald im Wege einer befreienden Kompensationspflichtübertragung an die Flächenagentur MV GmbH soll ebenfalls eine Aufwertung und Verbesserung des Bodenhaushaltes erreicht werden.

Die baubedingte Bodenbeeinträchtigung im Bereich des beidseitig der Trasse verlaufenden bis zu 6 m breiten technologischen Streifens durch Baustellenverkehr können durch bauzeitliche Schutzmaßnahmen und nachfolgende Rekultivierungsmaßnahmen (Tiefenlockerung) auf ein nicht erhebliches Maß begrenzt werden.

Boden ist als abiotischer Landschaftsfaktor ein Parameter des Naturhaushaltes und trägt somit entsprechend § 1 BNatSchG dazu bei, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes auf Dauer zu sichern. Die Anforderung, dass die Böden ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können, wird mit den geplanten LBP-Maßnahmen und unter Beachtung der gesetzlichen und fachbehördlichen Vorgaben bewältigt.

Dem Grundsatz der regionalen Raumplanung, bei flächenbeanspruchenden Vorhaben verstärkt Maßnahmen zur Wiedernutzbarmachung bereits versiegelter Flächen zur Anwendung kommen zu lassen, wird aber mit ca. 1.400 m<sup>2</sup> Entsiegelungsfläche gegenüber 28.300 m<sup>2</sup> Versiegelungsfläche nur in geringem Umfang entsprochen.

Insgesamt werden die verbleibenden vorhabenbedingten Auswirkungen trotz Berücksichtigung der Schutz- und Kompensationsmaßnahmen als erhebliche Beeinträchtigung auf das Schutzgut Boden bewertet. Der Umfang der Betroffenheiten des Bodens stellt den Flächenverbrauch des Vorhabens in jeglicher Hinsicht dar. Die dargelegten Ausführungen zum Boden erfassen damit gleichzeitig den Aspekt Fläche.

### **2.3.3.5 Schutzgut Wasser**

Das Vorhaben trägt unter Berücksichtigung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses den Belangen des Grund- und Oberflächenwassers Rechnung. Im Zusammenhang mit der zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnis ist durch die Planfeststellungsbehörde das Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde hergestellt worden. In dem Zusammenhang wurde untersucht, ob es durch das Vorhaben zu einer Verschlechterung oder nachteiligen Veränderungen betroffener Oberflächengewässer hinsichtlich ihres ökologischen und chemischen Zustands und des Grundwassers hinsichtlich seines mengenmäßigen und chemischen Zustands kommen kann (Unterlage 13.4). Eine Verschlechterung liegt dabei vor, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 27 oder §§ 44, 47 Abs.1 Nr.1 WHG erfüllt sind. Eine nachteilige Veränderung kann auch schon dann vorliegen, wenn die Schwelle zur Verschlechterung noch nicht überschritten wurde. Dabei entfaltet eine nachteilige Veränderung, wie z.B. eine negative Veränderung innerhalb einer Qualitätskomponente erst dann rechtliche Relevanz, wenn dies zu einer Verschlechterung der Qualitätskomponente in ihrer Zustandserfassung führt.

### **I. Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer**

Gemäß § 27 WHG gilt es, bei der Bewirtschaftung oberirdischer Gewässer eine Verschlechterung oder nachteilige Veränderung ihres ökologischen und chemischen Zustands zu vermeiden.

Nach Prüfung der Unterlagen führt das geplante Vorhaben zu keiner rechtlich relevanten Verschlechterung oder nachteilige Veränderung der betroffenen Oberflächenwasserkörper.

Direkt vom Baukörper und Baufeld betroffene Oberflächenwasserkörper sind der Mirower Kanal (HVHV-0600) und die Gräben L 03 und L 041/125 als (gemäß § 28 WHG künstlich angelegte) Fließgewässer. Indirekt betroffen über bestehende Gewässerverbindungen ist der „Zotensee“ (WK-2702300) und der Mirower See (WK-2702900) sowie durch trassennahe Lage der „Schulzensee“ bei Starsow und der „Schulzensee“ am Mirower See (U 13.4, S. N 29 ff.). Der Fehrlingsee wird durch das Vorhaben nicht betroffen. Er liegt südlich des Vorhabens und hat keine Verbindungen zu den vom Vorhaben betroffenen Fließgewässern.

#### Müritz-Havel-Straße (Mirower Kanal)

Das Gewässerbett des Mirower Kanals wird mit der Herstellung des Trassen-Querungsbauwerkes BW 1 W nur geringflächig eingeengt und die Durchgängigkeit des Fließgewässers wird somit nicht beeinträchtigt. Durch die Spundwandkästen der Widerlager werden die Uferbereiche beidseitig auf ca. 35 m Länge technisch überformt. Eine baubedingte erhebliche Beeinträchtigung des Wasserkörpers, z.B. durch Schadstoff- und Sedimenteintrag wird durch die Einhaltung der Regeln der Technik bzw. die bauvertraglich vereinbarten Schutzmaßnahmen vermieden. Eine mögliche Beeinträchtigung der Gewässerfauna und Unterwasservegetation im direkt angrenzenden Bereich der herzustellenden Widerlager bzw. Spundwände durch baubedingte kurzzeitige lokal begrenzte Sedimentbewegungen und Trübungen wird wegen der lokalen und zeitlichen Begrenzung und unter Berücksichtigung der herzustellenden bauzeitlichen Biotopschutzzäunung im Baubereich der Müritz-Havel-Straße als nicht erheblich bewertet.

Der mit der Anlage des Bauwerkes 1 W einhergehende Verlust der beidseitig des Mirower Kanals vorhandene Baumhecke führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Selbstreinigungsvermögens des Mirower Kanals im unmittelbaren Eingriffsbereich.

Auch die Beschattung des unter dem Bauwerk liegenden Bereiches ist wegen der bestehenden lichten Höhe von 4,25 m und lokalen Begrenzung bzw. Breite des Bauwerkes von ca. 13 m nicht geeignet, die biologischen oder physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten des gesamten Wasserkörpers in seiner Gesamtheit zu beeinträchtigen und wird unter Berücksichtigung der herzustellenden Kompensationsmaßnahme „Neuanlage eines Kleingewässers“ (A8) somit als gering erheblich bewertet.

### Graben L 03

Durch die wasserbaulichen Maßnahmen bzw. mit der Herstellung der Bauwerke BW 3 W und BW 5 W zur Überführung der Straße über den Graben L 03 gehen Ufer- und Gewässervegetation verloren.

Da mit den Bauwerken der Durchflussquerschnitt des Grabens sowie auch die ökologische Durchgängigkeit durch Fischottergerechte Ausführung (V<sub>A</sub>1) erhalten bleibt und unter Berücksichtigung, dass der Graben stark begradigt ist und einer periodisch intensiven Instandhaltung unterliegt, wird die Auswirkung der wasserbaulichen Maßnahme auf den Gewässerzustand als nicht erheblich beurteilt.

Durch die bauzeitliche Umverlegungen und Verrohrungen des künstlichen Grabens L 03 können die biologischen Qualitätskomponenten durch Beschattung und Faunaverluste temporär und lokal begrenzt beeinträchtigt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass die wiederherzustellenden Grabenverläufe wiederbesiedelt werden und sich die biologischen Qualitätskomponenten damit nicht verschlechtern. Die Auswirkungen der bauzeitlichen Verrohrungen des Grabens L03 ist nur von kurzzeitiger Dauer und nicht dazu geeignet, den Wasserkörper in seiner Gesamtheit und dauerhaft zu schädigen.

Der Rückbau der Verrohrung des Grabens L 03 und die Wiederherstellung eines offenen Grabens sowie die Pflanzungen entlang des Grabens L 03 (A<sub>A</sub>4.1) und im Bereich der Bauwerke sind als positive Effekte zu werten. Insgesamt kann also ausgeschlossen werden, dass es in Folge der wasserbaulichen Maßnahmen am Graben L 03 zu einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes kommt. Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens verursachen in diesem Bereich bei Beachtung der technischen Regeln für Arbeiten im Gewässerbereich keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Oberflächenwasser.

### Graben L 041/125

Mit der Verrohrung des Grabens L 041/125 mit einem Rohrdurchlass DN 800 auf einer Länge von 26 m gehen lokal begrenzt Ufer- und Wasservegetation verloren. Da mit dem Rohrdurchlass DN 800 der Durchflussquerschnitt des Grabens mit seiner Sohlbreite von 60 cm erhalten bleibt und unter Berücksichtigung, dass der künstliche Graben stark begradigt ist und einer periodisch intensiven Instandhaltung unterliegt sowie unter Berücksichtigung der bauzeitlichen Schutzmaßnahme zur Vermeidung erdbaubedingter Eintrübung und Sedimentation wird die Auswirkung der wasserbaulichen Maßnahme auf den Gewässerzustand als nicht erheblich beurteilt.



Weiterhin sind grundsätzlich Beeinträchtigungen der chemischen Qualitätskomponenten der Gräben L 03 und L 041/125 durch Eintrag von Tausalzen des Winterbetriebsdienstes und anderen verkehrsbedingten Schadstoffen möglich. Der überwiegende Teil des Straßenoberflächenwassers entwässert über die Böschungsflächen in Versickerungsmulden, Schadstoffe und temporäre Tausalzgehalte werden im Untergrund gefiltert bzw. verdünnt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des chemischen Zustandes der Gräben kann ausgeschlossen werden, da davon ausgegangen wird, dass die Filterfunktion des Bodens ausreichend ist, um einen diffusen Eintrag in die Gewässer weitgehend zu vermeiden und eine ausreichende Verdünnung gegeben ist.

In der Gesamtbetrachtung ist festzustellen, dass bei Beachtung der technischen Regeln für Arbeiten im Gewässerbereich und unter Berücksichtigung der bauzeitlichen Schutzmaßnahme zur Vermeidung erdbaubedingter Eintrübung und Sedimentation (Nebenbestimmung Sandsackbarriere) sowie der herzustellenden Kompensationsmaßnahme „Neuanlage eines Kleingewässers“ (A8) erhebliche Beeinträchtigungen auf die Fließgewässer nicht eintreten. Bei der Bewertung wird auch berücksichtigt, dass es sich bei den betroffenen Fließgewässern um künstliche Wasserkörper handelt und die Gräben L 03 und L 041 keine nach EU-Wasserrahmenrichtlinie berichtspflichtigen Gewässer und in diesem Sinne von nachrangiger Bedeutung für den Wasserhaushalt sind.

#### Zotzensee

Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben auf den Zotzensee tritt aufgrund der Entfernung des Vorhabens zum See nicht ein. Auch eine baubedingte indirekte Beeinträchtigung ist aufgrund der Entfernung des Vorhabens von ca. 1,7 km und der zeitlichen und örtlichen Begrenztheit der für den Graben L 03 und den Mirower Kanal oben beschriebenen baubedingten Wirkungen nicht anzunehmen. Betriebsbedingte Wirkungen können für das Gewässer ausgeschlossen werden, da auf die im Wirkungsbereich des Vorhabens liegenden vorgelagerten Fließgewässer keine erheblichen Beeinträchtigungen eintreten.

#### Mirower See

Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben auf den Mirower See tritt nicht ein. Baubedingte indirekte Auswirkungen wie beispielsweise eine temporär begrenzte Trübung, die zu einer Zustandsverschlechterung führen können, werden aufgrund der Entfernung des Eingriffsbereiches am Zuflussgraben L 41 von ca. 1,5 km zum See und der dichtesten Entfernung

im Anbindebereich an die vorhandene B 198 von 175 m ausgeschlossen. Erhebliche Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge können aufgrund dieser Entfernungen und wegen der Vorbelastung der vorhandenen B 198 ausgeschlossen werden.

### Schulzensee bei Starsow

Eine anlagenbedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben tritt aufgrund der Entfernung des Vorhabens von 100 m zum See (Mittelwasserlinie) nicht ein. Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe können im Randbereich des Schulzensees auftreten, werden aber aufgrund der Entfernung der Fahrbahn zum Ufer des Sees, der nach FROEHLICH & SPORBECK (2002) als mittel empfindliches Biotop eingestuft wird, als nicht erheblich bewertet, zumal das Berechnungsergebnis der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (U 11 S. 22) ergibt, dass der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation bereits am Fahrbahnrand sicher eingehalten und deutlich unterschritten wird und aufgrund der westlichen und südlichen Hauptwindrichtungen hauptsächlich eine seeabseitige Deposition der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftschadstoffemission eintritt.

Baubedingte Auswirkungen, wie Einträge von Schadstoffen aus dem Baubetrieb sind bei Beachtung der technischen Regeln für Arbeiten im Gewässerbereich und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung, von Bau-km 2+550 bis Bau-km 3+325 keine Baustelleneinrichtungsflächen und zentrale Materiallagerflächen vorzusehen, nicht zu befürchten. Temporäre Trübungen durch baubedingte Sedimentfrachten in Folge der Bauarbeiten zur Herstellung der mindestens 0,5 km entfernten Brückenbauwerke über den zufließenden Graben L 03 auf den Schulzensee sind aufgrund der Entfernung nicht zu erwarten. Betriebsbedingte Beeinträchtigung durch Schadstofffrachten über den Graben L 03 sind nicht zu befürchten, da schon eine Beeinträchtigung des Grabens L03 ausgeschlossen wird (siehe oben).

## **II. Auswirkungen auf chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers**

### Mengenmäßiger Zustand

Im Wasserkörpersteckbrief zum Grundwasserkörper aus dem elektronischen Datensatz zur Berichterstattung 2016 zum 2. Bewirtschaftungsplan der FGE Elbe für den Zeitraum 2016 bis 2021 wird der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers als „gut“ eingestuft.

Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung durch baubedingte Schadverdichtungen sind bei Umsetzung des gemäß DIN 19639 zu erstellenden Bodenschutzkonzeptes nicht zu besorgen.

Mit der anlagenbedingten Neuversiegelung und dem damit verbundenen erhöhten Oberflächenabfluss und dadurch erhöhter Verdunstung von Niederschlagswasser geht eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate einher. Aufgrund der vorgesehenen überwiegend seitlichen Versickerung des anfallenden Straßenoberflächenwassers, des Anteils der Versiegelungsfläche (2,60 ha) an der Grundwasserkörperfläche (82.825 ha) von 0,003 %, wird diese Beeinträchtigung und die Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers unter Berücksichtigung der durchzuführenden Entsiegelungsmaßnahmen A 2.1 und A 2.2 der multifunktional positiv auf den Grundwasserhaushalt wirkenden landschaftspflegerischen Maßnahmen A1, A2.1 A2.2, A3, A4.1, A4.2, A5, A6.1, A6.2, E2 und E 2a als mittel erheblich bewertet. Bei der Bewertung dieser Auswirkung wird berücksichtigt, dass durch die gewählte Gradientenhöhe ein Anschnitt grundwasserführender Schichten vermieden wird und der gute mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers durch das Vorhaben nicht verschlechtert wird und das Vorhaben damit dem Verschlechterungsverbot des § 47 WHG entspricht.

#### Chemischer Zustand

Die Einstufung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers HAV-OH-4 ist im Wasserkörpersteckbrief ebenfalls mit „gut“ angegeben.

Beeinträchtigung durch baubedingte Schadstoffeinträge in das Grundwasser sind bei Beachtung der technischen Regeln für Arbeiten im Gewässerbereich und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung, von Bau-km 2+550 bis Bau-km 3+325 keine Baustelleneinrichtungsflächen und zentrale Materiallagerflächen vorzusehen nicht zu befürchten.

Die Beeinträchtigung durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in das Grundwasser wird als mittel erheblich bewertet, da das Vorhaben eine Immissionswirkung auf ca. 3,23 ha hochempfindliche Grundwasserkörperbereiche verursacht. Durch Versickerung des anfallenden potentiell schadstoffhaltigen Fahrbahnoberflächenwassers kann eine Beeinträchtigung grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Bei dieser Bewertung der Vorhabenauswirkung wird berücksichtigt, dass bei der flächenhaften Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Bankette, Böschungen und Versickerungsmulden das Wasser an Ort und Stelle während der > 1 m mächtigen Bodenpassage durch konzentrationsmindernde Rückhalte- und Abbauvorgänge gereinigt wird (Kap. 8.2 REwS 2022), dass der Grundwasserkörper durch die Anlage des Straßenkörpers nicht direkt angeschnitten wird, im überwiegenden Streckenbereich mit Grundwasserflurabständen von > 10 m eine geringe Empfindlichkeit des oberen Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag besteht und die Fließgeschwindigkeit im betroffenen Grundwasserkörper mit  $\leq 0,25$  m/d sehr gering ist, und sich damit ggf. eindringende Schadstoffe nur sehr langsam ausbreiten

und eine Gefährdung des Grundwassers als bedeutend geringer als z.B. bei hohen Fließgeschwindigkeiten entsteht. Zudem ist bei der Bewertung zu berücksichtigen, dass das Vorhaben dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot des § 47 WHG entspricht und vom Vorhaben keine Wasserschutzgebiete berührt werden.

Die von P 3, P 4, P 5 und P 6 geäußerten Bedenken, dass die Bewertung der Auswirkung in Bezug zum Schutzgut Grundwasser für die Trasse in der Variante 3 bzw. 8AW nicht adäquat sei, sind nicht näher untersetzt. Die Arbeitsgrundlage des Vorhabenträger für die Bestandserfassung und Bewertung des Grundwassers im Untersuchungsgebiet sind die Karte der Grundwassergefährdung und die Karte der Hydrologischen Kennwerte GWL 1 aus dem Hydrologischen Kartenwerk der DDR (1984). Dieses Kartenwerk ist auch aktuell Grundlage für die Grundwasserzustandsdarstellung des im Internet öffentlich zugänglichen Umweltkartenportals des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V und stellt somit eine adäquate fachliche Bewertungsgrundlage für die Planfeststellungsbehörde dar. Die Bewertung der Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber den Vorhabenauswirkungen wurde gemäß UVS 2009 S. 42 Abschn. 3.5.2.2 Tab. 3.5.2-1 aus den standortspezifischen Kriterien Grundwasserflurabstand, Geschütztheitsgrad gegenüber eindringenden Schadstoffen sowie Grundwasserfließgeschwindigkeit (Schadstoffausbreitung) abgeleitet und ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch plausibel. Für die Bewertung der Vorhabenauswirkungen werden die Versiegelungsfläche mit entsprechend verbundener Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und der Flächenumfang der vom Vorhaben betroffenen Bereiche mit hoher Empfindlichkeit als maßgebend betrachtet, was ebenfalls nachvollziehbar ist.

### **2.3.3.6 Schutzgut Luft, Klima**

Durch das Vorhaben wird vorhandener Verkehr und damit verbundene Luftschadstoffemissionen aus der Ortslage Mirow in den Bereich der Ortsumfahrung verlagert. In der Gesamtbetrachtung des Planungsraumes kommt es damit nicht zu einer Zunahme der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen. Unter Berücksichtigung, dass auch bei Ansatz der bis 2030 prognostizierten Verkehrsmengen die Grenzwerte der 39. BImSchV bzgl. der Luftschadstoffe entlang des Vorhabens und auf den für den Bauzeitraum ausgewiesenen Umleitungsstrecken eingehalten werden, wird die vorhabenbedingte Auswirkung durch Luftschadstoffe somit als gering erheblich bewertet.

Die Beeinträchtigung des Lokalklimas durch das Vorhaben wird als mittel erheblich bewertet, da die Inanspruchnahme von Flächen hoher lufthygienischer und hoher klimatischer Ausgleichsfunktion mit ca. 0,1 ha im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße und des Frischgrünlandes

westlich von Mirowdorf am Graben L 03 gering ist und die Bedeutung der in Anspruch genommenen bzw. versiegelten Wald- und Gehölzflächen ohne Siedlungsbezug in einem Umfang von 1,5 ha als mittel bedeutend für das Lokalklima bewertet wird. Bei dieser Bewertung wird berücksichtigt, dass mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen Wald- und Gehölzpflanzungen und Umwandlung von Acker in Grünland funktionale Ersatzwirkung für die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Luft und Klima erzielt wird.

Eine Bewertung der Erheblichkeit der Vorhabenauswirkung auf das globale Klima erfolgt nicht, da sich globale Klimaauswirkungen, die dem hier in Rede stehenden Vorhaben zuordenbar sind, anhand der vorliegenden Unterlagen und vorhandenen Kenntnisse nicht quantifizieren lassen und das Vorhaben als fest disponierter Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans bzw. des 6. FStrAbÄndG auch Bestandteil des Referenzszenarios des Klimaschutzprogramms 2030 im Sektor Verkehr ist, es damit den definierten Zielen des Klimaschutzprogramms 2030 im Sektor Verkehr nicht entgegen steht und insofern keine negative Auswirkung auf die Erfüllung des Klimaschutzzieles im Verkehrssektor hat.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Angaben des BVWP zu den THG-Emissionen für das Gesamtprojektes B 189n Mirow – AS Wittstock/Dosse (A 19) und des Aspektes, dass das Vorhaben als Bestandteil des BVWP im Referenzszenario des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung enthalten ist, hält es die Planfeststellungsbehörde für vertretbar, dass der Vorhabenträger auf eine detaillierte Berechnung der verkehrsbedingten THG-Emissionen verzichtet hat.

### **2.3.3.7 Schutzgut Landschaft**

Die Neuzerschneidung der Landschaft durch das Vorhaben führt zu einer Verkleinerung des unzerschnittenen Raumes, der nach Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan als unzerschnittener landschaftlicher Freiraum mit mittlerer Bedeutung ausgewiesen ist. Unter Berücksichtigung, dass der verbleibende unzerschnittene Raum zwischen Kreisstraße MSE 18 und L 25 mit einer verbleibenden Größe von > 12 km<sup>2</sup> weiterhin mittlere Bedeutung als unzerschnittener Raum aufweist und der um ca. 0,6 km<sup>2</sup> verringerte unzerschnittene Raum zwischen der Bundesstraße B 198 und der Kreisstraße MSE 18 mit < 6 km<sup>2</sup> bereits eine gering bewertete Ausgangsflächengröße hat, wird diese Beeinträchtigung als mittel erheblich bewertet.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen trassennahen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen und der Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Straße in die Landschaft, insbesondere der Gehölzpflanzungen und Waldrandentwicklung, wird die Beeinträchtigung vorhandener Sichtbeziehungen insb. der Ost-West-Achse südlich der Müritz-Havel-Wasserstraße

bzw. des Landschaftsbildes durch die Anlage des Straßenkörpers mit Dammhöhen >2 m sowie dem damit einhergehenden Verlust landschaftsbildprägender Strukturen und Elemente (z.B. Hecken, Bäume) trotzdem als erheblich bewertet.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Landschaftsschutzes vereinbar, da neben den vorgesehenen trassennahen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen auch die vorgesehenen trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen für Biototypen, hier der Maßnahmenkomplex E 2 Halboffenlandschaft mit der Wiederherstellung von Kleingewässern, der Umwandlung und von ca. 7 ha strukturarmen Ackerflächen in Grünland- bzw. Weideflächen bei Oldendorf sowie die Anlage von Alleebaumpflanzung an der Bundesstraße B 198 multifunktional auch eine Aufwertung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholungs- und Erlebnisfunktion in den dortigen Landschaftsräumen bewirken und die im Vorhabenraum verursachten Beeinträchtigungen kompensieren.

Der Eigenartverlust der Landschaft durch technische Überformung und Zerschneidung im Plangebiet bleibt indes bestehen (U12.0. S. 105).

Die Öffentlichkeit trägt durch die Einwendungen der P 3, P 5 und P 6 vor, dass die unzerschnittene Offenlandschaft durch die Starsower selbst und Besuchern in ihrer Bedeutung nicht als „hoch“, sondern als „sehr hoch“ eingeschätzt wird. Allerdings musste der Vorhabenträger hier nicht die Beurteilung der Starsower Anwohner und Besucher in die Bewertung des Landschaftsbildes mit aufnehmen, auch wenn der Teilaspekt bei der Bewertung der Vorhabenwirkung auf das Schutzgutes Landschaft der ästhetische Zusammenhang der Landschaft, der durch die Wahrnehmung des Menschen und da insbesondere der im relevanten Bereich lebenden/wohnenden Menschen erlebbar wird. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich objektiv gutachterlich, wobei eine subjektive Bewertungskomponente des jeweiligen Gutachters sachgerecht und nicht ausschließbar ist. Nach einschlägigem Regelwerk der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (Entwurf der Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, RUVS Ausgabe 2008 und Entwurf der Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Straßenbau Ausgabe 2021) ist eine Erhebung des Landschaftsempfindens der Bevölkerung als Datengrundlage für die Bewertung des Schutzgutes Landschaft nicht vorgesehen.

### **2.3.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Beim Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kann sich die Bewertung der Vorhabenauswirkungen auf die Bodendenkmale beschränken, da sich Bau- und Kulturdenkmale oder andere Kultur- und Sachgüter nicht im unmittelbaren Bereich des Vorhabens befinden und mithin vorhabenbedingt weder optisch noch durch Immissionen belastet werden.

Die anlagenbedingte Überbauung von drei Bodendenkmalflächen wird als erhebliche Auswirkung bewertet. Da vor Erdeingriffen im Bereich der bekannten Bodendenkmale gemäß § 6 Abs. 5 DSchG M-V Bergung und Dokumentation des Denkmals durch den Vorhabenträger gewährleistet wird, ist das Vorhaben aber mit den Belangen Denkmalschutzes vereinbar.

Mögliche Fundstellen bisher unbekannter Bodendenkmale sind ebenso unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter Punkt 1.5.7 dieses Beschlusses einer fachgerechten Dokumentation zuzuführen.

#### **2.3.3.9 Wechselwirkungen**

Die Umweltauswirkungen der vorhabenbedingten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden schutzgutbezogen beschrieben und bewertet.

Zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen aufgrund von Wechselwirkungen, die über die schutzgutbezogen dargestellten Umweltauswirkungen hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

#### **2.3.3.10 Gesamtbewertung**

Das Vorhaben hat mithin in der Gesamtbewertung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt. Hoch erheblich nachteilig wirkt sich das Vorhaben bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen- durch Überbauung und Beeinträchtigung hoch- und sehr hochwertiger Biotope und Habitate geschützter Arten, aus, wobei die nachteiligen Auswirkungen gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind geprägt durch eine erhebliche Entlastungswirkung bzgl. der verkehrsbedingten Immissionen der vorhandenen Ortsdurchfahrt in der Ortslage Mirow und demgegenüber durch erhebliche verbleibender Neubelastungen des gewohnten Wohnumfeldes der Ortslagen Starsow und Mirow-Dorf aufgrund technischer Überformung und Zerschneidung der Landschaft und Wegeverbindungen und durch Verringerung der Erholungseignungsqualität des Raumes, wobei die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Schall- und Schadstoffimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft in Folge des Vorhabens nicht überschritten werden. Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich eines Teils der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

## **2.4 Materiell-Rechtliche Würdigung**

### **2.4.1 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 Straßenplanung 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.

### **2.4.2 Abschnittsbildung**

#### **2.4.2.1 Ursprüngliche Abschnittsbildung**

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

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



#### **2.4.2.2 Wirkungen des Baus des Abschnittes Mirow West**

Im vorliegenden Fall des Vorhabens Mirow-West als Abschnitt, welcher nordwestlich von Mirow seinen Bauanfang an der vorhandenen B 198 in Richtung Mirow hat, dort die Ortslage Mirow, mitsamt der Gemeinde Mirowdorf westlich umfährt und dabei die Müritz-Havel-Wasserstraße quert und dann nordöstlich vom Schulensee und nördlich der Gemeinde Starsow unmittelbar an der L 25 endet, und allzeit enden würde, sollte die Realisierung des Abschnittes Mirow-Süd unterbleiben, würde der überregionale Verkehr auf diesen Verkehrsabschnitt Mirow-West unter Nutzung der Landesstraße L 25 bis in die Ortslage Mirow hinein (und vice versa aus der Ortslage Mirow heraus) mit dortiger Anbindung an die bestehende Ortsdurchfahrt Mirow zur Weiterführung nach und von Osten auf der B 198 geführt werden. Die dabei durch den Kraftfahrer zurückzulegende Strecke wäre sogar länger als bisher.

Im Ergebnis schalltechnischer Untersuchungen wird festgestellt, dass an allen schutzbedürftigen Nutzungen im Einflussbereich des Neubauabschnittes der Ortsumgehung Mirow-West die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge im Tag- und Nachtzeitraum für die Planfälle mit und ohne B 189n sowie für den Interimszustand (nur der Westabschnitt ist in Betrieb) unterschritten werden. Die Betrachtungen zum nachgeordneten Netz zeigen, dass für den Planfall ohne die B 189n die Geräuschsituation mit Inbetriebnahme beider Abschnitte der Ortsumgehung Mirow in allen Bereichen entlang der L 25 nördlich der Ortsumgehung, der MST 5 nördlich der Ortsumgehung und entlang der B 198<sub>alt</sub> dauerhaft verbessert wird. Die anderen vorhandenen Straßen erfahren hinsichtlich der Geräuschsituation keine Veränderungen. Im Falle der Inbetriebnahme des Westabschnittes der Ortsumgehung vor Fertigstellung des Südabschnittes käme es kaum zu Veränderungen. Im Planfall mit der B 189n würde sich die Geräuschsituation der B 198<sub>alt</sub>, der L 25 und der Ortsdurchfahrt Starsow sowie der MST 5 nördlich der Ortsumgehung dauerhaft verbessern. Erhöhungen von maximal 1dB(A) würden entlang der L 25 der Ortsumgehung, der MST 3 und der MST südlich der Ortsumgehung auftreten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung würde jedoch an allen Gebäuden unterschritten bleiben.

Schwerwiegender ist jedoch die Prognose, dass der Westabschnitt für sich allein die bezweckte Verkehrsfunktion der Ortsumgehung nicht erreichen wird, da für die überörtlichen Verkehrsteilnehmer die Nutzung der Trasse einen längeren Fahrweg bedeutet und die Fahrt durch die Ortslage Mirow nicht erspart bleibt. Eine bessere überregionale Verbindung aus Richtung BAB A 19 / Plau zu anderen größeren Orten (Wesenberg, Neustrelitz) oder Verkehrswegen (B 96, B 122) ist schlichtweg nicht gegeben. Es gäbe lediglich eine regionale Verbesserung zur Gemeinde Schwarz (350 Einwohner) aus östlicher Richtung.

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

#### **2.4.2.3 Verklammerung der Abschnitte West und Süd**

Eine wirksame Verkehrsfunktion kann erst erreicht werden, wenn der weitere planfestgestellte Planungsabschnitt Mirow-Süd vom 15.04.2015 (Az.: 0115-553-13-61-1) vollzugsfähig ist, die bauliche Umsetzung erfolgt ist und die beiden Verkehrsabschnitte gemeinsam unter Betrieb genommen werden. Die Planfeststellungsbehörde versieht die Zulassungsentscheidung daher mit dem Vorbehalt Ziffer 1.

Durch die Vorbehaltsentscheidung im Planfeststellungsbeschluss wird sichergestellt, dass mit dem Bau des Vorhabens erst dann begonnen werden darf, wenn ein Planfeststellungsbeschluss für die jeweils anschließenden Verkehrskosteneinheiten ergangen und auch vollziehbar ist. Es kommt nicht auf die Bestandskraft der Folgeabschnitte an. Mit Blick auf die Möglichkeit, die Rechtmäßigkeit der Folgeabschnitte in einem vorläufigen Rechtsschutzverfahren überprüfen zu lassen, wird als genügend betrachtet. Die sofortige Vollziehbarkeit genügt als ausreichende Verklammerung der angrenzenden Abschnitte für Vorhaben nach § 17 e Abs. 2 FStrG, in denen der Gesetzgeber mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Vorhaben die sofortige Vollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse als Regelfall vorsieht.

Hinsichtlich der Verklammerung zum Bau der beiden Abschnitte wird dem Vorhabenträger die Möglichkeit eröffnet, den Bau zu beginnen, sobald für das Vorhaben Süd die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses in einem nicht ausschließbaren Gerichtsverfahren zur Anordnung der aufschiebenden Wirkung des an sich von Gesetzes wegen sofort vollziehbaren Vorhabens festgestellt werden sollte. Dieser Verklammerungsmoment wird mittels BVerwG 9 A 16/12 vom 03.05.2013 für zulässig erachtet und herangezogen.

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

dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden, der gebildete Streckenabschnitt Mirow-West entbehrt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung.

Dieser Grundsatz des Erfordernisses der Übernahme einer eigenen Verkehrsfunktion eines Planungsabschnittes ist Bestandteil gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung seit BVerwG 11 A 6/95 vom 3. Juli 1996 und wird hier von einem der beiden Abschnitte alleine nicht erfüllt.

#### **2.4.2.4 Einwendungen zur Abschnittsbildung**

Die Einwender (P 3, P 5, P 6) greifen generell die Abschnittsbildung des gegenständlichen Abschnittes Mirow-West im Kontext mit dem bereits planfestgestellten Abschnitt Mirow-Süd des Gesamtvorhaben OU Mirow im Zuge der B 198 an.

Die Abschnittsbildung in einen West- und Südabschnitt müsse hinsichtlich ihrer Rechtmäßigkeit angezweifelt werden, da die Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes auf Grund der angenommenen Verkehrsprognosen alleine und weder mit noch ohne die B 189n plausibel sei.

Ebenso sei der Südabschnitt für sich alleingegenommen nicht verkehrswirksam. Deswegen müsse die gesamte Verkehrswirksamkeit der Straße auf Grund nicht plausibler Verkehrsprognosen angezweifelt werden. Infolge der vorgesehenen Abschnittsbildung werde die L 25 und die Starsower Straße in Mirowdorf temporär und ggf. längerfristig als Lückenschluss zwischen der vorhandenen B 198 und dem Südabschnitt der B 198 OU Mirow bis zur Fertigstellung der gesamten OU Mirow intensiv befahren. Die höhere Verkehrsbelastung belaste sowohl den Abschnittes L 25 (Nord) und die Starsower Straße und ggf. Lärzer Straße in Mirow als auch den Abschnittes L 25 (Süd) in Richtung Starsow. Die Einwender fordern daher für die Interimszeit der schweren Zusatzbelastung der L 25 diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Immissionsverhältnisse.

Der Vorhabenträger erwidert, der Neubau der Ortsumgehung Mirow als im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt „OU Mirow“ laufendes und fest disponiertes Vorhaben sei für die Planung entsprechend der Vorgaben des BVWP beauftragt worden. Dieses Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte.

Die beiden Planfälle seien lediglich hypothetischer Natur, da der Gesamtbau der Ortsumgehung vorgesehen sei. Maßgeblich sei die Gesamtentlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrt Mirow.

Bauzeitliche Interimslösungen seien zwar verkehrstechnisch und immissions-schutzfachlich betrachtet worden, seien jedoch für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt durch das Gesamtprojekt nicht maßgebend.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben Mirow-West wird über den Vorbehalt Ziffer 1 mit dem Vorhaben Mirow Süd derartig verklammert, dass es keine Interimsphase geben wird, in welcher einer der beiden Abschnitte baulich fertiggestellt und dem Verkehr übergeben wird. Zur Begründung des Vorbehaltes wird auf die Ausführungen 2.4.2.3 verwiesen.

Die befürchtete übermäßige Verkehrsbelastung auf der L 25 Starsow nach und von Mirow wird daher nicht eintreten.

Die geforderten zusätzlichen Maßnahmen, die seitens der Einwender genannt werden, sieht die Planfeststellungsbehörde in einem engen Zusammenhang mit weiterem persönlichen Vorbringen der Einwender stehend, die für ihre Ortslage Starsow u.a. die Beeinträchtigung sicherer Verkehrsverbindung und Bewegungsfreiheit auch der schwächeren Mitbürger und ihrer Kinder sowie ihrer Urlaubsgäste vorbringen. Sie stehen nicht zwingen im alleinigen Kontext der Abschnittsbildung.

Die Auseinandersetzung mit diesen einzelnen Forderungen erfolgt daher unter Ziffer 2.4.6, dort jeweils unter der Einzelporbringen der Einwender.

## **2.4.3 Planrechtfertigung**

### **2.4.3.1 Allgemein**

Die Planrechtfertigung stellt neben den Vorgaben des strikten Rechts und des Abwägungsgebots einen selbständigen Kontrollmaßstab dar. Das beruht auf der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden, bis hin zur Zulässigkeit der Enteignung reichenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist. (BVerwG, Urt. v. 07. Juli 1978, IV C 79/76; Urt. v. 05. Dezember 1986, 4 C 13/85; Urt. v. 08. Juli 1998, 11 A 53/97; Urt. v. 16. März 2006, 4 A 1075/04; alle juris).

Neben der grundsätzlichen Konformität mit den fachplanerischen Zielen verlangt die Planrechtfertigung weiter, dass für das Vorhaben ein konkreter Bedarf besteht. Nur dann ist das Vorhaben geeignet, tatsächlich zur Zielerreichung beizutragen. Der Bedarf für ein Vorhaben kann sich dabei entweder bereits aus einer gesetzlichen Bedarfsplanung ergeben oder durch die Planfeststellungsbehörde selbst festgestellt werden.

Im Bereich der Bundesfernstraßen werden Festlegungen über den Bedarf bestimmter Vorhaben durch Bundesgesetze getroffen. Ist ein Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen, ist der Bedarf für das Vorhaben bindend festgelegt und kann im Planfeststellungsverfahren folglich nicht mehr hinterfragt werden. Aus der Aufnahme in den Bedarfsplan folgt daher die Planrechtfertigung. Mit der gesetzlichen Bedarfsplanung wird eine politische Entscheidung getroffen, die gerichtlich im Wesentlichen nur auf ihre Plausibilität überprüft werden kann.

Diese Bindungswirkung entfällt, wenn sich die der Bedarfsplanung zu Grunde liegenden Verhältnisse so grundlegend geändert haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt.

Ist der Bedarf für ein Vorhaben nicht bereits durch ein Gesetz mit bindender Wirkung festgestellt, ist eine administrative Feststellung des Bedarfs erforderlich. Dieser muss ein Vorhaben zwar nicht als unausweichlich, zumindest aber als vernünftigerweise geboten erscheinen lassen. Zur Bestimmung des Bedarfs stellt die zuständige Fachplanungsbehörde in aller Regel

eine Prognose hinsichtlich des zukünftigen Bedarfs auf. Hierbei kommt ihr ein Prognosespielraum zu. Eine Prognose entfällt, wenn das Vorhaben aufgrund der jetzigen Situation erforderlich ist, z. B. aus Sicherheitsgründen.

#### **2.4.3.2 Planrechtfertigung B 198 Neubau der OU Mirow, Westabschnitt**

Der Neubau der Ortsumfahrung B 198 Mirow ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 des BMVI als Vorhaben in der Kategorie „Laufende und fest disponierten Projekte“ eingeordnet.

Das Bauvorhaben ist demnach bis zum Zielhorizont des Bundesverkehrswegeplanes 2030 fertig zu stellen. Der Bundesverkehrswegeplan hat Gesetzescharakter entsprechend dem 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbÄndG) vom 23.12.2016. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung des Neubaus der OU Mirow als laufende Nummer 671 in der Anlage des 6. FStrAbG geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung eine gemäß § 1 Abs. 2 des 6 FStrAbÄndG gesetzlich festgestellt.

Entscheidungen über Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes stützen sich seit Beginn der Bundesverkehrswegeplanung auf eine Verkehrsträger übergreifende Betrachtungsweise. Das wichtigste Koordinierungselement neben den Verkehrszweig übergreifenden Gesamtverkehrsprognosen für den Güter- und den Personenverkehr ist die nach einheitlichen Maßstäben zur Feststellung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung geplanter („erwogener“) Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenprojekte. Alle für den BVWP 2030 definierten Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
- umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
- raumordnerischen (einschließlich städtebaulichen)

Kriterien unterzogen worden.

Mit Unterstützung zahlreicher wissenschaftlicher Institutionen hat die Methodik der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen einen anerkannt hohen wissenschaftlichen und technischen Stand erreicht. Den Veränderungen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen sowie den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen trägt die fortlaufende Forschung des BMDV für die Bundesverkehrswegeplanung Rechnung, die sowohl Aktualisierungen und Modifikationen im Detail, als auch Verfahrensergänzungen und wesentliche Modernisierungen umfasst.

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bleibt dabei Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für alle erwogenen Investitionsvorhaben in die Infrastruktur. Die Nutzenkomponenten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Senkung der Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Positive räumliche Wirkungen,
- Entlastung der Umwelt,
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,

Diesen Nutzenkomponenten werden die Investitionskosten gegenübergestellt. Die Ergebnisdarstellung erfolgt als Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Wenn dieser Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 ist, liegt damit ein Indiz für die Wirtschaftlichkeit des erwogenen Vorhabens aus volkswirtschaftlicher Sicht vor. Das Vorhaben wird in den BVWP aufgenommen und erhält die Rechtfertigung, aus volkswirtschaftlicher Sicht im öffentlichen Interesse zu stehen. Es darf die Finanzierung der baulichen Umsetzung durch den Bund für sich als gegeben in Anspruch nehmen.

#### **2.4.3.3 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen**

Die vorhandene B 198 führt direkt durch den zentralen Stadtkern von Mirow. Sie ist eine einbahnige Straße, die im Stadtbereich sehr kurvenreich ist. Der Streckenverlauf ist durch eine Vielzahl von Knotenpunkten und Grundstückszufahrten gekennzeichnet. Durch die hohe Kfz-Belegung und den konstanten Verkehrsfluss leidet die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Stadt. Die eigentliche Rolle des Zentrums (Aufenthalt, Treffpunkt, Kommunikation, Erholung) verbunden mit der typischen städtebaulichen Struktur einer mecklenburgischen Kleinstadt ist stark eingeschränkt. Die städtebauliche Situation, enge Kurven und straßennahe Bebauung steht im Widerspruch zur maßgebenden Funktion einer Bundesstraße. Ihrer eigentlichen Funktion, der Verbindung von Ober- und Mittelzentren kann sie nur bedingt gerecht werden. Im Bereich des Zentrums befinden sich beidseitig Gehwege mit einer Breite von ca. 1,5 m. Die daran anschließende Bebauung dient sowohl Wohn- als auch Gewerbezwecken. Durch das Halten von Fahrzeugen bzw. das Abbiegen der Fahrzeuge in Grundstücke wird der Verkehr auf der Bundesstraße mehr oder minder behindert. Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben aber aufgrund

der Bebauung keine Erweiterung der Verkehrsanlage. Verkehrsstärken in dieser Größenordnung sind mit der vorhandenen Infrastruktur und den innerörtlichen Nutzungsansprüchen unverträglich, so dass der Bau einer Ortsumgehung dringend erforderlich ist.

Das hohe Schwerverkehrsaufkommen mit seinen negativen Begleiterscheinungen (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffausstoß usw.) führt im Bereich der Ortsdurchfahrt zur Unverträglichkeit mit der eigentlichen Rolle des Zentrums. Die Bundesstraße B 198 weist in der Prognose 2030 (Prognose-Nullfall) ein Gesamtverkehrsaufkommen von bis zu 8.490 Kfz/24h im Stadtzentrum auf. Der Schwerverkehrsanteil im Jahre 2030 wird mit bis zu 970 Kfz/24h prognostiziert. Im Jahre 2016 betrug das Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtzentrum bis zu 8.010 Kfz/24h und der Schwerverkehr bis zu 800 Kfz/24h.

#### **2.4.3.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose**

##### **I. Allgemein**

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

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



## II. P 3, P 4, P 5, P 6

Die Einwender betrachten die Verkehrswirksamkeit des Abschnittes Mirow-West sowohl mit als auch ohne das Hinzukommen einer B 189 von Wittstock als unplausibel. Gleichermaßen wird die Verkehrswirksamkeit des gesamten Vorhabens, damit einschließlich des Abschnittes Mirow-Süd auf Grund nicht plausibler Verkehrsprognosen angezweifelt.

Im Kontext zur nicht überzeugenden Verkehrswirksamkeit sei das Vorhaben gesamtwirtschaftlich betrachtet unwirtschaftlich und daher nicht gerechtfertigt.

Die Verwirklichung des Straßenneubaus verursache Schaden an der Wirtschaft betreffend die Tourismusökonomie. Der Neubau verhindere die Entwicklung beziehungsweise beeinträchtige die gegenwärtige Tourismuswirtschaft in und um Mirow. Die Tourismuswirtschaft werde ihrerseits schon staatlich hervorgehoben:

Laut Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP S. 94) besitze der Untersuchungsraum eine hohe Eignung naturgebundener Erholung. Es werde aufgezeigt, dass der Bereich südlich von Mirow (also nördlich von Starsow) wegen seiner naturschutzräumlichen Qualität als Tourismusschwerpunkt bzw. Tourismusedwicklungsgebiet ausgewiesen ist. Die Wanderwege werden hier als überregionale und regionale Rad- und Wanderwege (Radfernweg Mecklenburgische Seenplatte, Mecklenburgischer Seenradweg, Fernradweg Berlin-Kopenhagen, usw.) erwähnt.

Die touristische Entwicklung werde in der Umgebung von Mirow dadurch gefördert, dass ein unzerstörter, selten schöner Anblick der Starsower Flur mit dem weiten Auenbereich östlich der L 25 und den in die Landschaft eingebetteten Schulzensee vorhanden sei. Eine bequeme und ungehinderte Durchfahrt durch Landschaft und Stadt durch ein durch die Umgehungsstraße zerschnittenes Landschaftsbild sei hingegen für die Tourismusedwicklung nicht förderlich. Werde die Umgehungsstraße gebaut, egal auf welcher Trasse, so werde das zerstört, was der Besucher suche.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass zum einen schon die Aufnahme und Beibehaltung des Vorhabens OU Mirow im Zuge der B 198 in den BVWP den Nachweis einer Verkehrswirksamkeit bringe; die Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 weise aus, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall reduziere. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert:

Auch ohne das weitere, die Verkehrsprognose mitbestimmende Vorhaben des BVWP B 189n Wittstock-Mirow ergebe sich durch den Neubau der OU Mirow eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Der Vorhabenträger bestätigt in seiner Erwidernng die hohe Eignung naturgebundener Erholung. Dennoch ergeben sich keine wirtschaftlichen Einbußen für den Tourismus.

Er habe die touristischen Entwicklungen im Rahmen der Variantenwahl bzw. Linienfindung mit dem gebotenen Anteil über die Schutzgüter Mensch (hier Erholungsfunktion) und Landschaftsbild in die Abwägung mit einbezogen. Die UVS-Plausibilisierung und die ergänzende Variantenbetrachtung bezögen Aussagen und Bewertungen auf die landschaftsbezogene Erholung explizit in die textlichen und tabellarischen Betrachtungen mit ein. Da nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild verbleiben, werde dieser Konflikt im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung zum einen über die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und zum anderen über den Naturhaushalt detailliert betrachtet und gelöst. Nach Auffassung des Vorhabenträgers sei durch die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten. Das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz bleibe erhalten und werde entsprechend angepasst.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Da die Einwendungen ohne Eigentumsbetroffenheit der Einwender P 3, P 5 und P 6 einhergehen, besteht diesen gegenüber grundsätzlich kein Recht und Anspruch, die Rechtmäßigkeit des gesamten Vorhabens überprüfen zu lassen, da der Planfeststellungsbeschluss hier keine enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet; ständige Rechtsprechung seit BVerwG, Urteil vom 18. März 1983 – 4 C 80/79 (zu den Voraussetzungen des Vollüberprüfungsanspruches).

Auch wenn grundsätzlich kein Überprüfungsanspruch gegen die Planrechtfertigung eröffnet ist, sobald kein persönliches Recht durch das Vorhaben betroffen wird, so ist das differenziert zu betrachten, wenn Abschnittsbildungen vorgenommen werden und Betroffenheiten im Folgeabschnitt auftreten.

Das Vorhaben begründet sich allem voran aus dem BVWP als laufend und fest disponiertes Vorhaben. Das hinzukommende Vorhaben B 189n Wittstock-Mirow befindet sich im BVWP als Projekt des vordringlichen Bedarfs. Eine Planrechtfertigung per Gesetz ist damit für beide Vorhaben gegeben. Der Gesetzgeber sieht seit dem BVWP 2030 ein Gesamtprojekt aus beiden Vorhaben (B 198 und B 189). In diese schon gesetzliche Planrechtfertigung mit eingeflossen ist die Bewertung des Vorhabenträgers Bund, dass das überragende öffentliche Interesse an dem Vorhaben besteht. Die Herleitung der Aufnahme von Vorhaben in den BVWP begründet sich u.a. aus einer dafür als Grundlage erstellten Verkehrsprognose und sich einem ergeben habenden positiven Kosten-Nutzen-Faktor, der die Wirtschaftlichkeit bestätigt und den Willen des Straßenbaulastträgers Bund ausdrückt, das Vorhaben zu finanzieren. In die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung fließen alle Faktoren ein, die die Gesamtökonomie angehen.

Wesentliches Projektziel ist eine Verbesserung der Verbindung des Oberzentrums Neubrandenburg und des Mittelzentrums Neustrelitz sowie der Ferienregion Mecklenburgische Seenplatte mit dem Mittelzentrum Wittstock und über das Bundesautobahnnetz mit der Metropolregion Hamburg und den Oberzentren Magdeburg und Wolfsburg. Eine direkte leistungsfähige Verkehrsverbindung im Zuge des bestehenden Straßennetzes ist zurzeit nicht gegeben. Das Vorhaben spielt also gerade für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft eine Rolle.

Auch der Effekt der Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow spielt ökonomisch eine Rolle, als dass zukünftig die Attraktivität der Innerortslage gesteigert wird und für den Besucher interessanter, was zur Entwicklung der lokalen tourismusausgerichteten Gewerbe beiträgt. Mirow hält mit seinem Schloss und der Lage am See attraktive Ziele vor, die ohne innerörtliche Verkehrsbelastung an Attraktivität gewinnen, Besucher einladen, länger in der Stadt zu verweilen und sich darin ausgiebiger zu bewegen.

Auch für die benachbarten Siedlungsareale weist das Projektdossier der Vorhaben Vorteile aus, die wirtschaftliche Positiveffekte bedeuten: durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten entsteht Entlastung und Qualitätsgewinn z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten (Flächen- und Erschließungseffekte).

Entgegenstehende Belange, die diese gesetzliche Planrechtfertigung zu erschüttern vermögen, müssen von noch höherem Rang des öffentlichen Interesses stehen als das der Planung eines funktionierenden Straßennetzes des vordringlichen Bedarfsplans des Bundes.

Die hier vorgebrachte, unbezifferte befürchtete wirtschaftliche Einbuße für den Tourismus steht nicht in dem höheren Wertungsrang des öffentlichen Interesses in diesem Kontext.

Die Bedeutung des Bereiches zwischen Mirow und dem Schulensee als geeignetes Erholungsgebiet wird mit dem Vorhaben als solches nicht vollständig gestört. Die Wegeverbindungen bleiben erhalten, der Raum wird nahe schon vorhandener Infrastruktur um einen weiteren Verkehrsweg ergänzt – schon vorhanden sind die Kreisstraße K MSE 18 sowie der Mirow-Kanal. Der Verlauf des Abschnittes West der Ortsumfahrung befindet sich in relativer Nähe zur B 198 alt und der Ortslage Mirow im westlichen Bereich. Es schließt sich südwestlich des Vorhabens ein weiter, unzerschnittener Raum an, der weiterhin verbleibt, wie er ist, die Ortsumfahrung zerteilt diesen Raum gerade nicht „mittig“, sondern bewegt sich randlich.

Welcher Art die wirtschaftlichen Einbußen ausfallen, wird nicht vorgetragen, so dass eine substantielle konkrete Auseinandersetzung an dieser Stelle nicht möglich ist.

Entstehen bei einer Abschnittsbildung sog. Zwangspunkte, ist gemäß der grundlegenden Entscheidung BVerwG 4 C 5/78, nochmals deutlich aufgeführt in BVerwG 4 B 1/11 Rechtsschutz gegenüber dem vorherigen Teilabschnitt auch für denjenigen gegeben, der in seinen Rechten

unmittelbar durch den weiteren Ausbau des ihn erst dann berührenden Teilabschnitts betroffen sein kann.

Ein solcher „Zwangspunkt“ liegt nur dann vor, wenn bei einer abschnittswisen Planung in einem den Betroffenen noch nicht unmittelbar berührenden Abschnitt Festlegungen getroffen werden, die im weiteren Planungsverlauf unvermeidbar dazu führen müssen, dass er in seinen Rechten betroffen wird (grundlegen BVerwG 4 C 5/78, s.o., bestätigt u.a. in BVerwG 9 A 34/03, BVerwG 4 VR 1/03). Dadurch soll der künftig notwendig Rechtsbetroffene zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden (vgl. BVerwG 9 A 34/03, a.a.O.). Voraussetzung für einen „Zwangspunkt“ ist damit die zwangsläufige Unvermeidlichkeit seiner Inanspruchnahme bei einer zukünftigen weiteren Planung.

Die Fallkonstellation im vorliegenden Fall betrifft zwar ein Vorhaben, das abschnittsweise geplant und planfestgestellt wird, was grundsätzlich zulässig ist, siehe Ziffer 2.4.2, dessen Abschnitte auch mittels Verklammerung miteinander verbunden werden, jedoch eine Reihenfolge aufweist, die ein sich Befassen mit der Eigentumsbetroffenheit der Einwender abschließend bis zum Planfeststellungsbeschluss schon abgeschlossen hat. Der Planungsabschnitt West führt in seiner Gesamtheit nicht zu Festlegungen, die im weiteren Planungsverlauf dazu führen, dass die Einwender mit zukünftiger Planung Rechtsbetroffene werden. Die Einwender sind bereits im schon planfestgestellten Abschnitt Betroffene. Die Betroffenheit ist bereits im Planfeststellungsbeschluss Mirow Süd behandelt und abgewogen.

Ein Ausstrahlen in den Abschnitt West kann nur insoweit zur Berücksichtigung der Interessen führen, als dass es aus planerischen Gründen Notwendigkeiten in der Trassenführung der Variante West gibt, die sich aus der für den Südabschnitt planfestgestellten Vorzugsvariante ergeben. Offensichtlicher Zwangspunkt ist der Knoten mit der L 25 als Anfangs- bzw. Endpunkt der hier aufeinanderfolgenden Abschnitte Süd und West. Die Weiterführung der Trasse im Bereich West, in der hier herausgearbeiteten Vorzugsvariante 3, ist bis zum potentiellen Anknüpfungspunkt am Bau-km 2+600 mit der zu berücksichtigenden B 189 Wittstock-Mirow (als im BVWP mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und als belastbarer gesetzlicher Zwangspunkt zu bewerten), ebenfalls nach dafürhalten der Planfeststellungsbehörde relevant und von Bedeutung hinsichtlich der im Südabschnitt erzeugten Grundstücksbetroffenheit. Im weiteren Verlauf ab Bau km 2+600, dem zukünftigen Verknüpfungspunkt mit der B 189 bestehen keine inneren Sachzusammenhänge mehr mit (zwangsläufiger) Strahlwirkung auf die Grundstücksbetroffenheit im Abschnitt Süd.

Die Möglichkeit der Einwender bis zum Zwangspunkt zukünftiger Anbindeknoten mit der B 189 ausstrahlende Auswirkungen des Vorhabens für sich als Aufhänger ihrer Einwendungen nutzbar zu machen, umfasst jedoch nicht, gegen die Planrechtfertigung als solcher durchzudringen.

Das Ob und Ziel des gesamten Vorhabens West kann nicht erfolgreich in Frage gestellt werden. Soweit reicht die Strahlkraft dieses Vorhabens nicht.

Da kein Vollüberprüfungsanspruch besteht, gelten die Einwendungen gegenüber den nicht eigentumsmäßig Betroffenen als bereits aus diesem Grund zurückgewiesen.

Gegenüber dem Einwender P 4 als Eigentümer des Schulzensees, der allerdings nicht flächenmäßig in Anspruch genommen wird, allenfalls eine hydraulische Verbindung zum Vorhaben aufweisen könnte, wird in der Sache selbst eine Abwägungsentscheidung materiell-rechtlich seinen Einwendungsaspekt der wirtschaftlichen Einbußen betreffend herbeigeführt; s. Ziffer 2.4.6 P 4. Er wird also nicht nur formaljuristisch zurückgewiesen, sondern auch hinsichtlich seines materiell-rechtlichen Gehaltes geprüft, um sicher zu gehen, dass von Amts wegen die gegenüberstehenden Interessen und Belange in der Sache berücksichtigt werden.

### **III. P 7, P 8**

#### Planrechtfertigung/Verkehrsprognose mit Abschnittsbildung im Raumordnungsverfahren

Die Einwender bringen vor, die Verkehrsprognose als Rechtfertigung des Vorhabens habe bereits im vorgelagerten Raumordnungsverfahren nicht gestimmt. Für die künftigen Verkehrsbelastungen für die Ortsumgehung in ihren Planfällen und die Ortsdurchfahrt in Mirow im Prognose-Nullfall seien zusätzlich angenommene Verkehre der B 189 n verendet worden. Im ROV seien in den Berechnungen für den Prognose-Nullfall 2015 14.000 Kfz/Tag und für die Planfälle 1 und 2 11.000 Kfz/Tag für diese Strecke angenommen worden. Das könne nicht stimmen.

Als Grundlage der Planung der Ortsumgehung werde in der A-1\_Verfahrensunterlage A – 1 des Raumordnungsverfahrens (ROV) auf S.28 zum Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Nordost“ ein Verkehrsaufkommen auf der Neubaustrecke zwischen Wittstock und Mirow in der Größenordnung von 9. 000 bis 11.000 Kfz/Tag prognostiziert.

In der „Verkehrsuntersuchung Nordost“ werde die Zahl 14.000 Kfz/Tag für die Strecke zwischen Osterburg und Wittstock angenommen. Für das tägliche Verkehrsaufkommen zwischen Wittstock und Mirow werden in der „Verkehrsuntersuchung Nordost“ keine Angaben gemacht.

Damit basiere schon die Entscheidung, auf Grundlage des Raumordnungsverfahrens eine Ortsumgehung zu planen, auf fehlerhaften Ausgangsdaten.

Die Einwender führen weiter aus, auf der Ebene der Raumordnung habe es folgende Aussage gegeben, dass bei Wegfall des westlichen Abschnittes (Planfall 2, Anlage 6 der ROV-Unterlage) der Verkehr der B 198 aus Röbel bis zum Knoten mit der L 25 in der Ortslage verbleibe. Da mit

der netzergänzenden Trasse der B 189 auch Verkehr der B 198 verlagert werde, sei mit einer Belastung von 6.300 KFZ/Tag mit keiner Überlastung des Straßennetzes und der Knotenpunkte in diesem (West-)Abschnitt zu rechnen. Die unwesentlich höhere Belastung im übrigen Straßennetz habe ihre Ursache im Ziel- und Quellverkehr.

Sie schließen daraus, dass die B 189 n also den Verkehr von der B 198 abziehe. Das Straßennetz und die Knoten seien mit 6.300 Kfz/24 h ohne Westabschnitt nicht überlastet.

Auf Seite 33 ROV heiße es sogar eindeutig, die Notwendigkeit des Teilabschnittes westlich der Einmündung der Trasse zur B 189 (Planfall 1) sei aus der Verkehrsbelastung (3.100 Kfz/24 h) nicht begründbar. Diese Auffassung sei ihrer Ansicht nach völlig richtig. Es werde von noch weniger als der Hälfte der vorher prognostizierten Verkehrsmengen ausgegangen und die richtige Schlussfolgerung gezogen, nämlich, dass der Westabschnitt nicht verkehrswirksam sei. Damit sei eine Planung des Westabschnittes nicht notwendig und schlussendlich unrechtmäßig.

Für den Bau der Ortsumgehung als Rechtfertigung die Erhöhung der Sicherheit auf der Ortsdurchfahrt heranzuziehen, wie mit Bezug auf die tabellarische Abbildung in Unterlage A-1 des ROV (S. 10) geschehen, schlage fehl, weil sie völlig ungeeignet sei, die Planung des Westabschnittes mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu begründen. Die Abbildung zeige die Verkehrsunfallentwicklung für die gesamte Ortsdurchfahrt Mirow, nicht für den Abschnitt zwischen L 25 und Retzower Straße, den der Westabschnitt der OU entlasten soll. Ob auf diesem Abschnitt überhaupt Unfälle passiert sind, lasse sich gar nicht erkennen.

Die Erwiderung des Vorhabenträgers verweist auf die Planrechtfertigung, die sich für ihn aus dem Bedarfsplan des FStrAbÄG ergebe hin. Der Neubau der Ortsumgehung Mirow sei im Bundesverkehrswegeplan 2030 als ein Projekt „OU Mirow“ als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs enthalten.

Das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung sei ordnungsgemäß durchgeführt und bilde mit dem Beschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für Planung des Vorhabens zur Planfeststellung.

Aus Sicht des Vorhabenträgers sei die unterstellte Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2030 in den Planfeststellungsunterlagen mit der Unterlage „Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030“ nachvollziehbar dargelegt.

Im Kapitel 7 der VUNO „Ergebnisse für die Prognose-Netzvariante X, G und H“ seien grafische Darstellungen zur Verkehrsbelastung für betrachtete Netzergänzungen aufgeführt. Für die Netzvariante G und H enthalte die grafische Darstellung eine Verkehrsbelastung zwischen Wittstock und Mirow von maximal 9.000 bis maximal 12.000 Kfz/WT.

Bestandteil der RO-Unterlage sei die „Verkehrsuntersuchung B 198 OU Mirow“ mit Stand 05.02.2004. Der Prognose-Nullfall stelle die damaligen prognostizierten Belastungen im Jahr 2015 mit den verkehrlichen Wirkungen Wittstock-Mirow im vorhandenen Netz dar. Die Verkehrsbelastung von 14.000 Kfz/24h im Prognose-Nullfall ergebe sich somit aus der Summe der Belastungen Wittstock-Mirow (11.000 Kfz/24h) und der Verkehrsbelastung auf der L 25 Süd (3.000 Kfz/24h) dar. Die Verkehrszahlen seien somit schlüssig.

Dieses Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte. Es handele sich also um ein in zwei Teilabschnitte gegliedertes Gesamtprojekt des BVWP 2030 für das ein gemeinsames Raumordnungsverfahren mit raumordnerischer UVP für den Gesamtverlauf der Ortsumgebung durchgeführt worden sei.

Maßgeblich sei die Gesamtentlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrt Mirow, außerdem die Senkung der Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen in der Ortsdurchfahrt durch Verlagerung der Verkehre. Die Reduzierung der Verkehre innerhalb der Ortsdurchfahrt trage somit entscheidend zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Die Thematik Verkehrsprognose im ROV ist im Erörterungstermin erörtert worden.

Nach dortigen ausführlichen Darlegungen seitens des Vorhabenträgers wurde dieser Teil der Einwendung durch Erklärung der Einwender erledigt.

#### Planrechtfertigung/Verkehrsprognose mit Abschnittsbildung

Die Einwender halten ihre Einwendung hinsichtlich der Aktualisierung Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2030 aufrecht und führen dazu aus:

In der Unterlage Verkehrsuntersuchung C-3, S. 11 heiße es: (Zitat)

*„Für die Berechnung der Prognosefaktoren wurden die Auswertungen der Jahre 2005 bis 2015 der Dauerzählstelle Vietzen herangezogen. Anhand Dieser wird ein Rückgang der Gesamtbelastung deutlich, während der Schwerverkehrsanteil leicht zunimmt.“*

Diese Aussage sei nur zum Teil richtig. Der Gesamt- und der PKW-Verkehr nehmen kontinuierlich ab, während der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr (innerhalb der üblichen Schwankungen) konstant bleibe.

Aus diesen Messungen werden für dieses Vorhaben entgegen der, im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, und damit entgegen in Deutschland gültigem technischen Regelwerk, vorgeschriebenen Trendprognose Prognosefaktoren abgeleitet.

Mit drei Ausnahmewerten, in den der PKW-Verkehr entgegen des Trends minimal angestiegen

sei, sei hier eine Steigerung des PKW-Verkehrs im Untersuchungszeitraum um 3 % unterstellt, obwohl er im Mittel jedes Jahr um 2 % abgenommen habe.

Beim Schwerlastverkehr sei aus einem fiktiven Graphen eine Steigerung um 21 % abgeleitet worden, obwohl der Schwerlastverkehr über den Zählzeitraum von 11 Jahren im Mittel unverändert geblieben sei. Daraus sei eine Zunahme des DTV 2016 um 6 % bis zum Jahr 2030 abgeleitet worden, obwohl auch der Gesamtverkehr über den Messzeitraum kontinuierlich um ca. 2 % pro Jahr abgenommen habe.

Weiter laute es in C-3\_Aktualisierung Verkehrsprognose 2030 S. 13 (Zitat):

*„Im Stadtgebiet Mirow hat sich in der Zeit zwischen den Verkehrszählungen am 15.06.2010 und 02.06.2016 nicht viel verändert.“*

Das Verkehrsaufkommen sei jedoch tatsächlich bei jeder Zählung (2003, 2010, 2016) an jeder Zählstelle auf der B 198 und auch an allen anderen Zählstellen, mit Ausnahme der L 25, deutlich weniger geworden. Auch diese kontinuierlichen Abnahmen seien nicht in der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt worden. Stattdessen seien wieder Zuwachsraten entgegen des Trends angenommen worden.

Schließlich sei in Unterlage C-3\_Aktualisierung Verkehrsprognose 2030 S. 15 zu lesen (Zitat):

*„Aus der vorliegenden Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg wurden die eingeschätzten Verkehrsbelastungen für den Straßenabschnitt B 189n Wittstock-Mirow übernommen. Dementsprechend wird an der Landesgrenze Brandenburg-Mecklenburg-Vorpommern ein Verkehrsaufkommen in DTV auf der B 189 n Wittstock-Mirow in der Größenordnung von 6.000 KFZ/14 h mit einem Schwerlastanteil von 19% prognostiziert (siehe Landesprognose Brandenburg Anlage 5). Es wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehre im Zeitraum vom Jahr 2025 bis 2030 nicht wesentlich ändern. Diese Annahme wird auch durch die Bedarfsplanprognose 2030 bestätigt, die für die B 189n zwischen Wittstock und Mirow ebenfalls eine Verkehrsbelastung im DTV von 6.000 KFZ/24 h für das Jahr 2030 ausweist.“*

Auch diese Aussage sei nicht richtig. Die Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg weise für die B 189 n an der Landesgrenze zu MV eine Belastung von 3.000 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 20 % aus. In der Aktualisierung Verkehrsprognose 2030 werde ein doppelt so hoher Wert zugrunde gelegt.

Die in der Verkehrsprognose 2030 verwendeten Prognosefaktoren seien entgegen in verschiedenen Messungen aufgezeigter eindeutiger Trends, entgegen in Deutschland gültigem technischen Regelwerk und mit viel zu hoch angenommenen Verkehrszahlen ermittelt worden. Die in der Verkehrsprognose 2030 gemachten Annahmen und Vorhersagen seien somit nicht korrekt.



Ebenso die darauf basierenden Berechnungen, Gutachten und Planrechtfertigungen im Erläuterungsbericht, auf denen die weiteren Planungen aufgebaut seien, wie z. B. auf S. 16 U01\_1 Erläuterungsbericht. Dort werden die Verkehrswirksamkeiten der verschiedenen Varianten mit der Verkehrsprognose 2030 begründet. Auch diese Verkehrswirksamkeiten müssen angezweifelt werden, da die Verkehrsprognose auf fehlerhaften Ausgangsdaten beruhe. Mit diesen grob falschen Zahlen lassen sich die schwerwiegenden Eingriffe in die Natur und Landschaft und in die Eigentumsrechte der Grundstückseigentümer, die mit dem Bau einer Straße einhergehen, nicht rechtfertigen.

Im Prognose-Planfall 2030 mit B189n, (der Planfall mit höchsten Verkehrsbelastungen auf allen Abschnitten) werde für die B 198 Retzower Straße ein Verkehrsaufkommen von 5280 Kfz/Tag prognostiziert.

Auf der Seite 30 im ROV heiße es (Zitat):

*„Bei Wegfall des westlichen Abschnittes der Ortsumgehung Planfall2 Anlage 6) verbleibt der Verkehr der B 198 aus Röbel bis zum Knoten mit der L 25 in der Ortslage. Da mit der netzer-gänzenden Trasse der B 189 auch Verkehr der B 198 verlagert wird, ist mit einer Belastung von 6.300 KFZ/Tag mit keiner Überlastung des Straßennetzes und der Knotenpunkte in diesem (West-)Abschnitt zu rechnen. Die unwesentlich höhere Belastung im übrigen Straßennetz hat ihre Ursache im Ziel- und Quellverkehr.“*

Also sei klar, dass dieser Abschnitt bei 5280 Kfz/Tag, die durch die falschen Annahmen in der Prognose schon viel zu hoch angesetzt sind, keinesfalls überlastet sei. In allen anderen Prognose- Planfällen werde ein noch weitaus geringeres Verkehrsaufkommen für diesen Abschnitt angenommen. Das stelle die Frage nach dem Sinn, der Wirtschaftlichkeit und der Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes der Ortsumfahrung.

In C-1\_Plausibilitätsprüfung UVS Westabschnitt 2019 S 7 heiße es (Zitat):

*„Aktualisierung der Verkehrsprognose: Auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognose (mit Prognosehorizont 2030 ergeben sich auch bei Beibehaltung des Planfalles „mit B 198n) veränderte Prognose-Verkehrsmengen. Es kommt zu einer Verringerung des prognostizierten täglichen Verkehrsaufkommens von max. 6.300 KFZ/24 h (in UVS West 2005, damaliger Prognosehorizont 2015) bzw. 5.900 KFZ/24h (in UVS West 2009, Prognosehorizont 2020) auf max. 4.300 KFZ/24h in der aktuellen Untersuchung (Prognosehorizont 2030).“*

Also auch in der Plausibilitätsprüfung werde ein eindeutig rückläufiger Trend des Verkehrsaufkommens in den Prognosen erkannt, die sich aus den Zählungen ableiten. Zumal nicht sicher davon ausgegangen werden könne, dass die B 189 n bei so geringen Prognosezahlen und dem

sich formierenden Widerstand der Anliegergemeinden überhaupt jemals gebaut wird und zusätzliche Verkehre auf die B 198 bringe.

Diese Trends seien in den Planungen unberücksichtigt geblieben. Im Gegenteil, es werde von einem ständig ansteigenden Verkehrsaufkommen ausgegangen. Es zeige sich, dass die Planungen auf falschen Annahmen und nicht auf Fakten beruhen. Mit den, entgegen eindeutig nachgewiesener Trends, erstellten Verkehrsprognosen sei die Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes weder mit noch ohne Südabschnitt und weder mit noch ohne B 189 n plausibel.

U01\_1 Erläuterungsbericht S. 13 (Zitat):

*„Durch den Bau der Ortsumgehung können die Leichtigkeit und die Sicherheit des Verkehrs in der Ortslage Mirow nachhaltig verbessert und eine Verkehrsberuhigung verbunden mit einem Rückgang der Lärm- und Abgasimmissionen erzielt werden.“*

Diese Verbesserung in der Ortsdurchfahrt Mirow werde durch zukünftige Entwicklungen und die konsequent vorangetriebene Verkehrswende in Deutschland auch ohne den Bau einer Umgehungsstraße eintreten, z.B. durch

- die seit 01.07.2018 bestehende LKW Maut auf Bundesstraßen - Verringerung des Schwerlastverkehrs auf der B 198
- den Ausbau der Schieneninfrastruktur,
- den Umstieg auf Elektromobilität in den nächsten Jahren in Deutschland,
- den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots,
- die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Diese Entwicklungen haben einen bedeutenden Einfluss auf die zukünftigen Verkehrszahlen und hätten bei deren Ermittlung in den Planungen berücksichtigt werden müssen.

Aus der Unterlage 1-6\_Planfall\_Prognose\_mit\_ B I 89n S. 2 des Vorhabenträgers herauszulesen sei, dass angenommen werde, dass beide Abschnitte der OU B 198 schon in Betrieb seien, bevor die B 189 n realisiert werde. Die Einwander fragen, von welchem Zeithorizont bis zur Fertigstellung der gesamten B 198 hier ausgegangen wird.

Aus dem Erläuterungsbericht S. 31 entnehmen sie, zur Ermittlung des Regelquerschnitts werde die Verkehrsbelastung des „Prognoseplanfall 2030 ohne B 189 n“ aus der Verkehrsprognose 2030 Anlage 7 herangezogen. Das erschließe sich gerade nicht, wenn für die Begründung für die Planung der Ortsumgehung auch immer die zusätzlichen Verkehre, die durch die neue B 189 n aufgenommen werden müssen, herangezogen werden. Sie zweifeln damit an, ob mit Sicherheit gesagt werden könne, dass die B 189 n nach Fertigstellung der gesamten B 198, überhaupt oder erst in ferner Zukunft gebaut werde.

Die Folgen ergeben sich auch bezüglich der Immissionen.

Bei der Schallschutzuntersuchung werden die Planzustände Süd- und Westabschnitt (Bezugsfall) als in Betrieb und nur der Westabschnitt (Planfall) als in Betrieb untersucht. Die Teilung in Süd- und Westabschnitt werde auch damit begründet, dass jeder Abschnitt für sich eine Verkehrswirksamkeit entfalten würde. Laut den Planungen solle aber der Südabschnitt vor dem Westabschnitt gebaut werden.

Dann müsse hier auch der Fall, dass nur der Südabschnitt in Betrieb geht, und die damit verbundenen Lärmemissionen durch zusätzliche Verkehre in der Retzower und Starsower Straße untersucht werden. Zumal dieser Interimszustand laut Planung über mehrere Jahre andauern würde. Gegebenenfalls müssen hier unbedingt weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung ergriffen werden.

Außerdem müssen auch die Lärmbelastungen für den Planfall mit B 189 n untersucht werden, so wie es für die luftschadstofftechnische Untersuchung gemacht worden sei. Es werde behauptet, die Realisierung der B 189 n würde zusätzliche Verkehre auf alle Straßenabschnitte bringen. Die Zahlen hierfür ließen sich der „Verkehrsprognose 2030“ entnehmen. Die Einwender nehmen auch hier an, wie bereits zur der Planung des Regelquerschnitts geäußert, es werde bereits davon ausgegangen, dass es keine B 189 n geben werde.

Es dränge sich der Verdacht auf, dass in diesen Planungen und Gutachten bereits davon ausgegangen werde, dass durch das prognostizierte geringe Verkehrsaufkommen und den sich bereits formierenden starken Widerstand der Anliegergemeinden, der Bau der B 189 n gar nicht realisiert werde. Damit würde die Begründung für den Bau der Ortsumgehung, sie müsse zusätzliche Verkehre von der B 189 n aufnehmen, entfallen.

Damit würden auch die in der Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegten Verkehre der B 189 n (6.000 Kfz/24 h) entfallen und sich die ohnehin schon viel zu hoch angesetzten Fahrzeugzahlen für die Ortsumgehung weiter signifikant verringern. Die Verkehrswirksamkeit eines Westabschnitts und die Rechtmäßigkeit der Planungen hierfür müssen ein weiteres Mal in Frage gestellt werden.

Aus allem zusammen resultierend müsse die Rechtmäßigkeit der Planungen auf Grundlage dieser Zahlen angezweifelt werden.

Der Vorhabenträger erwidert auf die Einwendung, die aktualisierten Verkehrsprognosedaten für das Jahr 2030 basierten auf neu durchgeführten Verkehrszählungen und deren Hochrechnung gem. gültigem Regelwerk „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS)

2015. Diese Daten seien in den aktualisierten immissionsschutzfachlichen Gutachten zu Grunde gelegt.

Zur Ermittlung der Prognosefaktoren heiÙe es in der „Aktualisierung Verkehrsuntersuchung 2030“ Anlage 5, Blatt 3 (Zitat):

„Die Belastung des PKW-Verkehrs schwankte in den letzten Jahren, so dass das Verfahren der Trendprognose nicht anwendbar ist. Erkennbar ist dennoch eine rückläufige Tendenz. Um die Verkehrsanlage auch künftig leistungsfähig zu gestalten wurde angenommen, dass die Prognosebelastung der Analysebelastung zzgl. eines Sicherheitsfaktors entspricht. Die Höhe des Sicherheitsfaktors wurde aus den Anstiegen der Folgejahre (2009, 2013 und 2015) im Vergleich zu den vergangenen Jahren (2008, 2012 und 2014) ermittelt. Im Mittel betragen die Anstiege der Folgejahre im Vergleich der vergangenen Jahre 103 %.“

Von einer kontinuierlichen Abnahme könne nicht gesprochen werden. So seien die DTV-Werte der Jahre 2006 bis 2011 und 2014 bis 2015 relativ konstant. Der Schwerverkehrsanteil (sh. C-3 Aktualisierung Verkehrsprognose 2030; Anlage 5, Blatt 2) hingegen nehme zu (2005: SV-Anteil 590 (Kfz/24h) zu DTV-Anteil 4.625 (Kfz/24h) 12,7 %; 2015: SV-Anteil 603 (Kfz/24h) zu DTV-Anteil 3.964 (Kfz/24h) 15,2 %).

Der Vorhabenträger nimmt die richtlinienkonforme Ermittlung der Verkehrsprognoseentwicklung und auf die vorhergehenden Ausführungen für sich in Anspruch.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlage „Aktualisierung Verkehrsprognose 2030“ habe er die derzeit gültigen verwendeten Zahlen des Landes Brandenburg verwendet.

Die Aussagekraft globaler Verkehrsprognosen (z.B. Verflechtungsprognose Bund oder Landesprognose Brandenburg) für verkehrsplanerische Zwecke im Hinblick auf den Bau konkreter Vorhaben sei nicht belastbar heranzuziehen. Generell würden Quell- und Zielverkehr nur gering und Binnenverkehre überhaupt nicht berücksichtigt. Das sei für die konkrete Planung zu ungenau. Die Einflüsse aus Quell-, Ziel- und Binnenverkehr seien jedoch mit den durchgeführten örtlichen Verkehrserhebungen und der darauf aufbauenden Verkehrsprognose genau ermittelt. Abweichungen der vorhabenbezogenen verkehrstechnischen Untersuchung zu den Ergebnissen der Landessprognose Brandenburg seien üblich. Um den grundsätzlichen Einfluss einer B 189n auf die Planungen der OU Mirow zu ermitteln, seien in der „Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030“ verschiedene Planfälle berücksichtigt worden. So sei neben der Annahme einer B 189n mit einem DTV von 6.000 Kfz/d auch ein Planfall ohne B 189n berücksichtigt worden.

Die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung sei auch mit geringeren Verkehrsbelastungen un-

eingeschränkt gegeben. Bei der Realisierung beider Abschnitte der OU Mirow werde die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall reduziert. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert.

Die jeweils zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen, die in Folge der Aktualisierungen von Verkehrsprognosen an den jeweiligen Verfahrensstand angepasst worden seien, liegen in Belastungsbereichen, die nach den im Straßenbau gültigen Regelwerken der UVS / UVP (MUVS, VLärmSchR 97, DIN 18005) zu identischen Ergebnissen führen.

Auch die B 189n sei im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Von einer Nichtrealisierung des Vorhabens B 189n könne somit nicht ausgegangen werden. Allerdings könne er zum Zeithorizont der Fertigstellung der OU Mirow gegenwärtig keine Aussage tätigen.

Auch ohne B 189n ergebe sich eine effektive Entlastung der B 198 Ortsdurchfahrt Mirow vom Durchgangsverkehr in einer Höhe von 55 Prozent.

Zur technischen Ausgestaltung des Vorhabens erwidert der Vorhabenträger, die Leistungsfähigkeit des gewählten Regelquerschnittes unter Berücksichtigung der B 189n sei im Rahmen der Planung überprüft worden. Entsprechende Aussagen s. Pkt. 1.2 o. 4.2.1 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) sei der Regelquerschnitt RQ11 in beiden Fällen (mit und ohne B 189n) identisch.

Die Berücksichtigung der B 189n habe außerdem Einfluss auf die erforderlichen Dicken der Asphalt-schichten. Den Seiten 1 bis 3 der Anlage 2 zur Unterlage 1 könne die Berechnung der Belastungsklasse entnommen werden. Es sei ersichtlich, dass die Berechnung jeweils mit B 189n und ohne B 189n durchgeführt wurde. Die höhere sich ergebende Belastungsklasse, und damit die Berücksichtigung der B 189n; sei für die Planung herangezogen worden.

Die beiden Abschnitte West und Süd der Ortsumgehung Mirow werden nicht unabhängig voneinander betrieben. Der Betrieb nur eines Abschnittes sei vorsorglich in den Antragsunterlagen der OU Mirow im Rahmen von Schallgutachten betrachtet. Demnach seien im nachgeordneten Netz keine erheblichen Lärmauswirkungen zu erwarten.

Die Verkehre der B 189n Wittstock-Mirow seien im Rahmen des Schallgutachtens zum Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow und im Rahmen der Schallbegutachtung als Anlage zur UVS / UVS-Plausibilisierung berücksichtigt worden. Von einer Nichtrealisierung des Vorhabens B 189n könne somit anhand der technischen und schallschutzausgerichteten Planung nicht geschlossen werden.

Die Ausführungen zum Eintreten der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt Mirow erwidert der Vorhabenträger, die Auswirkungen der Einführung der Bundesstraßenmaut vom 01.07.2018 sei in Hinblick auf die Entwicklung der Verkehrszahlen vernachlässigbar, was auch die Auswertung der Dauerzählstelle Vietzen zeige. Das liege daran, dass in der Ost-West-Relation kaum alternative, unbemaute Straßen zur Verfügung stehen. Die B 198 bleibe für Ost-West-Verkehre nach Ausweitung der Maut auf die Bundesstraßen eine attraktive Route.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben als im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 fest disponiertes Vorhaben verfügt über eine gem. § 1 Abs. 2 des 6 FStrAbÄndG gesetzlich festgestellte Planrechtfertigung. Dem BVWP liegt eine stets fortentwickelte bundesweite Verkehrsverflechtungsprognose zu Grunde, auf welche sich auch der Vorhabenträger für dieses Projekt beziehen muss und bezogen hat.

Der Einwand, die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchung sei hinsichtlich der Fallkonstellationen mit und ohne B 189 n unzutreffend, kann in der vorgebrachten Form nicht in ein Verhältnis zu der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 gesetzt werden. Die Herangehensweise des Vorhabenträgers an seine für dieses Vorhaben herangezogene Verkehrsprognose mit seitens der Einwender kritisierten Prognoseannahmen seitens des Vorhabenträgers ist nicht wegen offenkundiger Unrechtmäßigkeit verwerfbar. Eine gesetzliche Vorgabe, nach welcher Methodik und unter Zugrundlegung welcher Annahmen eine Verkehrsprognose zu erstellen ist, existiert nicht. Ausschlaggebend nach geltender Rechtsprechung ist, dass eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, die Prognose auf realistischen Annahmen beruht und Prognoseergebnis begründet nachvollziehbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 07. Juli 1978 – 4C 79/76; BVerwG, Urteil vom 23. April 2014 – 9 A 25/12, Rn. 30).

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt zunächst die Zulässigkeit der vom Vorhabenträger vorgenommene Unterscheidung zwischen der für die Bundesverkehrswegeplanung erstellten, auf das Fernstraßennetz bezogenen deutschlandweiten Verflechtungsprognose für die großräumigen Netzbeeinflussungen einerseits und den für die Planung des konkreten Vorhabens erstellten (projektbezogenen) Verkehrsuntersuchungen andererseits (Unterlage C 3 – C 5).

Letztere betrachten den deutlich kleineren Planungsraum, es fließen hier neben Daten der Verflechtungsprognose überdies Daten über Verkehrsbeziehungen im regionalen und lokalen Straßennetz ein; die Methode ist rechtlich haltbar, vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 2017 – 9 A

30/15 Rn. 21. Die Verwendung des gleichen Prognosehorizonts stellt einen bloßen Orientierungsrahmen dar und erfasst dabei eine zeitliche Vorgabe, deren Aussagegehalt für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme als sachgemäß angesehen wird. Diese Herangehensweise ist rechtmäßig, vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, Rn 167.

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

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

Der Planfeststellungsbehörde ist zum Zeitpunkt der Planfeststellung kein gewichtiger Anhaltspunkt bekannt, dass das Vorhaben B 189n nicht verwirklicht wird. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung wird im Rahmen der Linienbestimmung die Ermittlung denkbarer Varianten durchgeführt, die zwar mit hohen Raumwiderständen ausgestattet sind, es jedoch kein Argument erkennbar ist, dass dieser Verfahrensschritt zur Linienfindung im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens scheitert. Das Linienfindungsverfahren stellt einen wichtigen Teil für die Umsetzung des Vorhabens dar und spiegelt wieder, dass es zur Umsetzung gebracht werden soll. Das Vorhaben B 189n wird so zu Recht in die Verkehrsuntersuchungen eingebunden und berücksichtigt; es führt daher u.a. zu danach ausgerichteten Betrachtungen der Umweltauswirkungen unter Volllast beider Verkehrsvorhaben B 189n zur B 198 OU.

Im Februar 2007 wurde die Verkehrsuntersuchung zur B 198 Ortsumgehung Mirow bereits auf den Prognosehorizont 2020 aktualisiert. Auf Grund der veränderten Entwicklung der Fahrleistungen, des Einwohnerrückgangs in der Region, der Entwicklung des Gebietes für Urlauber und Erholungssuchende sowie der Neubau der Bundesautobahn A 20 sind die Aussagen zu Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr aus der früheren Verkehrsuntersuchung nur bedingt übertragbar.

Es wurden daher neue Verkehrserhebungen notwendig, um die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt abbilden zu können. Daraufhin wurden im Juni 2010 neue Verkehrserhebungen und eine weitere Aktualisierung der Untersuchung auf den Prognosehorizont 2025 durchgeführt.

In diesem Zusammenhang sind auch neue Verkehrserhebungen durchgeführt worden, bestehend aus insgesamt sieben Querschnitts- und vier Knotenpunktzählungen. Zur Ermittlung der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrsströme wurde bei den Querschnittszählungen an den Ortseingängen von allen passierenden Fahrzeugen das amtliche Kennzeichen fahrtrichtungsgetreu registriert. Durch die Auswertung dieser sogenannten Fahrzeugkennzeichenmethode (FKM) konnten die Durchgangsverkehre bestimmt und abgebildet werden. Im Anschluss daran erfolgte die Hochrechnung der bei den Verkehrserhebungen am 15.06.2010 (Zähltag) erfassten Verkehren auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage des Jahres (DTV). Die dazu benötigten Hochrechnungsfaktoren wurden auf Grundlage der Auswertung der Dauerzählstelle auf der B 198 bei Vietzen ermittelt (vgl. Erläuterungsbericht, U 1, S 11). Die anschließende Ermittlung der Prognoseverkehrsstärken erfolgte mittels Modellprognose. Die Modellprognose gewährleistet eine angemessene Berücksichtigung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie des Verkehrsverhaltens bei der Berechnung des künftigen Verkehrs. Die modellhafte Berechnung der Verkehrsbelastung im Prognosehorizont 2025 erfordert eine analoge Modellrechnung für den Analysezustand. Die Fahrtenmatrizen der Analyse 2010 wurden im Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr für den DTV berechnet. Entsprechend den Strukturpotentialen von Mirow (Einwohner und Arbeitsplätze) und anhand der Verkehrszählungen wurden der Ziel- und Quellverkehr und anschließend der Binnenverkehr bestimmt. Die Eckwerte für die Matrixstruktur wurden auf die hochgerechneten Ergebnisse der Verkehrszählung abgestimmt. Im Ergebnis liegt die Matrix im DTV des Gesamtverkehrs, des Schwerverkehrs > 3,5 t und des Güterverkehrs > 2,8 t vor. Das modellhaft zugrunde gelegte Straßennetz beinhaltet die Ortsdurchfahrt der B 198 und alle für die Verteilung des Verkehrs relevanten Straßenzüge. Auf der Grundlage dieses Verkehrsmodells wurden anschließend neben dem Analyse-Nullfall 2010, sowie dem Prognose-Nullfall ohne B 189n und dem Prognose-Nullfall mit B 189n insgesamt drei Prognose-Planfälle 2025 betrachtet. In den beiden Prognose-Planfällen B 198 OU Mirow – Westabschnitt und B 198 OU Mirow ohne B 189n ist unterstellt, dass die Straßenverbindung der B 189n zwischen Wittstock und Mirow im Prognose-Horizont 2025 noch nicht realisiert ist. Der Prognose-Planfall B 198 OU Mirow mit B 189n hingegen geht von einer Fertigstellung der Neubauverbindung der B 189n aus.

Wegen erneuter Antragstellung auf Planfeststellung im Jahr 2020 wurde eine weitere Aktualisierung des Prognosehorizonts auf 2030 erforderlich, weil inzwischen durch veränderte Netzstrukturen und nicht vorhersehbare Strukturveränderungen (Einwohnerrückgang, Arbeitsplatzmangel



usw.) die Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht kontinuierlich verlief.

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

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

Hinsichtlich der Einwendung zu dem in der vorhabenbasierten aktualisierten Verkehrsprognose aufgezeigten Trend der Prognosezahlen, die sich entgegen dem bundesweiten Trend verringern und auch entgegen den Angaben der Verkehrsprognose 2025 bzw. leicht rückläufig sind, werden Umstände darin gesehen, dass das dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde liegende Verkehrsmodell relativ grobmaschig aufgebaut ist und Binnenverkehre nur unvollständig mitbetrachtet. Die Bewertung erfolgt für Verkehrsprojekte in ganz Deutschland und hat von sich aus bereits nicht den Anspruch, für jedes einzelne Projekt in der erforderlichen Tiefenschärfe detailgenaue Aussagen zu treffen. Zu dem Ergebnis der Verflechtungsprognose 2030 führt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus, dass das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung tendenziell zunehmen, sich jedoch in den einzelnen Landesregionen unterschiedliche

Entwicklungen feststellen lassen. Die Entwicklung der Personenverkehrsleistung wird analog der Bevölkerungsentwicklung angenommen, für die in der Verkehrsverflechtungsprognose für den Bereich Mecklenburgische Seenplatte eine Abnahme prognostiziert wird (Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht zum FE-Projekt 96.0981/2011 im Auftrag des BMDV, S. 155). Die Entwicklung des regionalen Güterverkehrsaufkommens im Bereich Mecklenburgische Seenplatte wird ebenfalls eher als verhalten und tendenziell abnehmend eingestuft (Intraplan, BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht zum FE-Projekt 96.0981/2011 im Auftrag des BMDV, S.259). Insofern kann die Planfeststellungsbehörde keine offensichtlichen Widersprüchlichkeiten zwischen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes und der projektbezogenen aktualisierten Verkehrsprognose des Vorhabenträgers erkennen. In die projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen fließen aktualisierte regionale sozioökonomische Daten sowie auch Daten über Verkehrsbeziehungen im regionalen und lokalen Straßennetz mit ein, die eine nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Verkehrsprognose abbilden.

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

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

Hinsichtlich der wegen geringer Verkehrszahlen ausbleibenden Verkehrswirksamkeit des Abschnittes Mirow-West wird auf die Ausführungen zur Abschnittsbildung, Ziffer 2.4.2 verwiesen. Dem Einwand hat sich im Erörterungstermin nach den Ausführungen durch die Anhörungsbehörde zur Abschnittsbildung für die Einwander erledigt. Das Vorhaben wird mit dem Vorhaben Süd verklammert, so dass die verkehrsunwirksame Situation eines Abschnittes West ausbleibt.

## **2.4.4 Planungsvarianten**

### **2.4.4.1 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 (§ 17 FStrG 2 in Verbindung mit § 75 Abs. 1a Satz 1, Satz 2 VwVfG). Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn bei der Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entschieden wird. Allein relevant ist, dass die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich bestimmt wurden und ob die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten wurden. Die Anforderungen an die Abwägung beziehen sich somit auf das Abwägen bei der Planaufstellung an sich sowie auf die inhaltliche Abgewogenheit des festgestellten Plans. (BVerwG 4C 21/74 vom 14.02.1975).

Ihre Rechtmäßigkeit hängt nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde.

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

## **2.4.4.2. Auswahl der Planungsvarianten**

### **A Verworfenne Linienführungen**

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

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

### ***I. Nullvariante / Null-Plus-Variante***

Die Nullvariante beinhaltet die Beibehaltung des jetzigen Zustandes und den Verzicht eines Neubaus der Ortumfahrung Mirow. Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse werden hierdurch prinzipiell nicht verbessert, die planerischen Ziele lassen sich mit dem Verbleiben des Zustandes nicht verwirklichen. Die B 198 hat die Funktion einer großräumigen Straßenverbindung u.a. mit Bedeutung für die Anbindung des Raumes um Neubrandenburg an die südwestlich gelegenen Bundesautobahnen A 19 und A 24.

Der Verkehr der zweistreifigen Ortsdurchfahrt im Zuge der B 198 mit ihren unterschiedlichen Fahrbahnbreiten wird durch eine Vielzahl einmündender Stadt-, Landes- und Kreisstraßen, durch Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie dicht angrenzende Gebäude stark behindert. Ebenso führen neben dem Fehlen der erforderlichen Leistungsfähigkeit der Straße und Knotenpunkte innerhalb der Stadt Mirow die durchgehenden Verkehre der Bundesstraße zu Beeinträchtigungen der Einwohner und Besucher durch Lärm- und Schadstoffbelastungen. Insgesamt

ist die vorhandene Ortsdurchfahrt durch das historisch gewachsene Stadtzentrum von Mirow für den Gesamtverkehr unzureichend dimensioniert. Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben aber aufgrund der Bebauung und der Anforderungen an den Immissionsschutz keine Erweiterung der Verkehrsanlage (Null-Plus-Variante) in einem verhältnismäßig vertretbaren Aufwand.

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

Ein direkter Vergleich der Null-Variante mit den anderen Varianten nach verkehrlichen Gesichtspunkten wäre ohnehin nicht möglich, da die Entwurfsgeschwindigkeiten in der Ortschaft geringer ist als außerorts. Die Radien sind teilweise aufgrund der vielen Zwangspunkte in der Ortschaft Mirow sehr klein. Die kleinste Krümme beträgt 30 m. Zu den vorhandenen Klothoidenparametern und der Trassierung können keine Angaben gemacht werden. Die Variante Null stellt die schlechteste Variante dar. Eine Null-Plus-Variante lässt sich ebenfalls nicht untersuchen, da ein Ausbau der vorhandenen Trasse nicht möglich ist.

Die Nullvariante stellt in dem Zusammenhang keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme dar. Sie nicht in die Variantenwahl aufzunehmen, ist zielführend und sachgerecht, da die Planungsziele mit ihr nicht erreicht werden können. Diese folgen bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den gesetzlichen Bedarfsplan als Projekt des vordringlichen Bedarfs. Die Planfeststellungsbehörde hat auch aufgrund der in späteren Planungsstufen gewonnenen Erkenntnisse keine gewichtigen unüberwindbaren Belange festgestellt, die dazu führen könnten, von der Planung Abstand zu nehmen (BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4/13; BVerwG, Urt. v. 03.05.2013 – 9 A 16/12). Für einen Verzicht auf das Vorhaben besteht vorliegend kein Anlass.

## ***II. Nordvarianten***

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob das Ausscheiden der Nordvarianten auf der Ebene der Raumordnung abwägungsfehlerfrei war. Im Ergebnis bestehen gegen die Entscheidung keine rechtlichen Bedenken. Die Nordvarianten sind offensichtlich nicht eindeutig vorzugswürdig. Sie konnten abwägungsfehlerfrei bereits nach einer Grobanalyse und nach Auswertung möglicher Umweltauswirkungen aus der weiteren Planung ausgeschlossen und mussten nicht in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Die Ortsumfahrung Mirow ist in ihrer Gesamtheit (Süd- und Westabschnitt) als Bestandteil einer großräumigen Fernverkehrsverbindung geplant, so bereits im Bundesverkehrswegeplan

(BVWP) 2003 enthalten. In dem Zusammenhang wird auch eine Anbindung an die beabsichtigte Fernstraßenverbindung Wittstock- Mirow im BVWPL 2003 vorgesehen. Der Bedarf an diesen Verbindungen wird – sowohl zur Zeit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens als auch gegenwärtig – durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes bestätigt.

Im BVWP 2030 ist das an die B 198 bei Mirow anknüpfende Neubauvorhaben der B 189n Wittstock-Mirow nach wie vor als fest disponiertes Vorhaben enthalten und erfährt damit eine Planrechtfertigung von Gesetzes wegen (entsprechend zur Ausführung s.o. Ziffer 2.4.3). Der Planfeststellungsbehörde ist zum Zeitpunkt der (erneuten) Prüfung der Variantenwahl kein gewichtiger Anhaltspunkt bekannt, der gegen eine Verwirklichung des Vorhabens B 189n spricht. Sie darf und muss dieses hinzukommende Neubauvorhaben gemäß BVerwG 9 C 1/17 vom 15. Februar 2018 in ihre Gesamtbetrachtung der Planfeststellung einbeziehen, beginnend von der Planrechtfertigung für die Variantenwahl über die Verkehrsprognose und erweiterten Auswirkungen des hinzukommenden Vorhabens etwa bzgl. Immissionsgrenzen oder Entwässerungsanlagen. Gemäß BVerwG sind Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan des Bundes - auch wenn das Planfeststellungsverfahren für diese noch nicht eingeleitet worden sei - bei der jeweiligen Planfeststellung einzurechnen, so dass zu Recht unterstellt werden darf und muss, dass der Anknüpfungspunkt der B 189n an die B 198 OU Mirow prognostisch erfolgen wird. Die Lage des Knoten (in der Planungsphase als Gelenkpunkt der beiden Bundesstraßenvorhaben bezeichnet) ist schon aus heutiger Sicht vernünftigerweise südlich der Ortslage Mirow geboten, um die Ortsdurchfahrt Mirow nicht noch zusätzlich mit überregionalem Verkehr der B 189n zu belasten.

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

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

aufdrängender Varianten (wieder) aufzunehmen.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen sind die Nordvarianten im Vergleich zu den südlichen Umfahrungen tendenziell nachteiliger, jedenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig. Mittels der im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen sind durch den Vorhabenträger hohe Konfliktpotenziale für die nördlich der Stadt Mirow verlaufenden Trassenvarianten ermittelt worden. Es würde es zu einer starken Beeinflussung der Naturausstattung, insbesondere im ökologisch wertvollen Bereich zwischen Mirower See und Granzower Möschen kommen. Konkret entstehende Probleme im Biotop- und Artenschutz könnten ggf. zur Unzulässigkeit des Vorhabens führen. Im Scopingtermin zur UVS im Raumordnungsverfahren haben die teilnehmenden Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen dem Untersuchungsrahmen unter Ausschluss nördlicher Umfahrungen und Vermeidung von Auswirkungen auf den Mirower See bestätigt. Aufgegriffen wird diese Entscheidung nochmals in der Landesplanerischen Beurteilung, die einer nördlichen Umfahrung hohe bis sehr hohe Raumwiderstände entgegenhält (Landesplanerische Beurteilung vom 12.04.2006, S.4).

Der Mirower See gilt als ein zentraler Bereich der Erholungsnutzung mit herausragender Bedeutung. In Bezug auf die Beeinträchtigungen der Schutzgüter ist eine hohe Konfliktdichte insbesondere auch für Boden, Wasser, Flora und Fauna gegeben.

Die erste geprüfte Nordvariante liegt unter Beachtung einer möglichst geringen Schnittlänge in dem denkbaren Querungsbereich zwischen Mirower See und Schulzensee.

Sie würde die mit Bruchwald und Röhricht bestandenen Ufer des Mirower Sees sowie den Feuchtbereich zwischen Mirower See und Schulzensee queren. In beiden Bereichen wären aufgrund der vergleichsweise geringen vorhandenen Störungen zahlreiche prioritäre, geschützte und gefährdete Arten betroffen, deren Habitatverlust zu erheblichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG führen würde. Bei einer bautechnisch notwendigen Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung wäre von hohen Beeinträchtigungen der Menschen und notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auszugehen, was auch dem Trennungsprinzip des § 50 BImSchG zuwiderlaufen würde. Zu den Lärmbeeinträchtigungen kommen die visuellen Beeinträchtigungen für Anwohner und Besucher. Aufgrund der Höhenlage des Sees wäre eine Querung in ausreichender Höhe erforderlich, um den Bootsverkehr weiterhin gewährleisten zu können. In dem Zusammenhang wären jedoch entsprechende Anfangs- und Endhöhen vorzusehen, sodass große Dammböschungen mit großer Flächeninanspruchnahme zu planen wären. Hinzu käme ein schwieriger Baugrund auf der Westseite des Sees und sehr hohe Verluste an Moorböden bei allen geprüften Varianten.

Zur Vermeidung der Querung des Mirower Sees wurde eine zweite Nordvariante weiter nördlich

zwischen Mirower See und Granzower Möschen betrachtet. Die Verschiebung der Trasse nach Norden würde sich positiv auf die Einwohner am Nordrand von Mirow auswirken, stände dem Erholungsziel der Urlaubersiedlung Granzow jedoch entgegen. Mirower See und Granzower Möschen sind durch einen Kanal verbunden, der in etwa die Breite der Querungsstellen der Südvarianten besitzt. Beidseitig sind jedoch ungestörte Feuchtgrünländer und Bruchwälder in größerer Breite vorhanden, die durch die Trasse zerschnitten würden. Auch bei dieser Variante käme es zu Betroffenheit von Habitaten artenschutzrelevanter Arten. Aufgrund der Zwangspunkte B 198 und der Querungswinkel des Brückenbauwerkes wäre zusätzlich mit erheblichen Eingriffen in zusammenhängende Waldflächen zu rechnen. Der entstehende Waldverlust wäre deutlich höher als bei den Südvarianten.

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

Im Jahr 2016 wurde im Querungsbereich der Nordvarianten ein Wasserschutzgebiet III ausgewiesen. Die Südvarianten berühren keine Wasserschutzgebiete.

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



### **III. Ausgeschlossene südlich von Mirow verlaufende Varianten**

Eine Trasse südlich von Mirow mit einem nördlicheren Linienverlauf (stadtnah) als bei den untersuchten Varianten konnte aufgrund der Bebauung der Stadt Mirow als nicht zielführend bezüglich der städtebaulichen Entwicklung ausgeschlossen werden. Hier wäre es zu Überschreitungen von Lärmgrenzwerten gekommen.

Ebenfalls als nicht zielführend wurde eine Trasse mit einem Linienverlauf zwischen Variante 1 und 2 ausgeschlossen. Wie in allen Südvarianten wäre eine Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße erforderlich. Eine potentiell geeignete Quermöglichkeit der Müritz-Havel-Wasserstraße wurde in diesem Zwischenbereich als nicht existent festgestellt. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Ausscheiden dieser Varianten keine rechtlichen Bedenken.

### **IV. Variante südlich von Starsow**

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

## **B Beschreibung der Varianten**

Die Vorplanung untersucht drei Varianten (Variante 1, 2 und 3). Die Lage der untersuchten Varianten ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 Pkt. 3) beschrieben.

Die Querschnittsgestaltung ist bei allen Varianten identisch. Der Querschnitt wird gemäß RAS-Q mit einem RQ 10,5 mit verbreiterten Randstreifen ausgeführt. Gemäß aktuell gültiger Richtlinie RAL entspricht dies dem Regelquerschnitt RQ 11. Die Gestaltung der Knotenpunkte ist ebenfalls bei allen Varianten identisch.

Alle drei Varianten kreuzen sich bei Bau-km 2+600 da hier ein Anschlusspunkt an die laut Bundesverkehrswegeplan vorgesehene B 189n gegeben wäre. Hier lag zum Zeitpunkt der Linienbestätigung das Bauende des Westabschnittes, welches im Zuge der Planung bis zur L 25 verschoben wurde. Die Anbindung erfolgt an die vorhandene B 198 (dann Stadtanschluss Mirow, Knoten Nord) mittels plangleicher Einmündung und an den Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow. Lediglich die Lage dieser Anschlusspunkte variiert.

Die Varianten sind bildlich in der Unterlage B 3 S. 39 dargestellt (Linienbestätigung).

### ***I. Variante 1***

Die Variante 1 beginnt auf der vorhandenen B 198 (Straßen-km Abschnitt 130 km 5.155) und schwenkt mit einem Radius  $R=500$  m in Richtung Süden aus. Die Achse wird zwischen zwei Waldstücken trassiert. Im weiteren Verlauf wird die Müritz-Havel-Wasserstraße gequert. Die MSE 18 (MST 3) und der Radweg Mirow - Lärz - Vietzen werden im weiteren Verlauf südöstlich gequert. Zunächst verläuft die Variante am weitesten westlich von der Ortslage Mirow entfernt. Nach Kreuzung des potentiellen Verbindungspunktes zur B 189n verläuft die Variante 1 zunächst identisch mit der Variante 2, nördlicher als Variante 3 und dann sogar noch nördlicher als Variante 2 in Richtung L 25. Sie liegt somit zum Bauende hin am dichtesten an der Ortslage Mirow und von der Ortslage Starsow am weitesten entfernt. Grenzwerte für Lärmbetroffenheiten werden jedoch nicht überschritten.

Am Ende der Baustrecke erfolgt die Anbindung der Straße an den in einem plangleichen Knotenpunkt mit der L 25.

### ***II. Variante 2***

Die Variante 2 beginnt auf der vorhandenen B 198 (Straßen-km Abschnitt 130 km 5.250) und schwenkt mit einem Radius  $R=400$  m in Richtung Süden aus. Die Achse schneidet ein Waldstück an. Es wird die Müritz-Havel-Wasserstraße gequert, die MSE 18 (MST 3) überführt und der Radweg Mirow - Lärz - Vietzen planfrei gekreuzt. Im Norden der Strecke verläuft die Variante 2 zunächst auf der Trasse der vorhandenen B 198 und wird dann zwischen der Variante 1 und 3 Richtung Müritz-Havel-Straße geführt. Nach Kreuzung des potentiellen Verbindungspunktes zur B 189n verläuft die Variante 2 zunächst identisch mit der Variante 1, nördlicher als Variante 3 und danach erneut zwischen Variante 1 und 3 in Richtung L 25.

Am Ende der Baustrecke erfolgt die Anbindung der Straße an den Südabschnitt in einem plangleichen Knotenpunkt mit der L 25.

### ***III Variante 3***

Die Variante 3 beginnt auf der vorhandenen B 198 (Straßen-km Abschnitt 130 km 5.598) und schwenkt mit einem Radius  $R=500$  m in Richtung Süden aus. Die Achse durchschneidet ein Waldstück. Im weiteren Verlauf wird die Müritz-Havel-Wasserstraße gequert, die MSE 18 (MST 3) überführt und der Radweg planfrei gekreuzt. Im Norden der Strecke verläuft die Variante 3 zunächst am längsten auf der Trasse der vorhandenen B 198 und führt dann am dichtesten entlang der Ortslage Mirow, also westlicher als die anderen beiden Varianten in Richtung Müritz-

Havelstraße. Diese Variante hat hier den verkehrsgünstigsten Querungswinkel.

Nach Kreuzung des potentiellen Verbindungspunktes zur B 189n verläuft die Variante 3 dann südlicher und somit dichter zur Ortslage Starsow und zum Schulzensee in Richtung L 25, ohne jedoch Grenzwerte für Lärmbetroffenheiten zu überschreiten.

Am Ende der Baustrecke erfolgt die Anbindung der Straße an den Südabschnitt in einem plan-  
gleichen Knotenpunkt mit der L 25.

#### **2.4.4.3 Variantenabwägung**

##### **A Wertung aus straßenbaulicher (verkehrlicher) Sicht**

Nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sind einerseits die Verkehrswirksamkeit der Varianten und andererseits die zu erwartenden Reisezeiten von Bedeutung. Im Bezug auf die Verkehrswirksamkeit liegt eine Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 vor. Im Ergebnis der Verkehrsprognose 2030 liegen die prognostizierten Gesamtverkehrsbelastungen im DTV für die Variante 1 bei 2620 und 5.830 Kfz/24h, für Variante 2 bei 2930 und 6.540 Kfz/24h sowie für die Variante 3 bei 4120 und 9.180 Kfz/24h (vgl. Unterlage C-3 Anlage 18 Bl. 3 „Aktualisierung Verkehrsprognose 2030“).

Die Variante 3 weist damit die höchste Verkehrswirksamkeit auf. Allerdings findet auch bei den Varianten 1 und 2 eine Verlagerung von nahezu des gesamten Durchgangsverkehrs der vorhandenen Ortsdurchfahrt Mirow auf die Ortsumgehung statt. Lediglich die Durchgangsverkehre der L 25, MSE 18 und MSE 20 verbleiben im Stadtgebiet. Somit sind alle Varianten grundsätzlich geeignet, die verkehrlichen Planungsziele des Baus der Ortsumfahrung Mirow zu erfüllen. Primäres Planungsziel ist die Verbesserung des Verkehrsablaufs, der Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses des überörtlichen Verkehrs auf der B 198, einhergehend mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow.

Die höhere Verkehrswirksamkeit der Variante 3 gegenüber den Varianten 1 und 2 resultiert vorwiegend aus dem höheren Anteil an Quell- und Zielverkehren sowie Binnenverkehren, die sich aufgrund der ortsnäheren Linienführungen auf die Ortsumgehung Mirow verlagern.

Im Hinblick auf die Reisezeiten stellt sich die Variante 1 als am günstigsten dar. Dies begründet sich aus der kürzeren Trassenlänge dieser Variante, die gleichzeitig auch die geringsten Reisezeiten erwarten lässt. Hinsichtlich der Varianten 2 und 3 ist lediglich ein geringer Unterschied bei den zu erwarten Reisezeiten zu verzeichnen, so dass diese als gleichwertig zu betrachten sind.

Im Ergebnis stellt die Variante 3 aufgrund der größten Verkehrswirksamkeit trotz höherer

Reisezeit die Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht dar. Zudem weist die Variante 3 den verkehrssichersten Kreuzungswinkel mit der Müritz-Havel-Wasserstraße auf.

## **B Umweltauswirkungen**

### ***I. Allgemeines***

Die Schutzgüter im Sinne des § 2 UVPG - Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern - sind in der UVS (2005, 2009, plausibilisiert 2019) erfasst und erstmals in der UVP des vorangestellten Raumordnungsverfahrens in der landesplanerischen Stellungnahme vom 12. April 2006 und dann fortlaufend bewertet worden. Zur Feststellung der Beeinträchtigungen sind quantitative Darstellungen der Betroffenheiten durch Flächeninanspruchnahmen und funktionale Beeinträchtigungen, differenziert nach der Schwere der Auswirkungen, erfasst worden. Es wird dabei zu Grunde gelegt, dass Auswirkungen als erheblich einzustufen sind, sobald Schutzgüter betroffen sind, die mit einer Bewertung von mindestens mittlerer Bedeutung / Empfindlichkeit ermittelt wurden. Bei geringerer Bedeutung/ Empfindlichkeiten des Schutzgutes kommt es zu keinen erheblichen Auswirkungen. Die Ableitung der Ergebnisse stellt sich der Planfeststellungsbehörde als plausibel und nachvollziehbar dar.

Im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren sind der Planfeststellungsbehörde weitere aktualisierte Unterlagen mit Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt worden, etwa die Verkehrsprognose 2030 (C-3), dem Klimaschutzfachbeitrag, der Umweltbericht (U 12.7), der wasserrahmenrichtliniengemäße Fachbeitrag (U 13.4), eine Nachbetrachtung der Lärmimmissionen unter Betrachtung der für dieses Vorhaben herangezogenen Orientierungswerte nach DIN 18005, damit strenger als die gesetzlich geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, usw.

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

### ***II. Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit***

Der Abwägung voran stellt die Planfeststellungsbehörde in ihrem Bestandsvergleich fest, dass sich keine grundlegenden Bestandänderungen in Bezug auf das Schutzgut Mensch ergeben

haben. Die wesentlichste Änderung im Untersuchungsraum resultiert aus der seit Juni 2017 rechtswirksamen 3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Mirow, wonach der geplante Marina-Standort an der Müritz-Havel-Wasserstraße aufgehoben und in Flächen für die Landwirtschaft gewandelt wurde. Darüber hinaus wurden im Siedlungsbereich der Stadt Mirow mehrere neue Wohngebäude errichtet. Hinsichtlich der Erholungsnutzung sind keine relevanten Änderungen zu erkennen. Bei der aktuellen Variantenbetrachtung sind zudem geänderte Rahmenbedingungen berücksichtigt, hier die geänderte Abschnittsgrenze, die ursprünglich (UVS 2005 bzw. 2009) ca. 500 westlich der L 25 vorgesehen war und in der aktuellen Planung am Knotenpunkt mit der L 25 nördlich von Starsow liegt. Weiterhin liegt dem aktuellen Schalltechnischen Gutachten die aktuelle Verkehrsprognose mit Prognosehorizont 2030 zugrunde, es kommt zu einer Verringerung des prognostizierten täglichen Verkehrsaufkommens von max. 6.300 Kfz/d (in UVS West 2005; damaliger Prognosehorizont 2015) bzw. max. 5.900 Kfz/d (in UVS West 2009; Prognosehorizont 2020) auf max. 4.300 Kfz/d in der aktuellen Untersuchung (Prognosehorizont 2030).

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

Bei der Ausgestaltung des Vorhabens sind nach § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/ 18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. § 50 BImSchG stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz unter anderem ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. Entsprechende Konflikte sollen also durch Wahrung bestimmter Abstände vorgebeugt werden. In die Abwägung des Variantenvergleichs ist demnach der Belang des Verkehrslärmschutzes einzubeziehen.

Vorliegend ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung zunächst also die Minderung der Lärmbelastung unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte des § 2 Abs.1 der 16. BImSchV besonders zu berücksichtigen. Dabei ist die Bewertung der Trassen hinsichtlich der Lärmbelastung unter Beachtung des Trennungsgrundsatzes anhand der bauleitplanerisch ausgewiesenen und faktisch vorhandenen Wohngebiete sowie Mischgebieten mit überwiegender Wohnnutzung (§

50 BImSchG i.V.m. § 2 Abs.2, 3 der 16. BImSchV) erfolgt. Diese Vorgaben bezwecken eine weitgehende Lärmvermeidung. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nach § 17 FStrG hat der Vorhabenträger richtigerweise bei der Variantenprüfung eine zusätzliche Lärmminde- rung unterhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV gesondert bedacht, um den Anforde- rungen des § 50 BImSchG genügen zu können. Die gewünschten niedrigeren Zielwerte erge- ben sich hierbei aus den Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die seitens des Vorhabenträgers begünstigend für die Anwohner zum Vorhaben herangezogen hat, ohne dazu rechtlich verpflichtet zu sein.

Die schalltechnischen Berechnungen, welche im Rahmen der UVS (2005, 2009) und der Plau- sibilitätsprüfung der UVS (2019) erstellt worden sind, kommen aufgrund des deutlichen Abstan- des aller Trassenvarianten zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen zu dem Er- gebnis, dass zwischen den untersuchten Trassenvarianten 1, 2 und 3 unter physikalisch-akusti- schen Gesichtspunkten keine signifikanten Unterschiede bestehen. Bei allen drei Varianten werden sowohl die Grenzwerte der 16. BImSchV als auch die trassierungsrelevanten Zielwerte der DIN 18005 am nächstgelegenen Berechnungspunkt (BP) der schutzbedürftigen Nutzungen zu den Trassenvarianten im Bereich Retzower Straße (BP 10), einem Mischgebiet mit Einfami- lien- und Doppelhäusern deutlich unterschritten. Im Bereich der Jugendherberge am Bauanfang (West) treten zwar deutlich geringere Trassenabstände als am BP 10 auf. Da hier jedoch die Reetzower Str. immissionsbestimmend ist und diese nicht näher an die Jugendherberge bzw. den Campingplatz heranrückt, wird sich die Geräuschsituation in diesem Bereich trassenunab- hängig nicht verschlechtern.

Die Ergebnisse aus der Neuberechnung der schalltechnischen Untersuchung (Plausibilitätsprü- fung zur UVS) mit dem Prognosehorizont 2030 wurden hinsichtlich ihrer Relevanz für den Vari- antenvergleich geprüft und kommen zu dem plausibel dargelegten Ergebnis, dass die zu erwar- tenden Veränderungen für alle Varianten im Umfang gering sind und keine Änderungen in der Bewertung der Varianten auslöst.

Die aktuelle Schalltechnische Berechnung (Plausibilitätsprüfung 2017 zur UVS, Anlage 1) hat erneut ergeben, dass aufgrund des deutlichen Abstandes der Trassenvarianten 1, 2 und 3 zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen für alle Trassen sowohl die Grenzwerte der 16.BImSchV als auch die trassierungsrelevanten Zielwerte der DIN 18005 deutlich unterschrit- ten werden, damit die Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) erfüllen und auf- grund der räumlichen Flächentrennung den notwendigen Immissionsschutz gewährleisten.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch durch Luftschadstoffbe-

lastungen ist gemäß den Festlegungen im Scopingverfahren keine quantitative Erfassung erfolgt (UVS S.61).

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

Für das Teilschutzgut Wohnen sind dauerhafte Beeinträchtigungen ausschlaggebend. Durch keine der in der Diskussion befindlichen Varianten kommt es zu einer direkten Inanspruchnahme von Wohnflächen. Die Variante 2 stellt hinsichtlich indirekter Auswirkung auf Wohnflächen aufgrund des etwas größeren Abstandes ihrer Trassenlage zur Wohnbebauung der Ortslagen Mirow und Starsow im Bereich westlich des Anknüpfungspunktes L 25 die günstigste Variante dar. Die indirekten Auswirkungen aller Varianten werden jedoch als geringfügig und nicht wertungserheblich bewertet, da keine Variante das Erfordernis schützender Maßnahmen hervorruft. Daher ist die geringe Gewichtung des Schutzgutes plausibel.

Für das Teilschutzgut Erholung treten mit dem Vorhaben deutliche Entlastungen an der Ortsdurchfahrt Mirow auf. Hingegen erhalten bisher nicht beeinträchtigte Bereiche neuen Lärm und andere durch die hinzukommende Straße entstehende Einflüsse auf die Erholungseignung.

Das bewirkt Änderungen der Nutzbarkeit des Raumes anzuführen. Die Varianten 2 und 3 beanspruchen größere Flächen siedlungsnaher Freiräume und führen in dem potentiell zur Erholung geeigneten Gebiet über längere Strecken durch Waldbereiche. Sie nehmen damit Flächen hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung in Anspruch, zerschneiden diese Erholungsräume und beeinträchtigen die an die Trasse angrenzenden Erholungsräume durch Lärmimmission. Es kommt zu Änderungen bestehender, attraktiver Wegebeziehungen. Die Variante 3 stellt hier mit der größten Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungswirkung hoher erheblicher Auswirkung die ungünstigste Variante dar. Bei Variante 2 sind die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung etwas geringer, aber auch erheblich. Variante 1 stellt hier die Vorzugslösung dar. Sie führt nur zu geringem Flächenverlust und Beeinträchtigung von hochbedeutender Waldfläche und insgesamt gering erheblicher Auswirkung auf die Erholungsnutzung, vor allem weil sie den für Erholung interessanten Raum nur randlich berührt.

Die Auswirkung auf sonstige Nutzungen, hier die land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen sowie Gewerbeflächen, sind entsprechend aktueller Flächennutzungsplanung bei allen Varianten

als gleich gering bis mittel erheblich zu bewerten.

Insgesamt kommt es bei Variante 1 zu den geringsten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit. Variante 3 führt zu umfangreichen mittelbaren und unmittelbaren Beeinträchtigungen von Erholungsbereichen. Ihre Auswirkungen führen zu einer Einordnung als die im Vergleich schlechteste Lösung mit erheblicher Auswirkung auf das Schutzgut Mensch. Die Variante 2 ist aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Erholungsnutzung mit insgesamt geringer bis mittlerer Erheblichkeit etwas schlechter zu bewerten als Variante 1.

### **III. Schutzgut Tiere**

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

Wesentliche Veränderungen sind die neuen Kenntnisse des hohen Lebensraumpotentials für Zauneidechsen im Dammbereich der stillgelegten Bahnstrecke sowie eines Radweges westlich von Mirow, eine festgestellte rückläufige Bestandstendenz und Änderung des Artenspektrums bei Amphibienarten im Bereich nördlich des Schulzensees (Konfliktbereich 5), Verringerung der Habitatbedeutung des Bereiches um den Ragunsee (Konfliktbereich 6) aufgrund geänderter Nutzung von Frischgrünland und Ackerbrachen in bewirtschaftete Ackerflächen, ebenso im südlichen Teil des Konfliktbereiches 7 durch Umwandlung von Trockenrasenflächen in Ackerflächen. Dagegen ist westlich des bisherige Konfliktbereiches 7 durch großflächige Entwicklung von hochwertigen Trockenrasenstandorten auf bisher mittel bewerteten Brachflächen aktuell eine hohe Habitatbedeutung für Reptilien, Vögel und Wirbellose insb. Insekten festzustellen.

Bei den Reptilien (Zauneidechse, Waldeidechse, Ringelnatter, Blindschleiche) wurde keine Änderung des Artenspektrums, jedoch aktuell eine höhere Bestandsdichte abgeleitet. Von wachsender Population der Zauneidechse wird aktuell im Bereich des Bahndammes der stillgelegten Eisenbahnstrecke sowie eines Radweges westlich von Mirow ausgegangen.

Zum Zeitpunkt der UVS 2005 festgestellte Amphibienarten Wasserfrosch, Laubfrosch Kammolch und Wechselkröte konnten aktuell nicht mehr festgestellt werden. Zusätzlich gegenüber 2005 wurden dafür aktuell die Erd- und die Knoblauchkröte sowie der Moor- und der Teich-



frosch festgestellt. Insgesamt wurde eine rückläufige Bestandstendenz bei den Amphibien festgestellt, wobei die lokalen Bestandsstärken der Amphibien auf Grund der schlechten Begehrbarkeit bzw. der Komplexität einiger Standorte und der dadurch beeinträchtigten Untersuchungseffektivität (Standorte 1, 2, 4 und z.T. 5) während der zugrundeliegenden Untersuchungen in 2016 nur sehr grob eingeschätzt werden konnten und deshalb nur als unterrepräsentativ anzusehen sind (U 12.5.8.02, S. 6). Der vom Vorhabenträger in der Plausibilitätsprüfung zur UVS (S. 15) vorgenommenen Korrektur der Bewertung der Bedeutung des Konfliktbereiches 5b (Nordufer des Schulzensees und angrenzende Bereiche) für Amphibien von hoch auf mittel aufgrund eines nur sehr vage dargelegte Bedeutungsverlusts dieses Bereiches für Amphibien wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen, zumal auch die festgestellte unveränderte Biotopstruktur dieses Bereiches auf eine unveränderte potentielle Habitategnung schließen lässt.

Die aktuellen Untersuchungen der Avifauna belegen und bestätigen die sehr hohe Bedeutung der Uferbereiche nordwestlich vom Schulzensee (Konfliktbereich 5b) und des Ragunsees (Konfliktbereich 6) sowie der ausgedehnten, zum Teil von Pappel- und Kiefernforsten umgebenen extensiv genutzten Trockenrasenbereiche des Konfliktbereiches 7 für Brutvögel.

Für die Insekten erfolgt der Bestandsvergleich durch Plausibilitätsbetrachtung auf Basis der ursprünglichen und der aktuellen Biotopkartierung. Für Libellen- Heuschrecken- und Tagfalterfauna hat der Bereich des Schulzensees (Konfliktbereich 5) nach wie vor sehr hohe Bedeutung, ebenso wie der Uferbereich des Ragunsees. Der an den Ragunsee angrenzende Bereich wird aufgrund die bereits beschriebenen Umwandlung von Frischgrünland und Ackerbrachen in bewirtschaftete Ackerflächen für Heuschrecken und Tagfalter nicht mehr als hoch, sondern nur noch gering bedeutend eingestuft, ebenso wie der südliche Teil des Konfliktbereiches 7 aufgrund der Umwandlung von Trockenrasenflächen in Ackerflächen. Der Kernbereich dieses Konfliktbereiches hat nach wie vor sehr hohe Bedeutung für diese Artengruppen, ebenso wie die neu entwickelten Trockenrasenstandorte westlich des Konfliktbereiches 7.

Bezüglich Fischotter und Biber gibt es keine Bestandsänderungen. Insbesondere die Gewässer im Gebiet stellen wichtige Strukturen des Fischotterhabitats dar, so dass auch aktuell von einer intensiven Nutzung des Gebietes auszugehen ist und das Gebiet für den Fischotter somit unverändert hoch bedeutsam ist. Hinweise auf ein Vorkommen des Bibers im Untersuchungsgebiet existieren nach aktuellem Kenntnisstand nach wie vor nicht.

Ein Bestandsvergleich bei den Fledermäusen ist nicht möglich, da diese Artengruppe im Zuge der Linienfindung bzw.- der raumordnerischen UVP nicht betrachtet wurde. Wesentliche Veränderungen bzgl. der artenrelevante Habitatstrukturen (Gewässer, Gehölze, Gebäude) sind nicht

festzustellen. Der Uferbereich des Schulzensees und die dortigen Waldrandbereiche, die Müritz-Havel-Wasserstraße mit angrenzenden Gehölzsäumen sowie die Kiefern-Pappel-Waldränder nahe der B 198 (Konfliktbereich 7) haben hohe Bedeutung als Jagd- und Balzreviere. Wochenstuben und /oder Winterquartiere oder sonstigen größere Quartiere wurden nicht nachgewiesen.

Für Nieder-, Groß- und Schalenwild sind die relevanten Waldbestände des Untersuchungsgebietes ebenfalls unverändert und werden als sehr hoch bedeutsam bewertet.

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

Die in der UVS 2005, 2009 festgestellten und näher betrachteten Konfliktbereiche 5, 6 und 7 stellen auch aktuell die bedeutendsten Habitatbereiche im Untersuchungsgebiet dar, deshalb erfolgt die Variantenbewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zunächst konfliktbereichsbezogen und anschließend als Gesamtbewertung.

#### Konfliktbereich 5 Nordwestlicher Bereich des Schulzensees

Alle Varianten umfahren den als Lebensraum sehr hoch bedeutenden Konfliktbereich 5b und führen somit nicht zu direkter Beeinträchtigung durch Flächenverlust. Die betriebsbedingten Auswirkungen durch Emissionen auf diesen Bereich sind bei allen Varianten als mittel erheblich zu bewerten. Entgegen der Darstellung in der UVS 2005 / 2009 und der Plausibilitätsprüfung der UVS (S. 30) werden die Auswirkungen der drei Varianten im Konfliktbereich 5a durch die Querung des Grabens L 03 als gleich mittel erheblich bewertet, da hier durch Linienoptimierung auch mit der Variante 3 der Graben L 03 nur zweimal gequert werden muss und durch fischottergerechte Brückenbauwerke die Wanderbeziehungen für den Fischotter nicht beeinträchtigt werden. Aufgrund des geringeren Abstandes der Variante 3 zum nordöstlichen Ufersaumbereich des Schulzensees mit besonderer Bedeutung für Brutvögel und zu den für Insekten und Fledermäuse bedeutenden Waldrandbereichen wird die negative Auswirkung dieser Variante auf diesen Bereich etwas höher bewertet als die der Varianten 1 und 2. Allerdings erstreckt sich der gemäß Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne mit 150 m anzusetzende Wirkungsbereich der Varianten 1 und 2 in den Konfliktbereich 5b, so dass durch diese Varianten betriebsbedingte Auswirkungen auf diesem Bereich verursacht werden.

#### Konfliktbereich 6 Bereich um den Ragunsee und Müritz-Havel-Wasserstraße

Die Variante 3 umgeht den für Brutvögel sehr wertvollen Ragunsee am weitesten und führt für

diese Artengruppe somit in diesem Konfliktbereich nur zu gering erheblichen Auswirkungen. Die Auswirkung der Variante 2 wird aufgrund ihres geringeren Abstandes zum Ragunsee und der Querung angrenzender Nahrungshabitate für die Brutvögel als mittel erheblich bewertet. Aufgrund der dichtesten Annäherung der Variante 1 an den für die Brutvögel sehr hochwertigen Funktionsraum des Rangunsees sind deren negative Auswirkungen am höchsten. Da auf den angrenzenden Nahrungshabitatflächen eine Umwandlung von Brach- und Grünlandhabitaten in Ackerflächen erfolgte, wird die Erheblichkeit dieser Auswirkung statt hoch (UVS 2005 / 2009) nun mit mittel bis hoch bewertet. Die Auswirkungen auf den Fischotter und die Fledermäuse im Bereich der Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße werden bei allen Varianten gleich als gering erheblich bewertet, da die Querung durch ein das Gewässer und die Uferbereiche überspannendes Bauwerk mit Irritations- und Kollisionsschutzwänden erfolgt und somit erhebliche Beeinträchtigungen für diese Arten vermieden werden.

#### Konfliktbereich 7 Trockenrasenbereiche und Kiefern- und Pappelforsten nahe der B 198

Die Variante 3 umgeht den Kernbereich dieses Konfliktbereiches weiträumig, die potentiellen Auswirkungen auf Brutvögel werden als mittel erheblich und die auf Fledermäuse aufgrund fehlender Quartiernachweise als gering erheblich bewertet. Insgesamt stellt die Variante mit mittlere erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere in diesem Bereich die günstigste Variante dar. Die Variante 1 verursacht aufgrund ihrer Nähe zum parallel verlaufenden Graben L 12 speziell für die Arten Kranich und Drosselrohrsänger erhebliche negative Auswirkungen. Zudem quert sie westlich des Konfliktbereiches einen Trockenrasenstandort mit hohem Lebensraumpotential für Brutvögel, Reptilien und Insekten, so dass die Auswirkungen der Variante 1 auf das Schutzgut Tiere in diesem Bereich als hoch erheblich zu bewerten sind.

Am ungünstigsten stellt sich im Konfliktbereich 7 die Variante 2 dar, da sie den Kernbereich dieses für die Avifauna, die Zauneidechse und für Insekten hochwertigen Lebensraumes schneidet und damit sehr hoch erhebliche Auswirkung verursacht.

Aufgrund ihrer Zerschneidungswirkung im Bereich der Trockenrasenflächen und Kiefern- und Pappelforsten nahe der B 198 (Konfliktbereich 7) mit sehr hohen negativen Auswirkung auf Avi- und Schmetterlingsfauna stellt die Variante 2 auch in der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Tiere die schlechteste Lösung dar. Der dichte Verlauf der Variante 1 am für die Brutvögel bedeutenden Funktionsraum des Rangunsees und die Auswirkungen im Konfliktbereich 7 führen in der Gesamtbetrachtung zu einer mittel bis hoch zu bewertenden negativen Auswirkung und damit zur zweitschlechtesten Bewertung dieser Variante bzgl. des Schutzgutes Tiere. Trotz ihres zwar geringeren Abstandes zum Konfliktbereich 5 und zum Starsower Schulzensee - ohne

dort aber unmittelbare hocheherbliche Beeinträchtigungen auf die Fauna, z.B. Brut- und Rastvögel und Amphibien zu verursachen – wird Variante 3 aufgrund ihres im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 günstigeren Verlaufs in bzw. an den Konfliktbereichen 6 und 7 mit insgesamt mittel erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere als günstigste Variante bezüglich dieses Schutzgutes bewertet.

#### **IV. Schutzgut Pflanzen**

Der Bestandsvergleich im Untersuchungsraum beim Schutzgut Pflanzen erfolgte anhand eines Vergleichs der Biotoptypen, wofür eine Aktualisierung der Biotoptypenkartierung in den Jahren 2016/2017 vorgenommen wurde. Es sind sowohl Reduzierungen der Biotopwertigkeit durch anthropogene Nutzung als auch Biotopaufwertungen durch Sukzessionsprozesse und Nutzungsentfall festzustellen. Im Bereich nordöstlich des Ragunsees sind insbesondere Nutzungsumwandlungen ehemals kartierter Brachen und Grünländer (Biotoptypen ABM, ABO und GIM) in Ackerflächen sowie die Entwicklung von Brachflächen durch weitere Nutzungsauffassung (auf z.T. stark differenzierte Standorten) zu Trockenrasenbereichen (Biotoptyp TMD) mit hoher Biotopbewertung und einem Schutzstatus nach § 20 NatSchAG M-V festgestellt. Weiterhin kam es in diesem Bereich zu Veränderungen des bereits in „UVS West 2005 und 2009“ ausgewiesenen, naturschutzfachlich höchstwertigen Trockenrasenstandortes (TMD; westlich des Ortseinganges Mirow). Dieser Biotoptyp wurde durch Nutzungsumwandlung im südlichen Teil einerseits verkleinert. Andererseits werden Teilbereiche im Inneren des Standortes aktuell mit sehr hoch bewertet (bisher: hoch). Auf Teilflächen wurde Acker in Brache umgewandelt. Weitere Veränderungen durch Umwandlung von Ackerbrachen in Acker und durch natürliche Sukzessionsprozesse hochwertiger Grünland-, Gehölz- und Waldbereiche auf feuchten Standorten betreffen im Bereich nordwestlich des Schulzensees ausschließlich Bereiche deutlich außerhalb der geplanten Trassenführungen und sind daher für die Auswirkungsbewertung von nachrangiger Bedeutung. Wertvollster Bereich ist weiterhin der Trockenrasenstandort westlich des Ortseinganges Mirow. Der neu hinzugekommene, großflächige und stark differenzierte Trockenrasenstandort nördlich des Ragunsees weist ebenfalls hohe Wertigkeiten auf.

Aufgrund der dargelegten aktuell festgestellten Biotopstrukturänderungen im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Bestandsaufnahme zur UVS 2005 ergeben sich für alle drei Varianten 1, 2 und 3 entsprechende Änderungen bei der Auswirkungsbewertung, wobei die Auswirkungsqualität (Wertigkeit des betroffenen Biotops und Wirkintensität) den primären Bewertungsmaßstab im Raumordnungsverfahren (Landesplanerische Beurteilung 2006, S. 29) und aktuell im Rahmen

einer entsprechenden Bewertung durch Flächenbilanzierung darstellt (C-1, Tab. 17). Dem entsprechend wird die Beeinträchtigung hochwertiger und sehr hochwertiger Biotope für die Bewertung primär herangezogen und die Beeinträchtigung mittelwertiger Biotope (insb. monotone Kiefernforste, intensiv genutzte Grünländer, Ackerbrachen) für die Bewertung als sekundär eingestuft. Auf Grundlage der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 und der neuen prognostizierten Verkehrsbelastungen erfolgte auch eine Aktualisierung der Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffimmissionen (Luftschadstofftechnischen Untersuchung, TÜV NORD Umweltschutz GmbH&Co.KG, 2018, U11 LuS Erläuterungsbericht) mit dem Ergebnis, dass der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation bereits am Fahrbahnrand sicher eingehalten und deutlich unterschritten werden. Aufgrund dessen ist bei der aktuellen Bewertung der Vorhabenauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen die Flächenbilanz der Immissionswirkungen auf angrenzende Biotope nicht primär maßgebend.

Insbesondere bei der Variante 1 führen die Biotop-Veränderungen – hier die Änderung von mittel bewerteter Brache zu hochwertigem Trockenrasenstandort – bei den Auswirkungen durch direkte Flächeninanspruchnahme auf hochwertige Biotope zu einer Änderung der Gesamtbewertung von ehemals mittleren zu aktuell hoch erheblichen Auswirkungen. Bei der Variante 2 führen die Biotopveränderungen zu einer Änderung der Auswirkung auf das Schutzgut Pflanzen von hoch erheblich zu aktuell mittel bis hoch erheblich eingestuft. Bei Variante 3 führen die Biotopveränderungen zu keinen Veränderungen in der Auswirkungsflächenbilanz der beeinträchtigten sehr hochwertigen und hochwertigen Biotopen, lediglich mittelwertige Biotope werden durch aktuelle brachliegende Ackerflächen mehr in Anspruch genommen. In der quantitativen Bilanzierung führt die Variante 3 gegenüber den Varianten 1 und 2 zu geringeren Flächenverlusten an Biotopen hoher und sehr hoher Wertigkeit und in der Gesamtbetrachtung unverändert zu mittleren erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, womit sie die günstigste Variante hinsichtlich ihrer Auswirkung auf das Schutzgut Pflanzen darstellt. Bei Variante 2 wird die Erheblichkeit der Auswirkung auf das Schutzgut Pflanzen aufgrund der festgestellten Biotopveränderungen aktuell mit mittel bis hoch etwas geringer bzw. günstiger als bei Variante 1 mit nun hoher Erheblichkeit bewertet.

Unter dem besonderen Aspekt der Inanspruchnahme von Wald als besondere Ausprägungsform der Pflanzen ist festzustellen, dass in der quantitativen Bilanz der Inanspruchnahme von Wald die Varianten 2 und 3 in etwa gleich zu bewerten sind und die Variante 1 weitgehend keine Waldinanspruchnahme verursacht. Für die Bewertung der Varianten hinsichtlich der Auswirkung auf das Schutzgut Pflanzen wird die Waldinanspruchnahme aber nicht als bestimmend bewertet, da keine naturschutzfachlich besonders wertvollen Waldbestände und keine Waldflä-

chen mit besonderer Wald- oder Schutzfunktion betroffen sind. Die Betroffenheit von Waldflächen ist aber wegen der besonderen Wechselwirkung zum Schutzgut Klima bedeutsam und wird bei diesem Schutzgut betrachtet.

#### ***V. Schutzgut Boden und Fläche***

Die Bodenformen und Ihre räumliche Verteilung sind im Untersuchungsgebiet gegenwärtig unverändert vorhanden. Insofern stellt sich die Bestandssituation des Schutzgutes Boden im Untersuchungsgebiet insgesamt im Wesentlichen als unverändert dar. Aufgrund der veränderten Abschnittsbildung mit ca. 700 m längerer Baustrecke kommt es bei allen Varianten zu höherer Inanspruchnahme und Betroffenheit von Böden geringer oder mittlerer Bedeutung. Durch keine der Varianten werden Böden mit hoher oder sehr hoher Bedeutung betroffen. Die Flächeninanspruchnahmen werden bei allen drei Varianten aufgrund des Totalverlustes der Bodenfunktionen durch Versiegelung als erhebliche negative Auswirkung bewertet. Zur Ermittlung der Vorzugsvariante werden die unterschiedlichen Ausmaße der Flächeninanspruchnahmen der drei Varianten berücksichtigt.

Variante 3 führt aufgrund der geringsten Neuversiegelung mit 6,1 ha zu den geringsten Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen. Als nächstbeste Lösung ist die Variante 2 zu bewerten, die mit 6,31 ha nur zu geringfügig umfangreicheren Auswirkungen als die Variante 3 führt. Jedoch sind durch diese Variante größere Bodenbereiche mittlerer Bedeutung betroffen. Als gleichwertig dazu ist die Variante 1 zu bewerten, die aufgrund ihrer Länge insgesamt zu etwas umfangreicheren Auswirkungen als Variante 2 führt, dabei aber geringe Auswirkungen auf Bodenbereiche mittlerer Bedeutung bewirkt.

Die Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffimmissionen (Luftschadstofftechnischen Untersuchung, TÜV NORD Umweltschutz GmbH&Co.KG, 2017, D-1 U11) haben gezeigt, dass der Immissionswert für Stickoxide (als NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation bereits am Fahrbahnrand sicher eingehalten und deutlich unterschritten, womit auch keine erheblichen Immissionswirkungen auf den Boden zu erwarten sind und diese sich somit auf die Variantenbewertung nicht auswirken.

#### ***VI. Schutzgut Wasser***

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

Zur Bewertung der Varianten im Rahmen der UVS 2005 bzw. der UVP im Raumordnungsverfahren ergeben sich keine Veränderungen. Alle drei Varianten verursachen durch die Überbauung der Müritz-Havel-Wasserstraße und des Entwässerungsgrabens L 03 sowie die Versiegelung mit einhergehender Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und die Immissionswirkung auf Grundwasserbereiche gleiche mittelerheblich negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ohne signifikante variantenspezifische Bewertungsunterschiede. Die Auswirkungen der bauzeitlichen Verrohrungen des Grabens L03 ist nur von kurzzeitiger Dauer und nicht dazu geeignet, den Wasserkörper in seiner Gesamtheit und dauerhaft zu schädigen.

### **VII. Schutzgut Luft, Klima**

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

Die im Untersuchungsgebiet aktuell vorhandenen Klimafunktionsräume entsprechen der im Rahmen der UVS 2005 erfassten Ausgangssituation. Die festgestellten Änderungen in der Biotopeausstattung haben keinen wesentlichen Einfluss auf das Lokalklima. Ebenso sind keine wesentlichen das Schutzgut Luft beeinflussenden Faktoren im Untersuchungsgebiet entfallen oder hinzugetreten.

Aufgrund der siedlungsnahen Lage kommt es bei Variante 3 zu den umfangreichsten Auswirkungen auf Bereiche mit hoher kleinklimatischer Bedeutung und hoher Empfindlichkeit für Schadstoffimmissionen. Variante 3 ist mit entsprechend erheblichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter lokales Klima und Luft die ungünstigste Variante. Mit gering erheblichen Auswirkungen auf das lokale Klima und die Luft stellen sich die Varianten 1 und 2 aufgrund der siedlungsferneren Lage als gleich günstigere Varianten dar.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima entstehen durch verkehrsbedingte THG-Emissionen, anlagenbedingte Landnutzungsänderungen von THG-speicherwirksamen Biotop- und Bodenflächen sowie baubedingten Lebenszyklusemissionen. Für die vergleichende Bewertung der Auswirkungen durch die verkehrsbedingten THG-Emissionen der Varianten kann aufgrund der gleichen Randbedingungen die Streckenlänge als maßgebender Faktor herangezogen werden. Danach ist aufgrund ihrer geringsten Streckenlänge Variante 1 die günstigste Variante. Die ungünstigeren Varianten 2 und 3 verursachen mit annähernd gleicher Stre-

ckenlänge auch gleiche THG-Emissionen. Da es sich bei diesen Emissionen um eine Verlagerung der bereits mit der Bestandssituation der Ortsdurchfahrt verursachten THG-Emissionen handelt, werden diese Auswirkungen aller drei Varianten auf das globale Klima als gering erheblich bewertet.

Bezüglich der anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme von CO<sub>2</sub>-speichernden Wald- und Gehölzflächen ist die Variante 1 die günstigste Variante, gefolgt von der Variante 2. Die Variante 3 verursacht mit ca. 1,2 ha die größte Inanspruchnahme von CO<sub>2</sub>-speichernden Wald- und Gehölzflächen. Die Lebenszyklusemissionen des Vorhabens können vereinfacht nach dem Ansatz gem. Mottschall und Bergmann 2013 mit 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> Straßenfläche und Jahr für den Straßenkörper berechnet werden. Aufgrund der größeren Streckenlängen stellen sich die Varianten 2 und 3 mit ca. 161 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr gegenüber der Variante 1 mit ca. 144 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr als die ungünstigeren Varianten dar. Aufgrund dessen, dass das im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Vorhaben auch im Referenzszenario des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung eingerechnet ist, werden auch diese Auswirkungen auf die globalen Klimaschutzziele für alle drei Varianten als gering erheblich bewertet.

Bei der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Klima/Luft stellt sich die Variante 1 mit gering erheblichen Auswirkungen als günstigste Variante mit leichten Vorteilen hinsichtlich der Auswirkungen auf das globale Klima gegenüber der Variante 2 dar. Variante 3 ist mit mittel erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft die schlechtere Variante.

### ***VIII. Schutzgut Landschaft***

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

Aufgrund der überwiegend unveränderten Bestandssituation werden die Auswirkungen der Varianten auf die Landschaft weitgehend in der Plausibilisierung der Variantenwahl der Vorplanungsstufe unverändert bewertet. Alle drei Varianten führen zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch Überbauung landschaftsbildprägender Strukturen wie Allee-bäume an der Kreisstraße MSE 3 und Gehölzbestände an der Müritz-Havel-Wasserstraße und der Zerschneidungswirkung, wobei die Variante 3 aufgrund ihrer siedlungsdichtesten Lage zunächst im nahen Verlauf zu Mirow, im weiteren Verlauf am Bauende in der Nähe von Starsow



und damit geringsten Zerschneidungswirkung die günstigste Variante ist. Als siedlungsfernste Variante mit hoch erheblichen Auswirkungen auf die Offenland- und Waldbereiche nördlich der Müritz-Havel-Wasserstraße und der größten Verringerung des unzerschnittenen Landschaftsraumes zwischen der B 198 und der Kreisstraße MST 3 ist die Variante 1 die schlechteste Variante bzgl. der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

### ***IX. Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter***

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

Da keine genaueren Angaben zur Qualität der Bodendenkmalflächen vorliegen, werden die Auswirkungen der Varianten aufgrund des quantitativen Umfangs der Überbauung dieser Flächen durch die Varianten bewertet. Nach aktualisierter Bodendenkmalbestandsdatenlage hat die Variante 1 Auswirkungen auf ein bekanntes Bodendenkmal nördlich des Schulzensees und ist damit jetzt die günstigste Variante für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter. Die Variante 2 verläuft im Kreuzungsbereich der L 25 und nördlich des Schulzensee jeweils ein Bodendenkmal und ist damit die zweitschlechteste Variante für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter. Die schlechteste Variante für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ist Variante 3, die neben den zwei genannten Bodendenkmalbereichen ein drittes Bodendenkmal westlich der B 198 durchquert. Damit ändert sich aufgrund der aktualisierten Datenlage das Ergebnis des Variantenvergleichs für das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter gegenüber dem Ergebnis der UVS 2005 und der landesplanerischen Beurteilung, wo die Variante 3 als beste Variante bezüglich dieses Schutzgutes beurteilt wurde. Dies wurde auch so - entgegen der Einwendung von P 5 - in der Unterlage zur Plausibilisierung der Umweltverträglichkeitsstudie 2019 (C 1) vom Vorhabenträger dargelegt.

Die anlagenbedingte Überbauung von Bodendenkmalflächen wird bei allen drei Varianten als erhebliche Auswirkung bewertet.

## **X. Europäischer Gebietsschutz**

Hinsichtlich der Prüfung der Varianten unter dem Gesichtspunkt der FFH-Verträglichkeit haben sich seit der Raumordnerischen Bewertung vom 12. April 2006 keine bewertungsrelevanten Aspekte verändert. Die Varianten werden nach aktuellem Bestand der nächstgelegenen FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) und deren vorhabenplanungsrelevanter Zielart Fischotter unter den Voraussetzungen einer weiträumigen Brückenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße und Errichtung ortsgerechter Bauwerke bei Querung des Grabens nördlich des Schulzensees in Richtung Müritz-Havel-Wasserstraße als gleichwertig FFH-verträglich bewertet, vergl. U 12 0.01 Erläuterungsbericht zum LBP Kapitel 2. 2.

## **X. Besonderer Artenschutz**

Hinsichtlich der zu berücksichtigenden Aspekte zum besonderen Artenschutz kann keine sich eindeutig aufdrängende Variante im Vergleich zu den übrigen Varianten benannt werden. Alle drei Varianten verursachen Auswirkungen auf besonders geschützte Arten, die aber unter Berücksichtigung von CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände verursachen.

Hinsichtlich der Brutvogelarten sind bei allen Varianten Artenschutzkonflikte/ mögliche Verbotstatbestände durch direkte Habitatverluste und betriebsbedingte Beeinträchtigungen zu erwarten, die jedoch durch CEF-Maßnahmen vermieden werden können. Ein signifikanter Nachteil der Varianten 1 und 2 gegenüber der Variante 3 aufgrund der 2009 beschriebenen Beeinträchtigungen des Braunkehlchens (U 12.0 S. 12 f., Tab. 2.3-1) ist aktuell nicht festzustellen, da 2016/2017 durchgeführte Brutvogelkartierung das Vorkommen des Braunkehlchens nicht bestätigte (Plausibilitätsprüfung der UVS S. 16 Tab. 7). Etwas günstiger als die Varianten 1 und 2 stellt sich die Variante 3 für die Brutvögel aber aufgrund der entfernteren Lage zu den für diese Artengruppe bedeutenden Konfliktbereichen 6 und 7 dar. Für die Fledermäuse stellt die Variante 1 die vergleichsweise am wenigsten problematische Variante dar, jedoch nur geringfügig günstiger als die Varianten 2 und 3. Die Artenschutzkonflikte beziehen sich auf eine Potenzialabschätzung geeigneter Biotope. Mit der Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße und des Grabens L 03 nördlich des Schulzensees wirken sich die Varianten auf den Fischotter in ähnlicher Weise aus. Mit der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auf den Fischotter bei allen drei Varianten ausgeschlossen werden. Für die Artengruppe Reptilien verursachen alle drei Varianten eine erhebliche Betroffenheit, die auf Einzelvorkommen der Zauneidechse beruhen, wobei die Variante 2 im für diese Art bedeutenden Konfliktbereich 7 die größte Betroffenheit verursacht. Unter Berücksichtigung

von CEF-Maßnahmen können aber Verbotstatbestände vermieden werden. Für Amphibien werden die Auswirkungen aller drei Varianten als gering erheblich bewertet.

In Bezug auf das artenschutzrechtliche Konfliktpotenzial sind die Varianten 1 und 3 im Variantenvergleich am wenigsten problematisch. Der Unterschied dieser Varianten liegt hinsichtlich der Brutvögel (Variante 3 günstiger) und der Fledermäuse (Variante 1 günstiger).

## ***XI. Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen***

Ein wichtiger Belang in Abwägungsentscheidungen sind die Vorhabenauswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Bezüglich Lärmauswirkungen werden aufgrund des deutlichen Abstandes der Trassenvarianten 1, 2 und 3 zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen für alle Trassen sowohl die Grenzwerte der 16.BImSchV als auch die trassierungsrelevanten Zielwerte der DIN 18005 deutlich unterschritten. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind bei keiner Trassenvariante erforderlich (Plausibilitätsprüfung der UVS S. 10). Im gegenständlichen Vorhaben sind die gesundheitsrelevanten Lärmauswirkungen nach den gesetzlichen Bewertungsmaßgaben für alle drei Varianten als nicht bzw. gering erheblich zu bewerten und damit für die Abwägung nicht bestimmend. Die Auswirkungen durch Schadstoffimmissionen sind ebenfalls unerheblich. Für alle Varianten ist festzustellen, dass die Zusatzbelastungen an dem zu betrachtenden Abschnitt der Ortsumgehung Mirow mit zunehmendem Abstand vom Straßenrand deutlich abnehmen und bereits am Fahrbahnrand die Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (Beurteilungswerte) (Jahresmittelwerte und Kurzzeitwerte) sicher eingehalten werden (Unterlage 11-LuS S. 22).

Die verbleibenden Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch Flächeninanspruchnahme von für Erholungsnutzung bedeutsame siedlungsnahen Freiräume sind bei Variante 3 am größten, etwas geringer bei Variante 2 und am geringsten bei Variante 1, die damit die günstigste Variante beim Schutzgut Mensch darstellt. Aufgrund fehlender gesetzlicher Schutzausweisungen und Maßgaben wird diesen Auswirkungen kein höheres Gewicht für die Abwägung beigemessen.

Beim Schutzgut Boden wird in der Gesamtabwägung keine Höherwertung vorgenommen, da bei keiner der Varianten Böden mit hoher oder sehr hoher Bedeutung betroffen werden. Variante 3 führt aufgrund der geringsten Neuversiegelung zu den geringsten Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen mittlerer Bedeutung und stellt damit die günstigere Variante vor den gleichrangig bewerteten Varianten 1 und 2.

Beim Schutzgut Wasser ist eine Gleichrangigkeit der drei Varianten festzustellen.

Bezüglich der Auswirkungen auf die Luft und das Kleinklima ist aufgrund der siedlungsfernen Lage die Variante 1 die günstigste Variante vor Variante 2 und 3. Die Variantenunterschiede der Auswirkungen auf das globale Klima ergeben sich aus den jeweiligen Streckenlängen und der unterschiedlichen Inanspruchnahme THG-senkenwirksamer Waldflächen. Die Variante 3 verursacht auch hierbei größere Auswirkungen als die Varianten 1 und 2. Eine Höherwertung in der Variantenwahl dieser Auswirkungen erfolgt nicht, da das im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Vorhaben als solches im Referenzszenario des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung eingerechnet ist und diese Auswirkungen auf die globalen Klimaschutzziele für alle drei Varianten als gering erheblich bewertet werden.

Die Auswirkung auf die Landschaft wird in der Gesamtabwägung nicht höher gewichtet, da die Trassen, anders als beim Südabschnitt, außerhalb des Landschaftsschutzgebietes verlaufen. Variante 3 ist aufgrund ihrer siedlungsdichtesten Lage und damit geringsten Zerschneidungswirkung die günstigste Variante. Als siedlungsfernste Variante mit der größten Verringerung des unzerschnittenen Landschaftsraumes ist die Variante 1 die schlechteste Variante.

Die Betrachtung der Kultur- und Sachgüter als Belang von in der Gesamtabwägung nachrangiger Bedeutung lässt Variante 1 als günstigste, vor Variante 2 erscheinen. Variante 3 ist hier die schlechteste.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen werden nach Abgleich mit der aktuellen Bestandslage in der Plausibilisierung als geringfügig anders und insbesondere als von besonderem Gewicht aufgrund der hoch erheblichen Auswirkungen auf besonders geschützte Tierarten und Biotop für die Gesamtabwägung erkannt.

Hier überwiegt auch nach der Aktualisierung der UVS-Unterlagen in der Plausibilisierung die Variante 3 die Varianten 2 und 1. Die Rangfolge hat sich trotz leichter Veränderungen im Bestand der Biotopausprägung und der Artenvorkommen seit dem Raumordnungsverfahren 2006 bestätigt. Gemäß der dazu im einzelnen vorgebrachten Ausführungen oben folgt bezüglich Pflanzen und Tiere die Bevorzugung der Variante 3.

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

Für die Gesamtabwägung stellen sich die Rangziffern der Varianten in den einzelnen jeweils gewichteten Schutzgütern wie folgt dar:

Schutzgut	Wichtung	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Mensch	mittel	1	2	3
Tiere / Pflanzen	hoch	2,5*	2,5*	1
Landschaft	mittel	3	2	1
Boden	mittel	2	2	1
Wasser	mittel	1	1	1
Luft / Klima	mittel	1	2	3
Kultur-/ Sachgüter	gering	1	2	3
<b>Gesamtrang</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

\*Die Rangziffern 2,5 wurden gewählt, weil die Varianten 1 und 2 bei der Bewertung der Teilschutzgüter Tiere und Pflanzen jeweils einmal den 2. und einmal den 3. Rang belegen.

Im Gesamtbild ergibt sich mit der genannten Wichtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Umweltaspekte für die Variantenwahl, dass sich die Variante 3 als Vorzugsvariante aus der Raumordnung bestätigt. Die unter einzelnen Aspekten im Innenverhältnis anders ausfallende Reihenfolge der Varianten bei den Schutzgütern Mensch, Luft/Klima und Kultur-/Sachgüter wird im Gesamtbild durch die stärkere Gewichtung hinsichtlich der Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere sowie die Geringerwichtung der Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter überwogen.

### C Baukosten und Wirtschaftlichkeit

Die Variante 1 stellt aufgrund der höheren Baukosten diesbezüglich die ungünstigste Variante dar. Die Varianten 2 und 3 sind aufgrund ähnlicher Baukosten als gleichwertig und somit als günstiger (wenn auch nicht erheblich) zu bewerten.

Trotz der Tatsache, dass es sich bei der Variante 1 um die kürzeste der drei Varianten handelt, sind die Baukosten hier höher, weil diese Variante am Baubeginn direkt ausschwenkt und neu errichtet werden, wohingegen die Variante 2 und 3 deutlich längere Trassenteile zunächst auf der vorhandenen B 198 einnehmen und somit eine kürzere zu bauende Strecke ausmachen.

Dies wirkt sich insbesondere bei den Baukosten der Variante 3 aus.

Zudem weist die Variante 3 aufgrund der deutlich höheren Verkehrswirksamkeit (s. Pkt. 2.4.4.3.A) den höchsten Kosten-Nutzen-Faktor der drei Varianten auf.

Hier schneidet die Variante 1 am schlechtesten am; die Variante 2 liegt im Mittelfeld.

Da Gesamtstreckenlänge bei Variante 1 am kürzesten ist, sind hier die geringsten Unterhaltungskosten zu erwarten. Diese wären folglich bei der Variante 3, der längsten Strecke am höchsten zu werten.

Die Reisezeiten, welche bei Variante 1 am geringsten sind, können sich hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Effizienz, gegenüber der anderen Varianten nicht absetzen, da hier die Verkehrswirksamkeit niedriger prognostiziert wird. Folglich wirkt sich die Ersparnis der Reisezeit insgesamt auf weniger Verkehrsteilnehmer aus, als bei den anderen beiden Varianten.

Insgesamt schneidet daher hinsichtlich der Baukosten und Wirtschaftlichkeit der Varianten die Variante 3 am besten ab, gefolgt von der Variante 2. Am Ungünstigsten ist hier Variante 1.

#### **2.4.4.4 Einwendungen gegen die Variantenwahl**

##### **I. Grundsätzliches zur Einwendungsberechtigung zur Variantenwahl und zur Vorauswahl der Trassen im ROV 2005 bis hin zum Planfeststellungsentwurf**

Die Einwender (P 3, P 5 und P 6 und in Teilen die Einwender P 7 und P 8) tragen vor, dass sich ihre Betroffenenheiten und die der anderen Starsower Bürger nicht nur im Bereich des Südabschnittes der geplanten Trassenführung (wie bereits im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss des Südabschnittes erläutert) durch die Lärmbelästigung, die durch die jeweilige Trassenführung der Umgehungsstraße hervorgerufen werden, die negativen Veränderung des Landschaftsbildes und damit einhergehenden wirtschaftliche Einbußen ergebe, sondern im gleichen Maße aus der sich daraus bedingende Fortführung des Westabschnittes der jetzt geplanten Trasse über die Variante 3 in Form der A8W zwischen dem Knoten mit der L 25.

Die Variante 2 hätte in Betrachtung der Gesamtbewertung aller Belange sowohl im West- wie im Südabschnitt im Raumordnungsverfahren als Vorzugsvariante ausgewiesen werden müssen. Die mit deutlichem Vorsprung in allen Bewertungen beste Trassenführung wäre allerdings eine Weiterführung der Trasse 2 nach Nordwesten auf der Variante 3 nach dem möglichen späteren Knoten mit der B 189n. Es werde in den Planungsunterlagen nicht ersichtlich, wieso bei dieser Eindeutigkeit nicht eine solche Verschneidung gewählt wurde.

Die Einwender vertreten die Auffassung, dass die Fortführung der Trasse 2 westlich der L 25 die umweltverträglichere Variante sei. Nach dem Kreuzungspunkt der Variante 2 mit der A8W im Westen könne eine Verschwenkung auch unter Einbehaltung der erforderlichen Radien in der Trassenführung auf die Variante 3 bis zur Anschlussstelle zur B 198 die Trassenführung mit den geringsten Umweltauswirkungen sein.

Der Vorhabenträger verweist auf die zusammenfassende Bewertung der beiden Abschnitte der Ortsumgehung Süd und West im Raumordnungsverfahren, welches zu dem Ergebnis gekommen sei, dass eine Trassenführung in der Linie 3b in Abschnitt Süd und der Linie 3 im Abschnitt West die umwelt- und raumverträglichste Lösung darstelle. Der Vorhabenträger habe dies in der weiteren Planungsstufe des Planfeststellungsverfahrens durch Plausibilisierung der Umweltverträglichkeitsstudien für den Süd- und den Westabschnitt bestätigt.

Die von den Einwendenden vorgeschlagene Verschwenkung entspreche nicht den Festlegungen aus dem Raumordnungsverfahren und umfasse Trassenbestandteile, die als weniger raum- und umweltverträglich eingestuft wurden. Der Vorhabenträger setze mit seiner Planung der beiden Vorzugsvarianten aus dem ROV (3b für Abschnitt Süd, 3 für Abschnitt West) eine straßenbaulich regelkonforme Trassenführung um.

Im Erörterungstermin, an welchem die Einwender teilgenommen hatten, konnte keine Einigung herbeigeführt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einwender haben sich ohne direkte Grundstücksbetroffenheit durch die Planung des Abschnittes Mirow-West am Verfahren beteiligt. Sie begehren dennoch wie Einwender mit Vollüberprüfungsanspruch aus Grundstücksbetroffenheit eine Abänderung der Planung in der Variantenwahl.

Auch wenn die Einwender Grundstücksbetroffene im Folgeabschnitt Mirow-Süd sind und für den Planungsabschnitt Süd den sogenannten Vollüberprüfungsanspruch innehaben, so lässt sich derselbe nur bedingt auf Folgeabschnitte wie hier den Planungsabschnitt West übertragen, selbst, wenn beide Planungsabschnitte durch den Vorbehalt der Ziffer 1 verklammert sind und nur gemeinsam baulich umgesetzt und unter Betrieb genommen werden dürfen.

Die Verklammerung dient der Verbindung des Vorhabens über die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschnittsbildung hinaus aus Gründen der Gewährleistung der Verkehrswirksamkeit der Planungen, die nur mit der Herstellung beider Abschnitte zusammen erreicht werden kann.

Die Verklammerung stellt jedoch keine Voraussetzung an die jeweilige einzelne Binnen-Variantenwahl der beiden verklammerten Planungsabschnitte dar. Die Verknüpfung beider Vorhaben im Knotenpunkt mit der L 25 (als Endpunkt des Vorhabens Mirow-West und Beginn des Vorhabens Mirow-Süd in Baukilometrierungsrichtung) beeinflusst die jeweiligen Vorzugsvarianten der beiden Planungsabschnitte nur im geringen Maße des Verlaufs der Varianten. Der Knoten mit

der L 25 stellt für beide Varianten zwar einen sogenannten Zwangspunkt dar, bestimmt jedoch nicht den gesamten weiteren Verlauf der jeweiligen Vorzugsvarianten., sondern allenfalls bis zum Bau km 2+600, die Höhe der potentiellen Verknüpfung des Vorhabens mit der B 198, vorrangiger Bedarf des BVWP.

Insofern bestimmt die Variantenwahl im Planungsabschnitt West nicht allumfassend den weiteren Verlauf der Vorzugsvariante 3bpf des Planungsabschnittes Süd, der die Eigentumsbetroffenheit der Einwender auslöst.

Die Einwender weisen zwar im Gesamtplangebiet Eigentumsrechte auf, ihre Grundstücke werden jedoch nicht durch die Planung der Ortsumgehung im Planungsabschnitt West betroffenweder unmittelbar noch mittelbar durch die Variantenwahl. Der Zwangspunkt Knoten L 25 strahlt mit seinem Weiterverlauf der Strecke im Abschnitt West nicht auf die Inanspruchnahme der Grundstücke durch die Variantenwahl im Abschnitt Süd aus.

Damit sind die Einwender nicht unbegrenzt einwendungsbefugt den Variantenverlauf im Abschnitt West allumfassend in Frage zu stellen. Es wird auf die Ausführung zum Überprüfungsanspruch der Einwender gegen das Vorhaben Mirow-West unter Ziffer 2.4.3.4 verwiesen.

Soweit die Einwender sich auf die Variantenwahl des Verlaufs der gesamten Ortsumfahrung als Ergebnis der Variantenwahl nach Durchführung einer UVP auf erster Stufe (das Vorhaben unterliegt einer zweistufigen UVP; erste Stufe im Raumordnungsverfahren, zweite Stufe im Planfeststellungsverfahren, s.o. Ziffer 2.1.2) vorgeschalteten Raumordnungsverfahren beziehen, wird die Einwendung in der Sache ebenfalls zurückgewiesen; gleiches gilt für das Bemängeln einer unterbliebenen Verschneidung zwischen den Varianten 2 und 3.

Das Raumordnungsverfahren schloss im Jahre 2006 mit einer landesplanerischen Stellungnahme ab, die eine UVP enthalten hat. Dort wurde als Vorzugsvariante aus Gründen der Ergebnisse der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter des UVP (a.F.) die Trasse 3 als raum- und umweltverträglichste Lösung herausgearbeitet.

Für die Variantenprüfung und Alternativenabwägung in einer nachfolgenden Planfeststellung ist die raumordnerische Beurteilung eine wichtige Grundlage. Sie ermöglicht, raumunverträgliche Varianten bereits in einer frühen Stufe der Planung mit guten Gründen auszuschließen und die fachplanerische Prüfung auf die aussichtsreichen Varianten zu konzentrieren. Die Variante 3 im Abschnitt Mirow-West als die Vorzugslösung nach landesplanerischer Beurteilung stellt die Grundlage der Erarbeitung der Variantenwahl in der Planfeststellung dar. Varianten, die bis dahin begründet ausgeschieden worden sind, sind für die Erstellung der Planunterlage für die Planfeststellung nicht weiter zu verfolgen, es sei, denn, es treten neue Sachverhalte oder Erkenntnisse auf, die die Variantenwahl auch in der Vorzugstrasse anders ausfallen lassen und



daher zwangsläufig eine wieder aufgeweitete Variantenwahl erforderlich machen. Aber auch andere, weitere Varianten sind zulässig.

Im vorliegenden Fall weist die UVP auf der Ebene der Raumordnung nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde keine Defizite auf, die eine erweiterte Nach- oder Neubetrachtung hätten erforderlich werden lassen. Ein Ausscheiden von Varianten wie hier der Nordvarianten schon auf raumordnerischer Ebene ist gleichermaßen gerechtfertigt, wenn tragfähige Gründe dieses Ausschließen herleiten und sich eine ausgeschiedene Variante nicht offenkundig aufdrängt. Es drängt sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kein Grund auf, dass die Nordumfahrungen im weiteren Verfahrensgang zur Erstellung der Planfeststellungsunterlage hätten mit verfolgt werden müssen.

Das Ergebnis der Raumordnung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage zu stellen. Die Herleitung der Variante 3 bis zur Planfeststellung ist nicht zu beanstanden.

Der Vorhabenträger hat bei der Fortsetzung der Ergebnisse der Variantenwahl die verbleibenden südlichen Varianten trotz der raumordnerischen Vorzugslösung 3 weiter betrachtet und seine eigene Variantenwahl durch Fortschreibung der UVP durchgeführt.

Die Variantenwahl zwischen den in die Planfeststellungsunterlage aufgenommenen Varianten 1, 2 und 3 wurde anhand der Kriterien Verkehrswirksamkeit, Auswirkungen auf die Umwelt und Wirtschaftlichkeit durchgeführt. Die Variante 2 war also bei Einreichung der Planfeststellungsunterlagen und zur Eröffnung des förmlichen Anhörungsverfahrens in die Variantenprüfung eingestellt. Sie wurde durch den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde als denkbare, nicht auszuschließende Variante in der Variantenwahl mitgeführt und den Abwägungsgesichtspunkten im Prüfungsvorgang unterworfen.

Auch auf Planfeststellungsebene konnte die Variante 3 als Vorzugslösung herausgearbeitet werden und wird hiermit planfestgestellt. Es wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl nach oben unter dieser Gesamtziffer 2.4.4 verwiesen.

Der Forderung der Einwender zur Verschneidung der Varianten 2 und 3 muss darüber hinaus nicht nachgekommen werden, da die herausgearbeitete Vorzugsvariante keinen anderen Lösungsansatz provoziert, was der Fall gewesen wäre, hätte sich eine andere als exakt diese Vorzugsvariante aufgedrängt – sei es auch „nur“ in einem kleineren Abschnitt eines Verlaufs einer anderen Variante. Eine Variante als Ergebnis eines Verschnitts der geprüften Varianten wäre grundsätzlich eine weitere Variante, die nur überhaupt mit in den Prüfungsumfang hätte mit eingestellt werden müssen, wenn die dargestellten Varianten Merkmale aufgewiesen hätten, die eine Zulassung ausschließen und eine andere Lösung sich hätte (daher) aufdrängen müssen.

So liegt es nicht bei der Variantenwahl, die in der Betrachtung der einzustellenden Parameter als Vorzugslösung herausgearbeitet wurde.

## **II. Ausschluss einer Nordvariante**

Die Einwender (P 3, P 5 und P 6) kritisieren den Ausschluss der, in der Unterlage 1 (Anlage 1, S. N8) der Planfeststellungsunterlagen 2018 dargestellten, Trasse, die nördlich von Mirow verläuft. Diese Entscheidung basiert auf Grund einer Feststellung in einem 2005 durchgeführten Scoping Termin mit Vertretern nachgeordneter Behörden.

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

Die Einwender führen aus, dass dieses Gremium, welches die nördliche Umfahrung ausschloss, offensichtlich getagt habe, nachdem bereits die UVS 2005 für das Raumordnungsverfahren 2006 erstellt worden sei. Man bestätige quasi nachträglich, das Unterlassen einer Einbeziehung einer nördlich von Mirow verlaufenden Trassen in die UVS 2005.

Gegen die zur Ablehnung der Nordtrasse aufgeführten Gründe wird folgendes eingewendet:

Es erfolge ab der Kreuzung der zukünftigen OU mit der B 198 in Höhe der Jugendherberge keine Verschwenkung nach Norden, sondern im Gegenteil: Mirow und die südlichen Trassen der OU stellten eine erhebliche Verschwenkung des Straßenverlaufs der B 198 nach Süden dar.

Der nördliche Verlauf der Trasse führe nicht, wie behauptet, über den Mirower See, sondern über den Kanal zwischen Mirower und Granzower See. Das Feuchtgebiet sei hier weniger als 450 m breit und damit kürzer als das Feuchtgebiet in der Starsower Niederung im Süden von Mirow. Zudem müsse im Norden von Mirow nur ein Brückenbauwerk errichtet werden und nicht wie in der südlich verlaufenden Trasse zweimal über die Müritz-Havel Wasserstraße geführt werden. Zudem gäbe es noch bei der jetzt vorgesehenen südlichen Führung der Umgehungsstraße um Mirow zwei zusätzliche Brückenquerungen über die Kreisstraßen. MST 3 und MST5.

Die hohen Raumwiderstände für den südlichen Trassenverlauf würden detailliert in den UVS beschrieben. Da jedoch eine nördlich von Mirow geführte Trasse kürzer sei und über weite Strecken über Sandäcker verlaufe, sei davon auszugehen, dass hier der Raumwiderstand sogar geringer wäre. Gleiches gelte für den Eingriff in das Landschaftsbild. Näher sei diese Beschränkungen für den Nordteil jedoch nicht geprüft worden.

Weiterhin wird angeführt, dass der von Süden kommende (bzw. nach Süden abbiegende) Verkehr auf der L 25 durch die Stadt Mirow verlaufen würde. Dies gelte aber auch bei dem jetzigen südlichen Trassenverlauf für die Verkehre, die aus Norden kämen (bzw. abgeführt würden).

Mit dem Bau der B 189n würden dann auch die nach Süden verlaufenden Verkehre Mirow ohnehin nicht mehr tangieren. Gegen die Nordführung der Umgehungsstraße werde angeführt, dass bei einem Bau der B 189n die Nordführung die Trasse um 300 m verlängert hätte. Dem ist entgegenzuhalten, dass bei der Südführung der Umgehungsstraße diese Straßenkilometer auch anfallen würden und dass eine Anbindung westlich von Mirow an die B 198 möglich ist. Die Anbindung der B 189n könne über den Trassenverlauf der Variante 3 ab den jetzt in Planung stehenden Knoten der OU mit der B 189n bis zum Knoten des Straßenverlaufs der B 198 in Höhe der Jugendherberge gebaut werden.

Die negative Beurteilung der Nordtrasse durch den Vorhabenträger zeige allerdings auch, dass eine Westanbindung an die B 198 nicht geplant gewesen sei, sondern die Begründung der Raumordnungsbehörde hätte sich seinerzeit ausschließlich auf die Verkehrswirksamkeit bezogen, die erreicht werden würde, wenn die B 189n nach Wittstock Verkehre erzeuge, die bei über 11.000 Fahrzeugen täglich lägen. Die Westanbindung sei mit 3000 Fahrzeugen (Zitat Raumordnungsverfahren 2006) als ein nicht verkehrswirksamer Teil angesehen worden.

Erst in der UVS 2009, sei in der jetzigen Variante mit Westteil und Anbindung an die 198 im Westen weitergeplant worden, ohne dass man den Bau der B 189n in Betracht zog. Der abfließende Verkehr von und nach Süden sei über die L 25 geplant worden. Das heißt, der Grund für die Verkehrswirksamkeit der Umgehungsstraße sei obsolet und durch eine vollständige Ortsumgehung durch die nun geplante westliche Anbindung an die B 198 ersetzt worden.

Im Raumordnungsverfahren 2006 sei auch ein anderer Trassenverlauf für die Trassenvariante 2 zwischen Mirow und Starsow geplant gewesen, die seinerzeit die Vorzugstrasse gewesen sei. Sie wiese seinerzeit noch eine Verschwenkung nach Norden nordöstlich von Starsow auf, so dass das Feuchtgebiet NE Starsow mit den hohen Raumwiderständen nicht tangiert worden wäre. Diese Variante als Vorzugstrasse sei auch in der Bekanntmachung für die Auslegung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren 2005 dargestellt worden. Ein ähnlicher Trassenverlauf sei auch in den der Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren Südabschnitt 2014 von

den betroffenen Starsowern vorgeschlagen worden. Hier solle nun aufgezeigt werden, dass eine Fortsetzung nach Westen im Bereich des Westabschnittes ebenfalls die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen sei.

Auch die Einwender P 7 und P 8 bringen gegen die Variantenwahl vor, eine nördliche Umfahrung sei 2005 von den Behörden im Zusammenhang mit dem Scoping-Termin und durch das Planungsbüro ausgeschlossen worden. Dies sei geschehen, nachdem bereits die UVS 2005 zum Raumordnungsverfahren gelaufen sei. Ein objektiver Vergleich zwischen beiden Varianten sei so von vornherein unmöglich gemacht. Als Begründung werde angeführt, dass die Raumwiderstände nördlich von Mirow sehr hoch seien, dass der Mirower See gequert werden müsste und dass eine Anbindung an die Fernstraßenverbindung Wittstock - Mirow nicht gewährleistet wäre.

Die Bereiche im Süd- und Westabschnitt mit hohen bis sehr hohen Raumwiderständen ermöglichen keine Bestimmung eines konfliktarmen Korridors, wie in A-3\_UVS West 2005 Textteil z.B. auf den Seiten 56 und 141, der B-4\_UVS West 2009 Textteil, den weiteren UVS und den jeweils dazugehörigen Kartenblättern detailliert ausgeführt worden sei.

Der Mirower See müsse nicht gequert werden. Es sei eine Querung des Kanals zwischen Mirower See und Granzower Möschen möglich. Dabei wären nur zwei Brückenbauwerke über den Kanal und die L 25 nach Granzow notwendig. Bei den jetzigen Planungen seien vier große Brückenbauwerke über Straßen und Kanäle und weitere diverse Bauwerke für Grabenquerungen projektiert. Ein weiteres Bauwerk inklusive Anpassungsarbeiten an der Straße könnte bei Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Wittstock - Mirow dazukommen.

Es heiße in der UVS West 2005 S. 65: *„Alle anderen Nutzungskonflikte mit Acker- oder Forstflächen werden ebenfalls als gering bis mittel erheblich bewertet, da im Umfeld der Baumaßnahme umfangreiche potentielle Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen.“*

Aus ihrer Sicht wäre es möglich, die gewählte Achse A 8 W so zu verändern, dass für seinen Betrieb sehr viel weniger Flächenverlust entstehe als durch die bisher geplante Achse A 8 W.

Der Vorhabenträger hat dies bezüglich erwidert, dass in der zusammenfassenden Bewertung der beiden Abschnitte der Ortsumgehung Süd und West das Raumordnungsverfahren zu dem Ergebnis komme, dass eine Trassenführung in der Linie 3b in Abschnitt Süd und der Linie 3 im Abschnitt West die umwelt- und raumverträglichste Lösung darstelle. Dies sei in der weiteren Planungsstufe des Planfeststellungsverfahrens durch Plausibilisierung der Umweltverträglichkeitsstudien für den Süd- und den Westabschnitt bestätigt worden.

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

Im „Papier zum Scopingtermin vom 06.04.2004“ als Bestandteil der Verfahrensunterlagen wurden unter raumbedeutsame Zwangspunkte (S. 30) „Tabuflächen Mirow See im Norden“ ermittelt. Die darauf aufbauende Ableitung von Varianten (S. 30) und Abgrenzung des Untersuchungsraums der UVS unter Ausschluss von Nordvarianten sei von allen Beteiligten Fachbehörden im Termin und in nachfolgend erstellten schriftlichen Stellungnahmen bestätigt worden (s. UVS 2005 Süd, Anlage 5 – Papier zum Scopingtermin).

Im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 sei eine nördliche Umfahrung auf Seite 4 aus raumordnerischer Sicht mit der Begründung hoher bis sehr hoher Raumwiderstände, der Notwendigkeit einer weiträumigen Verschwenkung nach Norden und Trassenführung über den Mirower See und einer nur unzureichenden Verknüpfung mit unzuträglichen Mehrlängen (über 3 km) und einer zusätzlich erforderlich werdenden Ortsdurchfahrt für überregionalen Verkehr durch die Ortslage Mirow als Untersuchungsgegenstand ausgeschlossen worden.

Die aus Süden kommenden überregionalen Verkehre führten weiterhin durch die Ortslage, damit wäre die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung geringer (der Raumordnungsbeschluss S. 4 unterstreicht die Hauptzielsetzung, welche mit einer Nordumfahrung nicht erreichbar wäre). „In erster Linie diene das Vorhaben zur Entlastung der Innenstadt Mirows vom Fahrzeugverkehr.“

Die Nordvarianten seien somit im Scopingverfahren gem. § 5 UVPG und im Raumordnungsverfahren gem. § 15 Landesplanungsgesetz (LPIG MV) unter Berücksichtigung der Äußerungen und Stellungnahmen der Fachbehörden sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit ausgeschlossen worden und seien verkehrsplanerisch auch heute zu verwerfen.

Gemäß § 49 Abs. 2 UVPG könne im nachfolgenden Zulassungsverfahren die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden. Insofern seien fiktive Trassenverläufe, wie von den Einwendenden angeführt, nicht weiter zu betrachten. Ergänzend zum zitierten Raumordnungsbeschluss weist der Vorhabenträger folgende Äußerungen der Einwendenden als nichtzutreffend zurück:

- Das Gremium des Scopingtermins habe am 6.04.2004 und somit vor der Beschlussfassung am 12.04.2006 getagt, womit diese Scopingergebnisse vollumfänglich im Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden konnten.
- Es erfolge bei der Südvariante nur eine Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße mit einem Brückenbauwerk.

- Eine nördliche Umfahrung sei im Raumordnungsverfahren mit 3 km Mehrlänge gegenüber der Südumfahrung ermittelt worden und sei somit nicht kürzer als von den Einwendenden behauptet, sondern länger.

Die Westanbindung der Ortsumgehung Mirow an die Trasse der B 198n sei Gegenstand des Raumordnungsverfahrens und der UVP im Raumordnungsverfahren gewesen.

Die Straßenverbindung der B 189n Mirow – Wittstock sei im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt mit vordringlichem Bedarf enthalten und sei daher kumulativ zu berücksichtigen. Der Nachweis der Verkehrswirksamkeit könne der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 entnommen werden.

Das Raumordnungsverfahren aus dem Jahre 2006 mit raumordnerischer UVP für das Gesamtprojekt Ortsumgehung Mirow auf der Basis der UVS (2005), zu der eine Einbeziehung der Öffentlichkeit mit den Verfahrensunterlagen vom 21.11.2005 bis zum 16.12.2005 stattgefunden habe, sowie die das ROV bestätigende UVS-Unterlage zum verwaltungsinternen Verfahren der Linienbestätigung (2009) ohne Verpflichtung einer Öffentlichkeitsbeteiligung hätten als Grundlage den Abschnitt Süd und West mit der Berücksichtigung der B 189n Wittstock – Mirow. Lediglich in der Antragsunterlage 2015 wurde die B 189n nicht berücksichtigt, da zu diesem Zeitpunkt nicht im BVWP enthalten. Die B 189n wurde danach aber in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen und folglich in der Antragsunterlage 2018 in Übereinstimmung mit Raumordnungsbeschluss 2006, UVS 2005 und UVS 2009 berücksichtigt.

Maßgebend für den Trassenverlauf der Vorzugsvariante (Var. 3b) und der anderen geprüften Varianten (u.a. Variante 2) aus dem Raumordnungsverfahren sei der Raumordnungsbeschluss aus dem Jahr 2006, welcher auf einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden, einer Abwägung aller raumordnerischen Belange und einer raumordnerischen UVP basiere.

Die der Planfeststellung zu Grunde liegende Linie basiere auf den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens. Entgegen der Aussage seien folgende Bauwerke vorgesehen:

BW 1W (Brücke über die MHW), BW 2W (Brücke über die Kreisstraße), BW 3W (Brücke über den Graben L03), BW 4W (Brücke über einen Wirtschaftsweg) und BW 5W (Brücke über den Graben L03).

Mit der Linienbestimmung der Variante 3 sei der Trassenkorridor und somit auch der grundlegende Verlauf der Ortsumgehung vorgegeben. Die Feintrassierung erfolge unter anderem mit den Zielstellungen, am Bauanfang die Inanspruchnahme von Waldflächen zu minimieren und

eine Überbauung der Eichenallee parallel zur vorhandenen B 198 zu vermeiden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile habe er die Achse A 8 W gewählt. Mit der Wahl der Achse A 8 W können insbesondere Überbauungen von Gräben und Alleen sowie die Durchschneidung von Waldgebieten vermieden werden.

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin ergebnislos diskutiert und aufrechterhalten.

Sie ist zurück zu weisen.

Der frühzeitige Ausschluss einer Nordvariante schon im Raumordnungsverfahren ist rechtmäßig erfolgt. Eine Nordvariante musste seitens des Vorhabenträgers auch nicht erneut in die Variantenwahl für die Planfeststellung mit aufgenommen werden. Offenkundige Unzulänglichkeiten der Abwägung auf Raumordnungsebene sind nicht aufgetreten, der Raumordnungsbeschluss konnte rechtssichere Grundlage für die Weiterentwicklung der Planungsunterlage für den Vorhabenträger darstellen.

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

Dieses Vorgehen ist rechtmäßig. Es ist nicht erforderlich, alle Varianten in gleicher Qualität zu untersuchen, wie die herausgearbeitete Vorzugsvariante. Bei der Variantenprüfung können nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt diejenigen Varianten ausscheiden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen. Der Planungsträger ist nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind. (Vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9/97; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, 4 C 5/95; BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992, 4 B 1 – 11/92.)

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob das Ausscheiden der Nordvarianten auf der Ebene der Raumordnung abwägungsfehlerfrei war. Im Ergebnis bestehen gegen die Entscheidung

keine rechtlichen Bedenken. Die Nordvarianten sind offensichtlich nicht eindeutig vorzugswürdig. Sie konnten abwägungsfehlerfrei bereits nach einer Grobanalyse und nach Auswertung möglicher Umweltauswirkungen aus der weiteren Planung ausgeschlossen und mussten nicht in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Die Ortsumfahrung Mirow ist in ihrer Gesamtheit (Süd- und Westabschnitt) als Bestandteil einer großräumigen Fernverkehrsverbindung geplant, so bereits im BVWP 2003 enthalten. In dem Zusammenhang wird auch eine Anbindung an die beabsichtigte Fernstraßenverbindung Wittstock- Mirow im BVWPL 2003 vorgesehen. Der Bedarf an diesen Verbindungen wird – sowohl zur Zeit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens als auch gegenwärtig BVWP 2030 – durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes bestätigt.

Der Planungsstand im Zeitraum des Raumordnungsverfahrens sah die Baustreckenanfänge der Teilabschnitte für den West- und den Südabschnitt in der Anbindung an Fernstraßenverbindung Wittstock-Mirow vor und damit weiter westlich gelegen als die sich im weiteren Verfahren herausgearbeitete und optimierte Variante der Planfeststellung.

Im BVWP 2030 ist das an die B 198 bei Mirow anknüpfende Neubauvorhaben der B 189n Wittstock-Mirow nach wie vor als fest disponiertes Vorhaben enthalten und erfährt damit eine Planrechtfertigung von Gesetzes wegen (entsprechend zur Ausführung s.o. Ziffer 2.4.3.2). Der Planfeststellungsbehörde ist zum Zeitpunkt der (erneuten) Prüfung der Variantenwahl kein gewichtiger Anhaltspunkt bekannt, der gegen eine Verwirklichung des Vorhabens B 189n spricht. Sie darf und muss dieses hinzukommende Neubauvorhaben gemäß BVerwG 9 C 1/17 vom 15. Februar 2018 in ihre Gesamtbetrachtung der Planfeststellung einbeziehen, beginnend von der Planrechtfertigung für die Variantenwahl (dazu hier) über die Verkehrsprognose (dazu 2.4.3.3) und erweiterten Auswirkungen des hinzukommenden Vorhabens etwa bzgl. Immissionsgrenzen oder Entwässerungsanlagen (siehe jeweils dort). Gemäß BVerwG sind Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan des Bundes - auch wenn das Planfeststellungsverfahren für diese noch nicht eingeleitet worden sei - bei der jeweiligen Planfeststellung einzurechnen, so dass zu Recht unterstellt werden darf und muss, dass der Anknüpfungspunkt der B 189n an die B 198 OU Mirow prognostisch erfolgen wird. Die Lage des Knoten (in der Planungsphase als Gelenkpunkt der beiden Bundesstraßenvorhaben bezeichnet) ist schon aus heutiger Sicht vernünftigerweise südlich der Ortslage Mirow geboten, um die Ortsdurchfahrt Mirow nicht noch zusätzlich mit überregionalem Verkehr der B 189n zu belasten.

Direkte Verbindungen ermöglichen kürzere Neubaustrecken. Eine nördlich der Stadt Mirow gelegenen Ortsumfahrung gewährleistet die Anbindung der Fernstraßenverbindung Wittstock –



Mirow nur mit einer zusätzlichen Ortsdurchfahrt durch Mirow und einer Mehrlänge von ca. 3 km. Die aus Süden kommenden überregionalen Verkehre würden weiter durch die Ortslage Mirow fahren, was dem Ziel einer angestrebten Entlastung der Stadt Mirow, einhergehend mit der Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität sowie der Verbesserung des Verkehrsablaufs des überörtlichen Verkehrs auf der B 198 zuwiderlaufen würde. Das zulässigerweise verfolgte Konzept des Vorhabenträgers könnte durch eine Nordvariante nicht verwirklicht werden.

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

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen sind die Nordvarianten im Vergleich zu den südlichen Umfahrungen tendenziell nachteiliger, jedenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig. Mittels der im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen sind durch den Vorhabenträger hohe Konfliktpotenziale für die nördlich der Stadt Mirow verlaufenden Trassenvarianten ermittelt worden (UVS, Anhang 4). Es würde zu einer starken Beeinflussung der Naturlandschaft, insbesondere im ökologisch wertvollen Bereich zwischen Mirower See und Granzower Möschen kommen. Konkret entstehende Probleme im Biotop- und Artenschutz könnten ggf. zur Unzulässigkeit des Vorhabens führen. Im Scopingtermin zur UVS im Raumordnungsverfahren haben die teilnehmenden Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen dem Untersuchungsrahmen unter Ausschluss nördlicher Umfahrungen und Vermeidung von Auswirkungen auf den Mirower See bestätigt (Ergebnisprotokoll 06.04.2004, UVS, Anhang 4). Aufgegriffen wird diese Entscheidung nochmals in der Landesplanerischen Beurteilung, die einer nördlichen Umfahrung hohe bis sehr hohe Raumwiderstände entgegenhält (Landesplanerische Beurteilung vom 12.04.2006, S.4).

Der Mirower See gilt als ein zentraler Bereich der Erholungsnutzung mit herausragender Bedeutung. In Bezug auf die Beeinträchtigungen der Schutzgüter ist eine hohe Konfliktdichte insbesondere auch für Boden, Wasser, Flora und Fauna gegeben.

Die erste geprüfte Nordvariante liegt unter Beachtung einer möglichst geringen Schnittlänge in dem denkbaren Querungsbereich zwischen Mirower See und Schulzensee. Sie würde die mit Bruchwald und Röhricht bestandenen Ufer des Mirower Sees sowie den Feuchtbereich zwischen Mirower See und Schulzensee queren. In beiden Bereichen wären aufgrund der vergleichsweise geringen vorhandenen Störungen zahlreiche prioritäre, geschützte und gefährdete Arten betroffen, deren Habitatverlust zu erheblichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG führen würde. Bei einer bautechnisch notwendigen Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung

wäre von hohen Beeinträchtigungen der Menschen und notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auszugehen, was auch dem Trennungsprinzip des § 50 BImSchG zuwiderlaufen würde. Zu den Lärmbeeinträchtigungen kämen die visuellen Beeinträchtigungen für Anwohner und Besucher. Aufgrund der Höhenlage des Sees wäre eine Querung in ausreichender Höhe erforderlich, um den Bootsverkehr weiterhin gewährleisten zu können. In dem Zusammenhang wären jedoch entsprechende Anfangs- und Endhöhen vorzusehen, sodass große Dammböschungen mit großer Flächeninanspruchnahme zu planen wären. Hinzu käme ein schwieriger Baugrund auf der Westseite des Sees und sehr hohe Verluste an Moorböden bei allen geprüften Varianten.

Zur Vermeidung der Querung des Mirower Sees wurde eine zweite Nordvariante weiter nördlich zwischen Mirower See und Granzower Möschen betrachtet. Die Verschiebung der Trasse nach Norden würde sich positiv auf die Einwohner am Nordrand von Mirow auswirken, stünde dem Erholungsziel der Urlaubersiedlung Granzow jedoch entgegen. Mirower See und Granzower Möschen sind durch einen Kanal verbunden, der in etwa die Breite der Querungsstellen der Südvarianten besitzt. Beidseitig sind jedoch ungestörte Feuchtgrünländer und Bruchwälder in größerer Breite vorhanden, die durch die Trasse zerschnitten würden. Auch bei dieser Variante käme es zu Betroffenheiten von Habitaten artenschutzrelevanter Arten. Aufgrund der Zwangspunkte B 198 und der Querungswinkel des Brückenbauwerkes wäre zusätzlich mit erheblichen Eingriffen in zusammenhängende Waldflächen zu rechnen. Der entstehende Waldverlust wäre deutlich höher als bei den Südvarianten.

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

Im Jahr 2016 wurde im Querungsbereich der Nordvarianten ein Wasserschutzgebiet III ausgewiesen. Die Südvarianten berühren keine Wasserschutzgebiete.

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

### III. Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft, Pflanzen und Tiere

Die Einwender (P 3, P 4, P 5 und P 6) stellen dar, dass ihrer Ansicht nach, die Fortführung der Trasse 2 westlich der L 25 die umweltverträglichere Variante sei. Nach dem Kreuzungspunkt der Variante 2 mit der A8W im Westen könne durch eine Verschwenkung auch unter Einbehaltung der erforderlichen Radien in der Trassenführung auf die Variante 3 bis zur Anschlussstelle zur B 198 die Trassenführung mit den geringsten Umweltauswirkungen sein. Einschätzungen, die die ganze Trasse einer Variante betreffen würden im Folgenden entsprechend beschrieben.

Die jetzt geplante Vorzugstrasse in unmittelbarer Nähe zum Schulensee berge erhebliche Konfliktpotenziale wie im landschaftspflegerischen Begleitplan deutlich werde. Die Trasse führe unmittelbar an den wertvollen Feuchtgebieten des Sees (u.a. VSX: Gehölzsaum) vorbei.

Insbesondere der Konfliktbereich 5b muss als äußerst kritisch bewertet werden. Zudem zeige die detaillierte Erfassung der Tier- und Pflanzenwelt nach § 6 UVPG eine Vielzahl von Betroffenheiten im Bereich des nördlichen Ufersaums des Schulensees auf. Hier seien insbesondere die Konflikte K3, K41, K42 K43, K44 zu nennen, die Betroffenheiten bei Otterquerungen, Reptilien, Amphibien, Gehölzen, dem sensiblen Seeraum mit Wasserpflanzen sowie im Kreuzungsbereich der ehemaligen Bahnstrecke nach Wittstock mit Zauneidechsen auslösen, da die Straße nur 40 m und damit am Wirkraum schützenswerter Flora und Fauna vorbeiführe.

Bei einer weiter nördlich geführten Variante des Trassenverlaufs über die Anhöhe des Sandackers entsprechend Trasse 2 könne eine derartige Betroffenheit nicht ausgemacht werden. Hier existierte ein Korridor, der ohne ausgewiesene Konflikte sei. Nur die Querung der Trasse mit der Bahntrasse führe wie allen Varianten Konflikte mit Zauneidechsen auf.

Auch wenn in der Plausibilitätsstudie von 2017 einige Bewertungen korrigiert wurden, bleibe die geplante Vorzugstrassenführung insgesamt erhalten. Bei der Betrachtung des Einzelaspektes „Pflanze“ in der Tabelle führte jedoch dieser empfindliche Lebensraum entlang des Sees, den die Variante A8W tangiere, die Variante 2 jedoch nicht, nicht zu einer gleichwertigen Einstufung des Ranges, sondern die 2 erhalte unverständlicherweise eine höhere Bewertung bzgl. der Umweltauswirkungen als die 3 und damit werde der 3er Trasse der Vorzug gegeben.

Die Auswirkung der geplanten Trasse auf das Schutzgut Landschaft in der „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG S. 37“ seien für die Bedeutung der Offenlandschaft bei Starsow nur als hoch eingestuft worden. Diese Einschätzung entspräche nicht der Meinung der Einwender, Starsower und deren Besucher, welche die unzerschnittene Offenlandschaft in ihrer Bedeutung als „sehr hoch“ einschätzen würden.

Gerade die Anwohner könnten die mehrdimensionalen Auswirkungen von Trassenführungen in

der Landschaft am besten beurteilen. Sie seien die Experten für die vorhandenen Sicht- und Wegebeziehungen, Topographie und Bepflanzungen in Bezug zur Trasse. Sprächen sich also die Anwohner für eine Trassenführung aus, die das Landschaftsbild weniger schädige als eine andere Variante, so habe diese Aussage einen besonderen Wert und müsse in der Landschaftsplanerische Beurteilung berücksichtigt und abgewogen werden. Trotzdem fände dieser Aspekt an keiner Stelle Eingang in die Landesplanerische Beurteilung.

Zunächst solle festgehalten werden, dass die wertvolle Offenlandschaft um Starsow durch jede der Trassenführungen erheblich beeinträchtigt und geschädigt werde. Müsse allerdings unter den Trassen 2, 3 oder der geplanten Trasse A 8W ausgewählt werden, so bevorzugten die Einwender eindeutig die Trasse 2, auch im Bereich des Westabschnittes.

Insbesondere die nahe Trassenführung der A8W entlang des Schulzensees sowie des Dorfes und die Errichtung eines ca. 3 m hohen Damms auf eine Länge von ca. 80 m nur 40 m Meter nördlich des Schulzensees (KL 1) werde als störender Eingriff in die Landschaft angesehen.

Bei einer Trassenführung ca. 100 m nördlich, entsprechend der Variante 2, sei diese Sichtbeziehung von Starsow über den Schulzensee erheblich weniger gestört, u.a. auch weil hier auf Grund der Topographie ein Dammbau überflüssig sei.

Die Trassenführung über die Variante 3, bzw. der jetzt geplanten Trasse A8W, im Bereich Starsow sei über weite Bereiche als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, welche nach Möglichkeit so wenig wie möglich durchschnitten und beeinflusst werden solle. Diese Maxime sei für die Natur als auch für den Menschen als Anwohner und Erholungssuchende von zentraler Bedeutung. Durch die Trassenführung wie sie im Planfeststellungsverfahren des Westteils der Umgehungsstraße festgeschrieben werden solle, würden diese Ansprüche im Bereich der Ortslage Starsow jedoch missachtet, obwohl es hier mit der Variante 2 auch eine deutlich weniger belastendere Alternative gebe. Die Variante 2 verlaufe auch im Südteil der OU über eine Anhöhe und weiter im Westteil ebenso. Die größere Entfernung von der Ortschaft Starsow und sowie der Verzicht auf störende Dämme füge die Straße mehr in das Landschaftsbild ein. Das Landschaftsbild mit der Niederung des Pechgrabens und des Schulzensees werde durch diese Trassenführung weniger beeinflusst und müsse daher in der Bewertung des Landschaftsbildes zu einer deutlichen geringeren Bedeutung führen, als die Variante 3, die die Niederung dicht am Dorf kreuze und an ihr entlangführe. Dieser Aspekt finde jedoch keinen Eingang in die Beurteilung des Landschaftsbildes (s. Tab 4.3. -21, der U12\_AVZ). Auch hier, ebenso wie für den Naturraum sei mindestens eine Gleichbewertung der Variante 3 mit der Variante 2 erforderlich.

Der Vorhabenträger erwidert, dass im Raumordnungsverfahren die Auswirkungen auf den Schulensee detailliert betrachtet und in der Entscheidung des Gesamtverlaufes der Ortsumgebung Mirow berücksichtigt worden seien. Dies lasse sich mit den Unterlagen aus dem ROV belegen und sei im Rahmen der aktuellen Plausibilisierung der UVS im Abschnitt OU Mirow West in wesentlichen Aspekten bestätigt worden.

Bereits der Raumordnungsbeschluss stelle auf S. 23 zum Bereich nordwestlich des Schulensees (umfasst auch Konfliktbereich 5) fest, dass es bei keiner der Varianten zu direkten Auswirkungen im Konfliktbereich 5 käme. Als ausschlaggebendes Kriterium für die Rangfolge der Varianten beim Schutzgut Pflanzen sei die direkte Betroffenheit von hochwertigen Biotopen auch in der UVS (2005) Seite 77 hervorgehoben worden. Diesbezüglich stelle die Variante 3b die Vorzugslösung dar, da sie den Konfliktbereich 3 an einer sehr schmalen Stelle quere und im sonstigen Verlauf zur geringsten Beeinträchtigung hochwertiger Biotopstrukturen führe (keine Flächeninanspruchnahme in den Konfliktbereichen 1, 4 und 5).

Insgesamt habe Konfliktbereich 5 eine untergeordnete Bedeutung für die Erheblichkeits- und Rangfolgenentscheidung. Weiterhin zeige die UVS aus dem Raumordnungsverfahren (2005), S. 82-83, dass die dort untersuchte Auswirkung des 500 m weiter westlich abgegrenzten Südabschnittes für Variante 3b nur mit mittel erheblichen Auswirkungen auf den Konfliktbereich 5 gewertet worden seien. Der Konfliktbereich 5 sei von so untergeordneter Bedeutung, dass er in der Bewertung der Auswirkungen auf Seite 83 keine Erwähnung finde. Noch deutlicher werde dieser Sachverhalt in der UVS zum Linienbestimmungsverfahren (2009), S. 89-90 in der die Erheblichkeit der Auswirkungen von Variante 3b auf den Konfliktbereich 5 nur noch mit gering bis mittel angegeben werde. Auch hier finde der KB 5 in der Auswirkungsbewertung auf Seite 90 keine Erwähnung.

Darüber hinaus müsse die UVS-Bewertung den gesamten Verlauf der Varianten berücksichtigen und könne die Wertung nicht von der Betroffenheit an einer einzigen Stelle (Schulensee) ableiten. Über den gesamten Verlauf der Varianten (v.a. erhebliche Konflikte im weiteren Verlauf nach Norden) werde daher im Westabschnitt der OU Mirow Variante 3 beim Schutzgut Pflanzen bevorzugt bewertet.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan würden die dargestellten Konflikte im Sinne der Eingriffsregelung bewertet und wie folgt gemindert: die Flächeninanspruchnahme der Ackerflächen (Konflikt K3) werde multifunktional über dauerhafte Ackerumwandlung in Grünland (Maßnahme E2.1) kompensiert. Das gleiche gelte für die Konflikte K41-K44, wobei zusätzlich eine Gewässeroptimierung (Maßnahme E2.a) angerechnet werde. Damit ließen sich die Eingriffe vollständig kompensieren.

Im Bereich des Abschnittes aus dem ROV westlich der L 25 bestünden aufgrund aktueller Angaben des Landesamtes für Denkmalpflege in der UVS-Plausibilisierung Veränderungen der Betroffenheit von Bodendenkmalen. Variante 3 werde hier schlechter bewertet die anderen Varianten, aufgrund mittlerweile eintretender größeren Betroffenheit.

Allerdings lasse der Maßnahmenplan des Landschaftspflegerischen Begleitplanes 12.2.1 Nr. 7 erkennen, dass das nördlich des Schulzensees vorhandene Bodendenkmal bei der Trassenfeinplanung doch nicht betroffen sein werde und auch keine speziellen Maßnahmen zur Sicherung erfordere.

Im Bezug auf die Bedenken der Einwender gegen den Eingriff in das Schutzgut Landschaft verweist der Vorhabenträger auf seine Bewertung in der UVS:

In der Gesamtbetrachtung zum Schutzgut Landschaft stellten die visuelle Wahrnehmbarkeit der störenden Wirkung des technischen Bauwerkes Straße, die sich im Kriterium „Zerschneidung/Überprägung von Teilräumen“ niederschlage, sowie die Zerschneidung/Verkleinerung unzerschnittener Räume die wesentlichen Abwägungskriterien dar. Dabei erweise sich Variante 3 als eindeutige Vorzugslösung, die hinsichtlich aller relevanten Kriterien zu den geringsten Auswirkungen führe, welche in der Gesamtbetrachtung als gering erheblich bewertet worden seien.

An dieser Wertung habe sich im Zuge der Überprüfung im Rahmen der UVS-Plausibilisierung nichts geändert. Das Wertungssystem der UVS werte objektiv ohne subjektive Einzelmeinungen, und umfasse den Gesamttraum des Planungsgebietes im Hinblick auf alle betroffenen Landschaftsräume und Landschaftsbildräume.

Die vorgesehene Dammschüttung nördlich des Schulzensees sei im Landschaftspflegerischen Begleitplan beachtet und dargestellt. Für die jeweilige Landschaftsbildeinheit sei eine Bewertung der visuellen Empfindlichkeit vorgenommen worden, die am Schulzensee aber aufgrund der Gehölzstrukturen am Ufer nicht als erheblich eingestuft worden sei. In dem besagten Abschnitt in Höhe des Schulzensees seien Dammhöhen bis maximal 2,70m über Gelände vorgesehen. In Verbindung mit einer Entfernung von mind. 350 m zum nächstgelegenen Grundstück in Starsow sei die Dammlage nicht als störender Eingriff zu bewerten.

Aufgrund der Begrenzung des Landschaftsschutzgebietes durch die L 25 führe lediglich der Trassenverlauf im Südabschnitt über Flächen des Schutzgebietes. Dies sei sowohl mit der geplanten Linie 3 als auch mit der von den Einwendern bevorzugten Variante 2 der Fall. Der Westabschnitt der Ortsumgehung berühre keine LSG-Flächen.

Die Belange im Schutzgut Landschaft, inkl. Landschaft um Starsow seien in der UVS wie oben zitiert vollumfänglich berücksichtigt worden.

Im Erörterungstermin konnte in keinem Punkt Einigung erzielt werden.

Die Einwendungen sind zurück zu weisen.

Vorangestellt gilt hinsichtlich des Vorbringens der Einwender, dass diese als nicht Grundstücksbetroffene keinen vollständigen Überprüfungsanspruch des sie nicht betreffenden Planungsabschnittes innehaben; s.o. unter I.

Auch wenn es in einem gewissen Ausfluss der Sachzwänge, die der Knotenpunkt der L 25 mit der Ortsumfahrung sowohl im West als auch im Südabschnitt auszulösen vermag, weil sich die Radien und der Streckenverlauf am Knoten mit Auswirkungen auf den Verlauf bestimmen, kommt es hier auf die Betroffenheit im Südabschnitt und etwaiges Ausstrahlen auf Ansprüche zur Überprüfung von einzelnen Aspekten im Westabschnitt nicht an. Denn die hier vorgebrachten Aspekte zur Variantenwahl aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes haben selbst im Falle eines in der Sache Durchdringens keinen Einfluss auf ihre Betroffenheit im Folgeabschnitt Mirow-Süd. Sie werden daher an dieser Stelle nur überprüft, da es der Planfeststellungsbehörde obliegt, von Amts wegen alle sich auftuenden Bedenken zu verfolgen, um die Entscheidung nicht „sehenden Auges“ unzureichend abgewogen zu fällen.

Auch ist das Vorbringen der Einwender als beteiligte Öffentlichkeit in Hinblick etwaiger erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens nach UVPG zu beleuchten und das Ergebnis zu werten.

Aus der zusammenfassenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen können sich auch auf Grund Einwendungen aus der Öffentlichkeit Planänderungen oder Auflagen zur Minderung von Umweltauswirkungen ergeben.

Betrachtet werden hier allerdings nur die Bestandteile der Einwendung, soweit sie den gegenständlichen Planungsabschnitt und die dafür festgestellte Vorzugsvariante betreffen.

Die Ausführungen der Einwender als allgemein beteiligte Öffentlichkeit, die die Variantenwahl im Planungsabschnitt Süd angehen, werden als für diesen Abwägungsprozess als nicht einschlägig zurückgewiesen.

Der Einwand bezüglich fehlerhafter Variantenwahl unter Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen wird zurückgewiesen.

Die Flächenbilanz der Immissionswirkungen auf angrenzende Biotope stellt nicht die maßgebliche Relevanz dar. Es kommt auf die direkte Flächeninanspruchnahme von sehr hoch und hochwertigen Biotopen maßgebende Relevanz für die Bewertung der Vorhabenauswirkung auf das

Schutzgut Pflanzen an. Somit ist es für die Planfeststellungsbehörde plausibel und fachlich nachvollziehbar, dass die lediglich entfernte Tangierung der höherwertigen Biotope im Bereich des Schulzensees durch Variante 3 nicht zu deren Schlechterbewertung gegenüber der Variante 2 führt und die im gesamten Streckenverlauf höhere - erhebliche Auswirkungen auf Pflanzen verursachende - direkte Flächeninanspruchnahme sehr hoch und hochwertiger Biotopflächen der Variante 2, hier insbesondere durch die Querung eines gesetzlich geschützten Trockenrasenstandortes mit hoher, aktuell z.T. sehr hoher Bedeutung zu deren Schlechterbewertung gegenüber Variante 3 führt.

Der Einwand, dass die Trassenführung der jetzt geplanten Trasse, im Bereich Starsow über weite Bereiche als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sei, wird zurückgewiesen. Im Bereich des Vorhabens OU Mirow Abschnitt West ist kein Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Das Landschaftsschutzgebiet Müritz-Seen-Park beginnt außerhalb des Vorhabensbereiches östlich der L 25 bzw. östlich der B 198. Auswirkungen des Vorhabens OU Mirow Abschnitt Süd werden in den Planunterlagen des Abschnittes OU Mirow Süd behandelt. Eine Auswirkung des außerhalb des LSG verlaufenden Abschnittes West auf das Landschaftsschutzgebiet kann ausgeschlossen werden.

Entgegen der Auffassung der Einwander, bei Variante 2, die Sichtbeziehung von Starsow über den Schulzensee aufrechterhalten zu können, u.a. auch weil hier auf Grund der Topographie ein Dammbau überflüssig wäre, ist anhand der in Unterlage 7 dargestellten Geländehöhenlinien erkennbar, dass sich die Topographie bei einer 100 m nördlicheren Trassenführung hinsichtlich der Geländehöhe nicht wesentlich ändert. Auch in der Unterlage B-1 Vorplanung Westabschnitt Unterlage 7 und 8 Blatt Nr. 2 ist erkennbar, dass auch für Variante 2 im Bereich nördlich des Schulzensees eine ähnliche Dammlage wie bei Variante 3 vorzusehen bzw. erforderlich wäre. Somit wird dieser Einwand zurückgewiesen.

Die Störung der visuellen Sichtbeziehungen und des landschaftlichen Freiraums nördlich von Starsow durch das Verbauen der bis dahin unverbauten Landschaft tritt bei allen drei Varianten ähnlich ein. Die visuelle Wahrnehmung der drei Trassenvarianten von der Ortslage Starsow aus unterscheidet sich aufgrund der unterschiedlichen Abstände vom Ortsrand, die zwischen 250 m und 450 m liegen, nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht erheblich.

Zum Einwendervortrag, dass die Anwohner besonderes Einschätzungsvermögen bezüglich des Landschaftsbildes haben, ist festzustellen, dass nach einschlägigem Regelwerk der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (Entwurf der Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, RUVS Ausgabe 2008 und Entwurf der Richtlinien für die Umwelt-



verträglichkeitsprüfung im Straßenbau Ausgabe 2021) eine Erhebung des Landschaftsempfindens der Bevölkerung als Datengrundlage für die Bewertung des Schutzgutes Landschaft nicht vorgesehen ist. Die Bewertung erfolgt grundsätzlich objektiv gutachterlich, wobei eine subjektive Bewertungskomponente des jeweiligen Gutachters sachgerecht und nicht ausschließbar ist. Der Vorhabenträger hat in der UVS Abschnitt 4.3.7 Tabelle 4.3.7-1 die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landschaftsbildeinheit LBE 4 Offenlandschaft um Starsow für alle Varianten als gleich gering erheblich bewertet. Der Erheblichkeitsgrad der Auswirkung auf das Landschaftsbild kann durch teilweise subjektive Landschaftswahrnehmung und subjektives Empfinden sowohl des Gutachters als auch der Anwohner geprägt sein. Die auf der Grundlage einer „Landesweiten Analyse und Bewertung der Landschaftspotentiale in Mecklenburg-Vorpommern“ vorgenommene „sehr hohe“ Bewertung des Landschaftsbildraumes „Seenplatte zwischen Schwarz und Wustrow“, in dem auch der Bereich um Starsow und Schulzensee liegt, spricht aber für einen hohen Erheblichkeitsgrad der Vorhabenauswirkung auf das Landschaftsbild nördlich des Schulzensees bei Starsow, wie auch von den Einwendern vorgebracht wurde. Eine Gleichbewertung der Auswirkungserheblichkeit der Varianten 2 und 3 auf das Landschaftsbild in diesem Bereich ist aber aufgrund nur geringer Geländehöhendifferenz beider Varianten von ca. 0,5 m und damit der Gleichartigkeit der Überprägung beider Varianten durch Dammlage plausibel. Aufgrund straßenplanerischer Zwangspunkte wie Straßen- und Wegekrenzungen, Überführungsbauwerke mit Anrampungsbereichen und erforderlichen Kuppen- und Wannenausrundungen ist entgegen der von den Einwendern vermuteten Möglichkeit eines Verzichtes auf Dammlage auch bei Variante 2 eine Gradientenführung in Dammlage anzunehmen. Zwar ist vom durch den Einwendern eingenommenen Standpunkt Starsow aus in der Sichtachse Starsow – Schulzensee eine stärkere optische und akustische Störung der Landschaftswahrnehmung durch die Variante 3 im Vergleich zur Variante 2 offenkundig, bei einer Perspektive der Sichtachse Schulzensee – Starsow vom Standpunkt des touristisch bedeutsamen Radweges Mirow – Lärz (Radfernweg Lüneburg – Usedom bzw. Mecklenburgischer Seenradweg) aus kehrt sich die Störwirkung der Varianten aber um. Insofern ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei Gesamtbetrachtung des Untersuchungsraumes kein wie den Einwendern behaupteter erheblicher Unterschied der Störwirkung der Varianten auf die Erlebbarkeit des ästhetischen Zusammenhangs der Landschaft festzustellen. Ansonsten ist auch die Zerschneidungswirkung im unzerschnittenen Landschaftsraum wie dargestellt als Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft zu bewerten, wonach entgegen der Auffassung der Einwender die ortsnähere Trassenführung der Variante 3 gegenüber der Variante 2 vorteilhafter ist. Somit wird der Einwand, dass bei einer nördlicheren Trassenführung bzw. einer Trassenführung entsprechend Variante 2 anstelle Variante 3 die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft geringer bzw. gleich wären, zurückgewiesen.

Weitere Ausführungen erfolgen unter der Ziffer 2.4.6 zu den jeweiligen individuellen Einwendungen der Einwender, da seitens der Planfeststellungsbehörde anerkannt wird, dass die Einwender auch höchstpersönliche Betroffenheiten aus der Veränderung des Landschaftsbildes für sich ableiten.

#### **IV Flächenverbrauch und Versiegelung, Eingriff in Moorböden**

Die Einwender, P3, P 5 und P 6; in Teilen P 4 (den Bereich des Knotens mit der L 25 betreffend), weisen darauf hin, dass der Flächenverbrauch der Variante 2 und 1 gegenüber der Variante 3 durch die längere Streckenführung im Westteil der Umgehungsstraße in den Planunterlagen als geringfügig größer beschrieben werde. Im Raumordnungsverfahren 2005 sei jedoch für den Westteil die Variante 2 um 4 m kürzer ausgewiesen worden als die Trasse 3. Trotzdem lägen die Kosten unverständlicherweise weit über denen der längeren Varianten, so dass dies im Raumordnungsverfahren u.a. ein Punkt gewesen sei, wieso der Variante 3 auch im Westteil der Vorzug gegeben wurde. Diese Einschätzung sei in den nachfolgenden Verfahrensschritten nicht mehr so deutlich aufgezeigt worden. Offenbar benötigte man diesen Negativpunkt bei der Variante 2 nicht mehr, sondern der Vorhabenträger habe andere Abwägungspunkte genutzt um wieder der Trasse 3 den Vorzug geben zu können.

Die Neuversiegelung durch den Bau der Ortsumgebung könne jedoch erheblich reduziert werden, wenn die Variante 2 im Bereich des Kreuzungspunktes mit der Eisenbahnstrecke bzw. des Knotens mit der B 189n nach Westen auf der Variante 3 bis zum Anschluss an die 198 geführt werden würde. Weniger Neuversiegelung hätte nicht nur Vorteile bzgl. des Flächenverbrauches und Zerstörung von gewachsenem Boden, sondern es könnten bzgl. der Schadstoffemissionen durch den Neubau einer asphaltierten Straße (Ausgasung von aliphatischen, aromatischen und polycyclischen Kohlenwasserstoffen) Reduzierungen erzielt werden. Durch eine kürzere Streckenführung würde weniger Naturraum und ggf. weniger Ackerland zerstört. Außerdem führe eine kürzere Wegstrecke zu weniger klimaschädlichen Schadstoffemissionen der Fahrzeuge. Diese Gesichtspunkte seien in der Landesplanerischen Beurteilung nicht weiter in Betracht gezogen worden.

Die Einwender erklären den Anbindungsbereich der Variante 3 des Westabschnittes an den Südabschnitt im Bereich des Knotens mit der L 25 für diverse Schutzgüter als höchst problematisch. Dieser Kreuzungsbereich sei nicht nur im Südteil der Umgehungsstraße, sondern auch im Ausbaubereich des Knotens für die Westanbindung geprägt durch wertvollen Niedermoorboden. Hier verlaufe der Pechgraben, der den Schulzensee nach Westen entwässere und der als

Querungsbereich des Otters, genutzt werde. Zudem gäbe es gerade in diesem Bereich eindeutige Nachweise einer eisenzzeitlichen Nutzung des Gebietes. Dieses Feuchtgebiet, dem sich nach Westen der Schulzensee mit seinen wertvollen Flora- und Faunabereichen (Nahrungsgast u.a. der Fischadler) anschlieÙe, werde unmittelbar bzw. von nur 40 m Metern entfernten Trassenverlauf der Variante 3 tangiert.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass die Versiegelung indirekt über den Funktionsverlust von Böden abgebildet werde, der sich aus dem Trassenkörper einschließlich aller Nebenanlagen ergebe und in Kap. 4.3.4 der UVS West (2005), Kap. 5.3.4 der UVS West (2009) und Kap. 3.4.4 der Plausibilitätsprüfung berücksichtigt werde. Bei der umweltfachlichen Bewertung der Auswirkungen sei die schutzgutbezogene Qualität der versiegelten Flächen gegenüber der rein quantitativen Ermittlung gemäß dem Umweltvorsorgeprinzip stärker zu wichten, worin auch nach Plausibilisierung in 2017 der Vorrang der Variante 3 vor Variante 2 und 1 liege.

Ein Vergleich von „neuen gemischten Varianten“ mit den geplanten Varianten sei nicht möglich. Es lägen außerdem unterschiedliche Planungstiefen vor (Linienplanung, Vorplanung bzw. Entwurfsplanung), so dass die jeweiligen Flächenermittlungen nicht miteinander verglichen werden könnten. Es sei in den einzelnen Planungsphasen jeweils ein entsprechendes Auswahlverfahren der untersuchten Varianten durchgeführt und in den ausgelegten Unterlagen dokumentiert und kommentiert worden.

Die erstellten Luftschadstoffberechnungen (11.Lus) würden keine relevanten Belastungen für Menschen belegen. Kurzzeitige Belastungen in der Bauphase seien aufgrund sehr kurzer Wirkphase nicht relevant, wie ein Immissionsgutachten für den Baubetrieb der OU Mirow belege.

Die projektspezifischen Auswirkungen insbesondere klimatische Auswirkungen seien im Rahmen des Anmeldeverfahrens des BVWP 2030 dargestellt worden.

Die Betroffenheit von Niedermoorböden könne nicht nur an einer Stelle des Trassenverlaufs der Ortsumgehung Mirow beurteilt werden. Der von den Einwendenden angeführte Knotenpunktbereich sei Bestandteil des Südabschnittes der Ortsumgehung. Dort sei die Überbauung von Niedermoorböden in der UVS Süd (2005), Kap. 3.4 und Kap. 4.3.4, der UVS Süd (2009), Kap. 3.4 und Kap. 5.3.4 sowie in der Plausibilitätsprüfung zur UVS, Kap. 2.5 und Kap. 3.4.4 berücksichtigt worden, wobei die schlechtere Bewertung der Variante 2 im Verhältnis zu den 3'er-Varianten darin begründet worden sei, dass sie auf größter Länge Niedermoorbereiche sehr hoher Wertigkeit quere.

Die Variante 2 des Südabschnittes führe zur Überbauung von 9.900 m<sup>2</sup> Niedermoorboden im

Vergleich zu 5.600 m<sup>2</sup> bei Variante 3b. Letztere enthalten auch den Eingriff in Niedermoorböden im Bereich der Kreuzung Ortsumgehung mit der L 25. Die Eingriffssituation in wertvolle Niedermoorböden sei somit über den gesamten Trassenverlauf analysiert und in der Wertung der Auswirkungen in Tabelle 33 der Plausibilitätsprüfung der UVS eingestellt worden. Klimatische Funktionen von Niedermoorböden seien somit ablesbar über den deutlich höheren flächenhaften Eingriff bei Variante 2 in höherem Maße betroffen als bei Variante 3b.

Auch im LBP seien die Niedermoorböden um den Schulensee als Sonderlebensraum eingestuft worden. Der Pechgraben als Lebensraum für den Fischotter sei ebenfalls bekannt, daher würden am Knotenpunkt im Rahmen des Südabschnittes entsprechende Lenkungsmaßnahmen (Durchlass, Leitzaun, Heckenpflanzung) im Verlauf des Pechgrabens vorgesehen. Eine Überbauung des Pechgrabens durch die Umgehung erfolge jedoch nicht.

Im Erörterungstermin wurden die Aspekte zwischen Einwendern und Vorhabenträger besprochen, konnten jedoch keiner Lösung zugeführt werden, Die Einwendungen bleiben aufrechterhalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Betreffend das Vorbringen zur Versiegelung ist die Einwendung schon rein mathematisch unzutreffend ist und sie damit zurückzuweisen ist. Variante 3 bringt zahlenmäßig die geringste Neuversiegelung mit 6,1 ha mit sich im Vergleich zu Variante 2, die 6,31 ha Bodenversiegelung bedeutet. Da ist zwar nur geringfügig mehr, ist aber mehr. Variante 3 führt also zu den geringsten Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen mittlerer Güte. Variante 2 betrifft zudem noch eine größere Bandbreite betroffener Bodenbereiche, allerdings ebenfalls der mittleren Wertigkeit. Als gleichwertig dazu ist die Variante 1 zu bewerten, die aufgrund ihrer Länge insgesamt zu etwas umfangreicheren Auswirkungen als Variante 2 führt, dabei aber geringe Auswirkungen auf Bodenbereiche mittlerer Bedeutung bewirkt.

Die kürzeste Variante 3 bedeutet naturgemäß den geringsten flächenmäßigen Auftrag von Asphalt mit der daran geknüpften Schadstoffemission die aliphatischen, aromatischen und polycyclischen Kohlenwasserstoffe und bedeutet für den Betrieb des Verkehrs die geringste Strecke, auf welcher THG-Ausstoß erfolgt. Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe ist insgesamt hier am geringsten, wenn auch nur mit kleinem messbaren Abstand zur Variante 2.

In der Variantenwahl kommt es daher richtig zur Vorzugsvariante 3.

Die Auswirkungen der Versiegelungen auf die Grundwasserneubildungsrate wird unter dem Schutzgut Wasser ausführlich dargestellt, es wird hier nach unten verwiesen.

## **V. Auswirkungen auf das Schutzgut Menschliche Gesundheit**

Zur Thematik Gesundheit als variantenbestimmendes Schutzgut führen die Einwender, P3, P 4 P5 und P 6 aus, dass die Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit lediglich Eingang in die Diskussion der Trassenführung der Variante 1 finde und hier den Hauptablehnungsgrund bilde. Im Bereich der Ortslage Starsow hingegen würden die gesundheitlichen Belange der Anwohner mit zwei Sätzen als nicht relevant abgehandelt, da die Grenzwerte des BImSchG nicht überschritten würden. Dementsprechend werde die Trassenführung der Variante 3 genauso beurteilt wie die der Trasse 2, die weiter vom Ort entfernt liegt. Hier müsse es ganz klar zu einer anderen Bewertung der Varianten kommen.

Weiterhin sei in der allgemein verständlichen Zusammenfassung die zusätzliche Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den unterschiedlichen Varianten des Ausbaus der Straßenabschnitte,- auch während der Bauphase-, als nicht wesentlich gewogen worden. So seien die Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz nicht in die Lärmprognoserechnungen einbezogen worden, obwohl hier alle Verkehre, die auf und von der L 25 Richtung Süden abbiegen würden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen müssten. Neben der nicht berücksichtigten erhöhten Verkehrsbelastung auf der L 25 je nach Ausbaustufe der Ortumgebung und der B 189n sei auch die erhöhte Gefährdung von Anwohner insbesondere Kindern beim Queren durch die Straße sowohl in Mirowdorf als auch Starsow im weiteren Verlauf bis Buschhof und Schwarz als nicht relevant abgetan wurden und es seien in keiner Weise Schutzvorkehrungen vorgesehen. Der Entlastung der Mirower würden alle Bedenken auf den neu zu planenden Strecken untergeordnet, obwohl durch eine Planung Konflikte minimiert werden müssten und nicht negiert werden dürften.

Der Vorhabenträger erwidert darauf hin, dass hinsichtlich der Schallauswirkungen auf die Wohnfunktion keine Unterschiede zwischen Variante. 2 und 3 im Westabschnitt beständen. Dennoch sei die Aussage der Einwendenden unzutreffend, da nach Tabelle 15: „Aktuelle Bewertung des Schutzgutes Mensch (2017)“ der UVS-Plausibilisierung aufgrund höherer Gewichtung der Betroffenheit bei der ortsnahen Erholungsnutzung Variante 3 für die gesamte Bewertung beim Schutzgut Mensch schlechter bewertet werde als Variante 2.

Die Auswirkungen von Zwischenständen und Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz seien in den Schallgutachten zum Südabschnitt und Westabschnitt begutachtet worden. Daraus resultierten keine gebotenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.

Im durchgeführten Erörterungstermin konnte keine Einigung erzielt werden, obwohl seitens des Vorhabenträgers auf die Einhaltung der DIN 18005 hingewiesen worden ist, er sich also schon unterhalb der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV bewegt und erst recht keine gesundheitsgefährdenden Lärmwerte annähernd erreicht werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Variantenwahl lässt keine Defizite auftreten was die Gegenüberstellung von Varianten und deren Lärmauswirkungen angeht. Die Variantenwahl zugunsten der Variante verursacht keine Bedenken, die zu einer anderen Wichtung und daher anderem Ergebnis in der Variantenwahl hätten führen müssen.

Die vorgebrachten Argumente außer Acht gelassener Verkehre auf der L 25 mit Lärmauswirkungen auf Anwohner in den weiter südlich und westlich gelegenen Dörfern Buschwitz und Schwarz sind nicht nachvollziehbar und plausibel, betrachtet man die Verkehrsprognose. Zusätzlichen Interimsverkehr durch Mirow-Dorf und Starsow wegen fehlendem Folgeabschnitt im Zuge der Ortsumgehung zu betrachten entfällt im vorliegenden Vorhaben, da dieser Zwischenzustand, den die Einwender befürchten durch die Verklammerung der beiden Abschnitt Mirow-West und Mirow-Süd nicht eintreten wird.

Das Vorbringen der Einwender als Teilnehmer der allgemeinen Öffentlichkeit wird daher zurückgewiesen. Es wird auf die Auseinandersetzung mit dem Schutzgut als Aspekt der Variantenwahl auf Ziffer 2.4.4.3.B.II verwiesen; es verblieben keine die Variantenwahl beeinflussende und zu berücksichtigende erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die an dieser Stelle zu etwa Vorgaben oder gar Umplanungen hätten führen müssen.

Die allgemein aus öffentlicher Beteiligung heraus vorgebrachten Bedenken der Einwender, die Ortslagen Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz seien nicht in die Lärmprognoserechnung eingeflossen und erführen nachteilige Lärmbelastung und damit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Gesundheit der dort lebenden Bewohner, sind zurückzuweisen.

Hinsichtlich der die Verkehrsplanerische Untersuchung für das Gesamtvorhaben B 198 - Ortsumgehung Mirow (C 3, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH 2017) mit dem Prognosehorizont 2030 wird nicht bestätigt, dass in den Ortslagen eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auftreten wird mit Lärmfolgen. Vielmehr ergibt die Untersuchung, dass die Verkehrsbelastung der L 25 von Starsow bis nach Schwarz und im weiteren Verlauf bis Buschhof im Nullfall und im

Planfall des Gesamtvorhabens Süd- und Westabschnitt ohne B 189n wie auch in den Planzwischenfällen Westabschnitt und Südabschnitt jeweils gleichbleibt. Im Planfall des Gesamtvorhabens Ortsumgehung Mirow mit B 189n kommt es zu einer wesentlichen Verkehrsentlastung auf der L 25. Für alle Planfälle kann somit eine vorhabenbedingte Lärmemissionserhöhung ausgeschlossen werden.

Da die Einwendung der Einwender als Betroffene des Vorhabens im Planungsabschnitt Mirow-Süd wegen der Verklammerung beider Abschnitte und sich gegenseitigen Bedingens der Planungsabschnitte auf Auswirkungen auf ihre persönliche Gesundheit anspielt, wird der Aspekt Gesundheit weitergehend unter Ziffer 2.4.6, dort jeweils dem einzelnen Einwender zugeordnet, individuell behandelt.

## **VI. Auswirkungen auf die Schutzgüter Kultur und Denkmale, Bodendenkmäler**

Seitens der Einwender, P3, P 5 und P 6, wird kritisiert, dass in der landesplanerischen Beurteilung der modifizierte Trassenverlauf 3b gegenüber dem der Variante 2 in der Ortslage Starsow u.a. favorisiert worden sei, obwohl es Bedenken gegeben habe, dass Bodendenkmäler auf der nördliche von Starsow gelegenen Anhöhe im Bereich des Südteils der Umgehungsstraße (östlich der L 25) vorhanden sein könnten, die dem Bau der Umgehungsstraße an dieser Stelle entgegenstehen könnten. Dieser Aspekt sei im Bereich des Westabschnitts der Umgehungsstraße nicht weiter thematisiert worden, obwohl hier parallel zum See ausgehend von der Straße L 25 das Gelände ebenfalls als Verdachtsfläche für Bodendenkmäler gekennzeichnet sei. Würde man hingegen die Straße entlang der Trassenvariante 2 nördlich des Schulzensees führen, so würden auf diesem Korridor westlich der L 25 keine diesbezüglichen Konflikte entstehen. Im weiteren Verlauf der Straße sei nach der Umsystematisierung der Bodendenkmale deutlich geworden, dass die 3er Variante quasi über den gesamten Verlauf über nachgewiesene Bodendenkmalflächen verlaufe.

Der Vorhabenträger entgegnet darauf hin, dass im Zuge der Berücksichtigung aktueller Unterlagen der zuständigen Denkmalschutzbehörden sich die Betroffenheiten der Bodendenkmalflächen geändert hätten. Dies sei in der UVS-Plausibilisierung für den Planungsabschnitt West berücksichtigt worden. Im Ergebnis komme es im Maßstab der UVS zu einer höheren Betroffenheit von Bodendenkmalen durch Variante 3. Dieser Sachverhalt sei in der UVS-Bewertung berücksichtigt worden, wodurch diese Variante nun schlechter gewertet werde als Variante 2.

Es handle sich um einen Worts-Case-Ansatz, da auf der Feinplanungsebene des LBP erkennbar werde, dass das Bodendenkmal nördlich des Schulzensees nicht durch Überbauung betroffen sein werde. Unter anderem durch die Änderung der Bodendenkmalkulisse näherte sich die Bewertung der Varianten im Westabschnitt an. Dies ändere jedoch nicht die Gesamtwertung für die Ortsumgebung und stelle das Abwägungsergebnis des Raumordnungsverfahrens nicht in Frage.

Die Einwendungen bleiben nach Durchführung des Erörterungstermins aufrechterhalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auch wenn die Ausführungen der Einwender bezüglich der Abstufung der Varianten bezüglich eines Betroffens von Bodendenkmalverdachtsflächen zutreffend sind, da die Variante 3 im Verhältnis zur Variante 2 größere Auswirkungen auf Bodendenkmalsflächen zu haben scheint (es werden lediglich Verdachtsflächen betrachtet), so kann anhand dieses Ergebnisses nicht, wie von den Einwendern gefordert, die Variantenwahl einzig an diesem einzustellenden Parameter ausgemacht werden und zu einer anderen Vorzugsvariante (gehofft ist die Variante 2) führen. In der Wichtung der gesamten in die Abwägung der Varianten untereinander trägt dieses Ergebnis nur in Teilen bei. Es vermag, wie die Gesamtschau der einzustellenden Parameter zeigt, nicht zur Änderung der Variante führen.

In der Wichtung des einzustellenden Parameters trägt vor allem bei, dass es sich zunächst nur um Bodendenkmalverdachtsflächen handelt, also keine bestehenden, bekannten Denkmäler betroffen sind, des Weiteren, dass trotz Überbauung mit dem Straßenkörper kein unbedingter Totalverlust einhergeht.

Die Wichtung in der Gesamtschau wird des Weiteren von Ausführungen der Rechtsprechung zum Umgang mit Denkmalschutz auf Landesebene Mecklenburg-Vorpommern beeinflusst.

Das Denkmalschutzgesetz M-V stellt keine Ermächtigungsgrundlage für Auflagen zur Sicherstellung und Bergung vermuteter Bodendenkmale zu Lasten des Bauherrn dar. Insbesondere ist hinsichtlich mit Flächenumrissen gekennzeichneten Bodendenkmalen verwaltungsgerichtlich festgestellt worden, dass § 7 Abs. 1, § 5 DSchG MV eindeutig an das tatsächliche Vorliegen eines Denkmals anknüpft. Der bloße Verdacht genügt – auch wenn er auf konkrete Tatsachen gestützt sein mag – nicht. Außerdem genügt es im Ergebnis für die Annahme einer Grundstücksfläche als Bodendenkmal wegen des mit einer Unterschutzstellung verbundenen Eingriffs



in Grundrechtspositionen der Grundstückseigentümer und -nutzer nicht, dass das Vorhandensein eines Bodendenkmals nur vermutet oder auch nur für überwiegend wahrscheinlich gehalten wird. Auch ermächtigt § 7 Abs. 5 i.V.m. § 11 DSchG nicht zur Verpflichtung eines Bauherrn zur Heranziehung von archäologischen Aufsehern oder Baubegleitern. Ebenso wenig kann aus diesen Normen die Ermächtigung zur Verpflichtung eines Bauherrn zur Bergung und Erfassung der gefundenen Denkmale oder zur Information über die in Aussicht genommenen Maßnahmen abgeleitet werden. Beides ist nach § 4 Abs. 2 i.V.m. § 11 Abs. 4 DSchG MV originäre Aufgabe der Denkmalfachbehörde bzw. unteren Denkmalschutzbehörden. Die denkmalbezogenen Verpflichtungen des Bauherrn beschränken sich im Wesentlichen auf die Auskunft-, Anzeige und Erhaltungspflicht, §§ 9 Abs. 1, 11 Abs. 2,3 DSchG MV (vergl. VG Schwerin Urteil vom 27. April 2017, 2 A 3548/15 SN).

Diese gerichtlichen Ausführungen verdeutlichen die relative Schwäche der Abwägungsparameter groß kartographisch dargestellter Bodendenkmalsverdachtsflächen im Kontext wesentlicher Aspekte, die im Übrigen in die Variantenwahl einzustellen sind.

Auch wenn die Variante 3 also die schlechteste Variante in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter ist, führt dieses Ergebnis nicht zur Vorzugslösung, da im Übrigen die Variante 3 vor der Variante 2 aus dem Vergleich herausgearbeitet wird.

## **VII. Auswirkungen auf die Schutzgüter Grundwasser und Oberflächenwasser**

Hinsichtlich des Gewässerschutzes wenden die Einwender, P 3, P 4, P 5 und P 6, ein, dass das Oberflächenwasser des Schulzensees durch einen 100 m nördlichen Verlauf der Ortsumgebung und also in Form der Variante 2 erheblich besser geschützt werden könne. (allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG S. 33): Hier werde die Situation für die Empfindlichkeit des Grundwassers völlig falsch beurteilt.

Das Grundwasser werde auf einer Anhöhe auf Grund der Entfernung zum Grundwasserspiegel (Grundwasserflurabstand) erheblich besser geschützt als in unmittelbarer horizontaler als auch vertikaler Entfernung zum sog. Vorfluter. Ausgleichsmaßnahmen an einem Ort, so wie erläutert, seien da nicht zielführend. Käme es zu einem Schadstoffeintrag, so träten negativen Folgen für den See und das Grundwasser unmittelbar auf, ohne dass diese geschützt würden. Man plane gewissermaßen sehenden Auges eine Gefahrenlage und versuche diese mit nicht geeigneten Mitteln zu mindern. Die nahe Trassenführung am See stelle bei möglichen "Ölunfällen" auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers dar, insbesondere auch während der Baumaßnahmen. Auch wenn Schutzmaßnahmen ergriffen würden, so stellten

diese keinen absoluten Schutz für alle Eventualitäten eines Unfalls so nah an einem Oberflächengewässer dar. Die Bewertung der Auswirkung der Trasse in Bezug zum Schutzgut Grundwasser sei für die Trasse 3 bzw. 8AW nicht adäquat. Die Umweltauswirkung bzgl. des Grund- und Oberflächengewässers seien für die Trassenvariante 2 im Bereich Starsow deutlich geringer anzusetzen als für die 3 (s. dazu in der U12\_AVZ, S 52, Tab. 4.3.-21).

Der Vorhabenträger hat die Hinweise der Einwender geprüft und erwidert, dass gemäß Auswirkungskarten auf Boden / Wasser / Klima der UVS (2009) keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulzensee“ ausgewiesen seien. Das Gewässer befinde sich mit einem Abstand von etwa 95 m von der geplanten-Trasse, außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen von 50 m gemäß LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die Ortsumgehung Mirow liege außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung erfolge unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie WRRL) und der gültigen Vorschriften für diesen Planfall.

Die gesamte Planung sei mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Der vom Gesetzgeber geforderte Schutz des Grundwassers und aller weiteren Gewässer finde in den Planungen volle Berücksichtigung und sei in der Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (U 13.4) ausführlich dargestellt.

Für Wirkungsabschätzungen der vom Verkehrsweg ausgehenden Gefahren könnten zudem überschlägig die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) herangezogen werden. Die RPS schreiben als Schutz vor von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugen die Einhaltung von kritischen Abstände vor, welche in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungshöhe mit Diagrammen bestimmt werden könnten. Diese beliefen sich demnach auf maximal 35 m bei negativer Böschung und einer Geschwindigkeit > 100 km/h.

Trotz Erörterungstermins wurden die Einwendungen aufrechterhalten.

Den Einwendern steht, wie bereits zuvor ausgeführt, kein Vollüberprüfungsanspruch hinsichtlich dieses Planungsabschnittes der Ortsumfahrung B 198 Mirow-West zu. Soweit sie geltend machen könnten, in persönlichen Belangen, verursacht durch wasserfachliche Aspekte, betroffen zu sein, wird zu den Ausführungen unter Ziffer 2.4.6, dort den jeweiligen individuellen Einwendungen, verwiesen.

Soweit sie geltend machen, dass der fachliche Aspekt des Schutzes des Schutzgutes Wasser in der Variantenwahl zu einem anderen als dem hier festgestellten Ergebnis der Vorzugsvariante hätte führen müssen, was sich auf die Fortsetzung der Linienführung der Variante im Planungsabschnitt Mirow-Süd auswirken könnte, weil hier die räumliche Nähe und der Zwangspunkt Kreuzung mit der L 25 bestehe, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Zurückweisung erfolgt ohne abschließende Prüfung, ob ein zwingender innerer Zusammenhang zwischen dem Verlauf der Vorzugsvarianten 3 im Westabschnitt mit der planfestgestellten Vorzugsvariante 3 bPF im Südabschnitt besteht, weil schon bei der reinen fachlichen Auseinandersetzung mit den Varianten im Abschnitt West unter den Gesichtspunkten Wasser/Gewässerschutz/Schutzgut Wasser ergibt, dass die Variante 3 trotz ihrer näheren Lage zum Schulzensee gleichwertig zur Variante 2 ist.

An dieser Stelle setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit den Aspekten auseinander als Einwand aus der allgemeinen Öffentlichkeit nach UVPG, das Schutzgut Wasser betreffend und der aus dem Vorbringen heraus erkennbarer Besorgnis der nachteiligen Umweltauswirkung durch das Vorhaben im Falle der Umsetzung der Variante 3, die sich am dichtesten entlang des Schulzensees bewegt im Vergleich zu den übrigen Planungsvarianten.

Die von den Einwendern in Bezug genommene Unterlage basiert auf dem in der UVS 2009 Kap. 4.3.5, S. 73 dargelegten Variantenvergleich. Maßgebend sind erhebliche Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser. Der Schulzensee als Oberflächengewässer wird hinsichtlich etwaiger Beeinträchtigungen in Bezug genommen. Auch wenn aufgrund unterschiedlich großer Abstände der Varianten zum Schulzensee, wie von den Einwendern vorgebracht wird, durchaus Auswirkungsunterschiede denkbar sind, so ist doch primär festzustellen, dass durch keine der drei Varianten unmittelbare erhebliche Auswirkungen auf dieses Gewässer durch Überbauung oder Einleitung verursacht werden und die mittelbaren Auswirkungen aufgrund des Abstandes auch der Variante 3 nur als gering bzw. nicht erheblich bewertet werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht es nicht als fachlichen Fehler, dass diese nicht erheblichen Auswirkungen als nicht maßgebend für den Variantenvergleich eingestuft werden.

Die in der Einwendung besorgte Ausführung zur Auswirkungen auf das Grundwasser, dass der im Bereich Starsow befindliche Grundwasserbereich hoher Empfindlichkeit durch Variante 3 mit 3,23 ha eine höhere Auswirkung verursache als Variante 2 mit 2,92 ha, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Anhand der in Unterlage 7 Blatt 7 dargestellten Höhenlinien ist auch festzustellen, dass bei einem zur geplanten Trassenlinie 100 m weiter nördlicheren Verlauf das Gelände nur ca. 0,5 m – 1 m höher liegt und bei 100 m weiter nördlicherem Verlauf ge-

mäß UVS Karte Nr. 2 Blatt Nr. 5 – Bestand und Bewertung – Wasser – dort die Trasse mit einem Flurabstand von > 2 – 5 m wie die geplante Trassenlinie ebenfalls noch im Grundwasser-Geschützhtheitsgradbereich A1 liegt, der also auch dort noch als nicht geschützt gegenüber eindringenden Schadstoffen zu bewerten ist.

Der vermeintliche Vorteil der Variante 2 wird dadurch nivelliert, dass in der notwendig vorzunehmenden Gesamtschau auf das Vorhaben und seine Auswirkungen auf das Grundwasser die Variantenwahl bestimmt: Variante 2 weist auf der Gesamtstrecke mit 2,72 ha eine größere Neuversiegelung und damit eine größere Verringerung der Grundwasserneubildungsrate als Variante 3 mit 2,60 ha Versiegelung auf. Die gleichrangige Bewertung der Varianten 2 und 3 in der Gesamtbetrachtung des Schutzgutes Wasser wird dementsprechend von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen, der Einwand somit zurückgewiesen. Er kann nicht durchtragen auf eine etwaige Auswirkung auf die (Gesamt-)Variantenwahl der gesamten Ortsumfahrung.

Die Einwendung als solche aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nach UVPG zur Variantenwahl bezogen auf das Schutzgut Wasser werden mit selbiger Begründung zum größten Teil zurückgewiesen. Nicht zurückgewiesen wird das Vorbringen der Einwender bezüglich der denkbaren Gefährdung des Gewässers Schulzensee durch Havarien auf der Straße in ihrem Verlauf im Bereich des Sees. Diesem Bestandteil der Einwendung wird stattgegeben.

Die Öffentlichkeit, zu welcher die Einwender gehören, hat ein berechtigtes Interesse am Schutz dieses Oberflächengewässers als solchem. Um der vorgebrachten Besorgnis der Gefährdung des Schutzgutes Wasser durch Ölunfälle während der Bauzeit, die nicht gänzlich als unwahrscheinlich von der Hand zu weisen sind, vorzubeugen, erteilt die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Vorhabenträger eine Auflage, die der Vermeidung dient. Es wird auf die Nebenbestimmung 1.5.5.2.A verwiesen. Hier wird der Vorhabenträger zusätzlich verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass während der Bauphase im Bereich des Schulzensees von Bau-km 2+550 bis zum Ende der Baustrecke bei Bau-km 3+325 keine Baustelleneinrichtungsflächen und zentralen Materiallagerplätze vorgesehen werden und das Abstellen von Baumaschinen außerhalb der täglichen Betriebszeit sowie das Betanken der Baumaschinen mit Kraft- und Betriebsstoffen außerhalb dieser Bereiche zu erfolgen hat, um während der Bauausführung das Risiko von Schadstoffeintrag in den Schulzensee und in das Grundwasser zu minimieren.

Hinsichtlich etwaiger Havarien durch den zukünftigen Betrieb auf der Straße („Verkehrsunfall mit Ölaustritt“) wird der Einwand jedoch zurückgewiesen.

Die Trasse der planfestgestellten Variante 3 weist zum Schulensee bei Starsow einen Abstand von 95 m auf, womit der gemäß § 61 BNatSchG bzw. § 29 NatSchAG M-V einzuhaltende Mindestabstand von 50 m für die Errichtung von baulichen Anlagen zur Mittelwasserlinie von Gewässern mit einer Größe von mehr als 1 ha eingehalten wird. Zudem befindet sich das Gewässer außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen von 50 m gem. LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV. Die OU Mirow liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung hält alle Vorgaben der WRRL hinsichtlich Oberflächengewässer und Grundwasser ein; Bedenken seitens der zuständigen und umfassend beteiligten Fachbehörden sind nicht vorgebracht worden. Die technischen Regelwerke zu Gewässerschutz durch Unfälle werden in der Planung beachtet, wie in der Erwiderng des Vorhabenträgers aufgeführt und seitens der Planfeststellungsbehörde unter Heranziehung des Regelwerkes (RPS) geprüft.

Damit wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch das bei dem Betrieb von Straßen immer bestehenbleibende punktuelle Restrisiko für Oberflächengewässer bei Ölunfälle ausreichend minimiert, eine weitere Vergrößerung des bereits bestehenden Abstandes der Trasse zum Schulensee würde nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu keiner diesbezüglichen signifikanten Erhöhung des Schutzniveaus für den See führen, zumal ein nach den gesetzlichen Bestimmungen und anerkannten Regeln der Technik errichtetes Straßenbauvorhaben in der Regel gegen schwere Unfälle und Katastrophen ausreichend geschützt ist (OVG Münster 11 D 14 / 14.AK juris Rn. 90, 91).

Die Straße kann unbedenklich im Abstand von 95 m am Schulensee vorbeigeführt werden, ohne dass hier eine offenkundige Gefahrenquelle für das Schutzgut Wasser eröffnet wird und daher die Variantenwahl anders gewichtet werden müsste.

Die Bewertung der Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber den Vorhabenauswirkungen wurde gemäß UVS 2009 S. 42 Abschn. 3.5.2.2 Tab. 3.5.2-1 aus den standortspezifischen Kriterien Grundwasserflurabstand, Geschützteitsgrad gegenüber eindringenden Schadstoffen sowie Grundwasserfließgeschwindigkeit (Schadstoffausbreitung) abgeleitet und ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch plausibel. Als Arbeitsgrundlage für die Bestandserfassung und Bewertung des Grundwassers im Untersuchungsgebiet wurden die Karte der Grundwassergefährdung und die Karte der Hydrologischen Kennwerte GWL 1 aus dem Hydrologischen Kartenwerk der DDR (1984) herangezogen. Dieses Kartenwerk ist auch aktuell Grundlage für die Grundwasserzustandsdarstellung des im Internet öffentlich zugänglichen Umweltkartenportals des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V und stellt somit eine geeignete fachliche Bewertungsgrundlage dar. Zwar liefert die Darstellung aufgrund der Großmaßstäbigkeit des zur Verfügung stehenden vorhandenen Kartenmaterials, das kleinräumige Differenzierungen und quantitative Aussagen z.B. zu Moormächtigkeiten oder anthropogenen

Überformungen nicht zulässt, nur entsprechend begrenzte Aussagen der Bestandssituation des Grundwassers. Dass aufgrund dessen die Erfassung und Bewertung der Grundwasserbestandssituation durchaus Ungenauigkeiten durch Verallgemeinerungen aufweisen kann, führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber nicht wie von den Einwendern beanstandet dazu, dass die in den Unterlagen der UVS dargelegte Beurteilung der Empfindlichkeit des Grundwassers als völlig falsch anzusehen ist.

### **VIII. Zusammenfassung / Gesamtbetrachtung der konkreten Einwendungen**

Die Einwender geben zu Bedenken, dass bei einer Gesamtbetrachtung des Süd- und Westabschnitts der Ortumgehung, die Bewertung der Trasse 3 als Vorzugsvariante in diesem Aspekt eindeutig eine hohe Bedeutung erlangen und die Trasse 2 eine niedrigere Bewertung bekommen würde. Die Teilung in zwei Straßenausbauabschnitte führe nun aber dazu, dass die Variante 2 in der Gesamtbewertung der Südtrasse als die Variante mit den größeren Beeinträchtigungen gelistet sei und damit im Südabschnitt der Variante 3 nahe am Dorf der Vorzug gegeben werde. Unter Betrachtung aller Schutzgüter lägen die beiden Trassen in der Bewertung dicht beieinander, so dass eine sich ändernde Bewertung, die Gesamtbewertung umstelle. Durch die Betrachtung einzelner Belange, wie vom Einwender vorgetragen, werde deutlich, dass die Abwägung, im Raumordnungsverfahren und die landesplanerische Beurteilung weder im Sinne des Natur- und Landschaftsraums um Starsow noch im Sinne der dort lebenden Menschen erfolgt sei. Dass alle Varianten dicht beieinanderlägen und bereits geringfügig andere Beurteilung zur Umkehr der Reihenfolgen geführt hätten (s. U12\_AVZ.pdf S.52 Tab.4.3.-21, Betrachtung dazu oben betreffend Landschaftsraum, menschliche Gesundheit; Flora und Fauna, Grundwasser etc.) zeige, dass alle Trassen letztendlich gleichwertig zu beurteilen seien und Verschiebungen der Vorzugstrasse durchaus im Ermessensspielraum lägen.

Die detaillierte Betrachtung der einzelnen Studien insbesondere der Plausibilitätsstudie zeige, dass der Vorhabenträger die vorangegangenen Planungen und Bewertungen auch nicht wirklich auf den Prüfstand stelle. Die Einwender sind der Ansicht, dass der Vorhabenträger die Trassenführung der Variante 3, ebenso wie im Südabschnitt, unbedingt bestätigen wolle. Andere Lösungen würden nicht ernsthaft in Betracht gezogen, da sie zu erheblichen Mehrkosten bei einer Umplanung führen würden. So werde im Prinzip immer wieder die Vorzugstrasse aus dem Raumordnungsverfahren, die auf anderen Prämissen bezüglich der Verkehrslenkung basiere, bestätigt. Allerdings werde diese Strategie zu einer Verlängerung der Planung und damit auch zu Mehrkosten führen, da die Einwender sich weiterhin nicht scheuen würden, den Gerichtsweg einzuschlagen, um nachzuweisen, dass eine Trasse, die im Bereich von Starsow auf die Variante 2 nach Norden verschoben würde, den meisten Belangen gerecht werde.

Der Vorhabenträger erwidert daraufhin, dass der Raumordnungsbeschluss zur OU Mirow unter Berücksichtigung des gesamten Natur- und Landschaftsraumes im Gesamtverlauf der geplanten Ortsumgehung und aller relevanten Bevölkerungsgruppen inkl. der Bewohner des Ortskernes von Mirow erfolgt sei.

Die Ortslage Starsow sei in den Nebenbestimmungen des ROV besonders berücksichtigt, indem eine Verlagerung der Vorzugstrasse von der Ortslage weg, festgeschrieben worden sei. Der Vorhabenträger sei dieser Auflage nachgekommen und habe die Trasse nach Norden verschoben. Verbunden mit der etwas reduzierten Verkehrsbelastung in Folge fortgeschriebener Verkehrsprognosen könne auf diese Weise eine vollständige Einhaltung der DIN 18005 im Bereich der Ortslage Starsow gewährleistet werden.

Die Schutzgutauflistung der Einwendenden sei differenziert zu sehen und führe in der Summe nicht zu einer Umkehr der Variantenreihung: So sei beim Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit berücksichtigt, dass aufgrund der Erholungsbetroffenheit die Variante 3 schlechter als Variante 2 bewertet werde, beim Schutzgut Pflanzen werde Variante 3 besser als Variante 2, insbesondere aufgrund der Konfliktbewertung im gesamten Trassenverlauf und nicht bezogen auf einen kleinen Teilabschnitt, bewertet. Beim Grundwasser lägen keine erheblichen Betroffenheiten des Schulzensees vor.

In der Summe ergibt sich im Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow ein Wertungsvorteil für die Vorzugsvariante 3.

Da schon hinsichtlich der Einzelaspekte in der Variantenabwägung im Erörterungstermin keine Ergebnisse erzielt werden konnten, gilt dies erst recht für die Gesamtabwägung in der Variantenwahl. Die Einwendung bleibt aufrechterhalten.

Die Einwendung ist abzuweisen.

Schon aus den vorstehenden Ausführungen ist abzuleiten, dass die von den Einwendern dargelegte Auffassung, in Betrachtung der Gesamtbewertung aller Belange hätte sowohl im West- wie im Südabschnitt jeweils die Variante 2 als Vorzugsvariante ausgewiesen werden müssen, nach Bewertung der aktuellen Daten und Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde für den Teilbelang Umweltauswirkungen im Westabschnitt auch mit Bezug auf das Bewertungsergebnis für den Südabschnitt für diesen Teilbelang – siehe Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss vom 29.07.2022 (Az.: 0115-553-13-61-1/1) nicht bestätigt werden kann.

Es wird zur Nachvollziehbarkeit der Gesamtabwägung auf die Ausführungen beginnend mit 2.4.4 ff. und nach auf Ziffer 2.4.4.5 verwiesen.

#### **2.4.4.5 Gesamtergebnis der Variantenabwägung**

Das in diesem Fall gestufte Vorgehen bei Erarbeitung von Planungsvarianten ist eine höchst-richterlich anerkannte und gebilligte Vorgehensweise (ständige höchstrichterliche Rechtsprechung; dazu ausführlich z.B. BVerwG 4 B 1/11 mit weiteren Nachweisen in die vorangehende Rechtsprechung).

Bei der Erarbeitung von für das Vorhaben OU Mirow geeigneten Planungsvarianten erfolgte bereits auf der ersten Stufe, hier Raumordnungsverfahren auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien eine gestufte Vorauswahl.

Mit diesem Verfahren einer ersten Stufe werden Varianten aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden, die sich als wenig realistisch erweisen. Dieses Vorgehen ist rechtlich nicht zu beanstanden. Es entlastet den Planungsprozess, der dadurch auch inhaltlich genauer strukturiert werden kann. Das kommt der Klarheit des Abwägungsprozesses und damit letztlich der rechtlichen Kontrolle zugute. Insoweit bedarf es in dieser Phase des Zusammenstellens des Abwägungsmaterials noch keiner exakten Ermittlung. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der planerischen Entscheidung „nach Lage der Dinge“ eben nur so genau und vollständig sein, dass es jene erste vorauswählende Entscheidung zulässt.

Insoweit ist die Ermittlung des Sachverhalts und der berührten öffentlichen und privaten Belange relativ zur jeweiligen Problemstellung. Es mögen im Einzelfall auch private Belange bedeutsam sein. In aller Regel wird dies indes erst der Fall sein, wenn sich ein Planungsansatz aus anderen Gründen konkretisiert hat und flurstückbezogen „Schärfe“ gewinnt. Bezüglich der potentiellen Beeinträchtigungen durch Immissionen(Lärm) kann auch schon auf einer früheren Stufe Relevanz entfaltet werden, wie es im vorliegenden Fall seitens der landesplanerischen Beurteilung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung vom 12.04.2006 aufgetreten ist, indem dort zur herausgearbeiteten Vorzugsvariante 3 aufgegeben worden ist, in der konkreten Vorhabenplanung in der folgenden Stufe von der Ortslage Starsow ausreichenden Abstand zu gewährleisten (Landesplanerische Beurteilung Buchstabe A Ziffer 2 Anstrich 2).

In der folgenden Stufe, der Panfeststellung, lässt sich erst sinnvoll fragen, welche individuellen Betroffenheiten diese Planungsvariante auslösen wird. Insoweit ist es verfahrensmäßig veranlasst, dass in einer späteren Planungsphase die individuellen Belange dann ebenso wie auch die öffentlichen Belange eine genauere Ermittlung erfordern.



Die fachplanerische Abwägung der Trassenalternativen ergibt nach Diskussion (siehe oben) und Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, dass der vom Vorhabenträger in die Planfeststellung eingestellten Variante 3 gefolgt werden kann. Es stehen keine rechtlichen Bedenken aus den Grundsätzen (s.o. 2.4.4.1) zur Erarbeitung der Vorzugsvariante entgegen.

Die Variante 3 schneidet in den Hauptuntersuchungspunkten am besten ab und knüpft direkt an der L 25 an die Südanbindung an, ohne die Landesstraße als Verbindung nutzen zu müssen.

## **2.4.5 Öffentliche Belange**

### **2.4.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Mit Schreiben vom 07. September 2020 bestätigte das Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, dass das Bauvorhaben „Ortsumgehung Mirow Westabschnitt (B 198)“ den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht.

Dabei wurden die Planfeststellungsunterlagen sowie das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zum Vorhaben vom 12. April 2006 zur Beurteilung als Grundlage verwendet.

Es wird ausgeführt, dass mit Programmsatz 5.1.2(3) des Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) vom 09. Juni 2016 und mit Programmsatz 6.4.3(2) des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mecklenburgische Seenplatte (RREP MS) vom 22. Februar 2011 der Bau der Ortsumgehung Mirow auf Grund der Bedeutung für das großräumige Straßennetz als Ziel der Raumordnung festgesetzt sei.

Durch den Bau der Ortsumgehung Mirow soll das Verkehrsnetz so leistungsfähig ausgebaut werden, dass insbesondere folgende Ziele realisiert werden können:

- Erhalt und weiterer qualitativer Ausbau des Straßennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte
- Leistungsstärkere Verbindung der Mittel- und Unterzentren des Landes
- Verbesserung der Anbindung an die BAB 19 und in südliche Richtung an die L 25
- Angemessene verkehrliche Anbindung der Tourismusgebiete
- Verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow und damit Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung.

Aufgrund der Raumbedeutsamkeit und überörtlichen Wirkung wurde für das Vorhaben unter Bezug auf das Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. der Raumordnungsverordnung (RoV) ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit einer landesplanerischen Beurteilung abge-

schlossen. Als raumordnerische Vorzugstrasse wurde im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für den Westabschnitt die Variante 3 bestimmt.

Durch die Umsetzung der in der landesplanerischen Beurteilung festgesetzten Maßgaben sollte die Raumverträglichkeit des Vorhabens gesichert werden.

Der Vorhabenträger hat im weiteren Planungsverlauf für den Westabschnitt der Ortsumgehung eine Trassenoptimierung vorgenommen. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, um die Immissionsbelastungen in Bezug auf die betroffenen Siedlungsbereiche zu minimieren (Einhaltung zulässiger Grenzwerte), erforderliche Eingriffe bezüglich der Belange von Natur und Landschaft auf ein unvermeidbares Maß zu beschränken sowie Beeinträchtigungen vorhandener Oberflächengewässer und des Grundwassers auszuschließen.

In Bezug auf betroffene Wegeanlagen (Wirtschafts-, Rad- und Wanderwege) ist festzuhalten, dass durch geeignete Maßnahmen die Funktionalität weiterhin gesichert werden kann.

Zusammenfassend wird seitens des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte eingeschätzt, dass die geplante Trassenführung der Ortsumgehung Mirow im Westabschnitt die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens grundsätzlich berücksichtige und damit den Erfordernissen der Raumordnung gerecht werde.

Dem Vorhaben stehen die Ziele und Grundsätze der Raumordnung somit nicht entgegen.

#### **2.4.5.2 Begründung der Widmungsentscheidung**

Die Entscheidung der Widmungen und Umstufungen der Ziffer 1.1.1 dieses Beschlusses begründet sich wie folgt:

##### Neubaustrecke B 198 Ortsumgehung Mirow Westabschnitt

Gemäß § 2 Abs. 6 Sätze 2 und 4 i.V.m. Abs. 1 FStrG wird die Neubaustrecke der Ortsumgehung Mirow West von der Anbindung an die vorhandene Bundesstraße Nr. 198 östlich der Stadt Mirow im Abschnitt 130 bei Straßen-km 5,598 mit einer Länge von 3,325 km bis zum Anschluss des Südabschnittes der Ortsumgehung Mirow im Kreuzungspunkt der L 25 als B 198 mit der Verkehrsfreigabe des Süd- und Westabschnittes in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als B 198 gewidmet.

Das Vorhaben in der Straßenbaulast des Bundes ist als Bundesstraße geplant und dimensioniert, es stellt mit den Anknüpfungspunkten einen untrennbaren Bestandteil der B 198 im Stre-

ckennetz dar und dient dem weiträumigen Verkehr. Die Widmungsentscheidung erfolgt zulässigerweise im Planfeststellungsbeschluss als konzentrierte Entscheidung.

Die Widmungsverfügung wird entsprechend § 2 Abs. 2 S. 4 FStrG zum Zeitpunkt der Ingebrauchnahme der beiden neuen Bundesstraßenabschnitte ausgesprochen.

### Neubaustrecke der Gemeindestraße

Gemäß § 7 Abs. 4 StrWG M-V wird am Knoten Nord der östliche Knotenpunktarm zur Anbindung der bisherigen B 198 an den Westabschnitt der OU Mirow vom Beginn der Anbindung bei Bau-km 0+000 bis zum Einschwenken in die alte B 198 bei Bau-km 0+120 (im Abschnitt 130 Station 5+914) mit einer Länge von 0,120 km zur Gemeindestraße gewidmet.

Die Widmung als Gemeindestraßen erfolgt ohne Untersetzung in eine Untergruppe des § 3 Ziffer 3 StrWG M-V; der konstitutive Regelungsgehalt der Widmungsverfügung umfasst diese Differenzierung nicht. Es kommt lediglich darauf an, dass die jeweilige Straße dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde zu dienen bestimmt ist und klar abgegrenzt wird zu den übrigen Straßenklassen.

Die Untergruppen der Ziffer 3 zu § 3 StrWG M-V sind gleichgeordnet. Das gibt u.a. § 8 Abs. 4 StrWG M-V her, der bei der Aufstufung sonstiger Straßen lediglich die Möglichkeit zur Gemeindefraße vorgibt, ohne eine Binnendifferenzierung vorzunehmen.

Ein Wechsel zwischen diesen Untergruppen führt im Übrigen nicht zur Umstufung; s. u.a. OVG Münster 23 A 2673/92 als grundlegende Entscheidung.

Die Differenzierung ist lediglich für die Regelung des § 15 StrWG M-V von Bedeutung. Diese Fallkonstellation liegt hier nicht vor. Insofern erfolgt die Widmung der als Gemeindestraße ohne Zuordnung zu Untergruppe Ortsstraße oder Gemeindeverbindungsstraße.

### Umstufung

Mit der widmungsgemäßen Unterverkehrstellung der Bundesstraße B 198 Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt und Westabschnitt) wird zum 1. Januar des auf die Verkehrsfreigabe folgenden Jahres die bisherige Bundesstraße B 198 gemäß § 2 Abs. 4 FStrG in den Teilstrecken abgestuft, in denen sie ihre Funktion für den weiträumigen Verkehr verliert, aber weiterhin dem öffentlichen Verkehr dient.

Die bisherige B 198 wird im Abschnitt 150 von Station 0+000 (Abzweig L 25 Richtung Granzow) bis Station 1+810 (Anbindung an den Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow) mit einer

Länge von 1,810 km gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG zur Landesstraße L 25 in der Baulast des Landes Mecklenburg-Vorpommern (§ 3 Nr. 1 StrWG M-V) abgestuft.

Die bisherige B 198 wird im Abschnitt 130 von Station 5+914 (Abzweig Jugendherberge) bis Station 7+878 (Abschnittsende) und im Abschnitt 140 von Station 0+000 (Abzweig L 25 Richtung Schwarz) bis Station 1+121 (Abzweig L 25 Richtung Granzow) mit einer Länge von 3,085 km zur Gemeindestraße der Stadt Mirow abgestuft.

Mit der Abstufung der Bundesstraße B 198 wird gleichzeitig die bisherige Landesstraße L 25 zwischen dem geplanten Knoten L 25 im Zuge des Südabschnittes der Ortsumgehung Mirow und der Anbindung der L 25 an die alte B 198 abgestuft.

Die bisherige L 25 wird im Abschnitt 030 von Station 4+262 (Knoten OU) bis Station 5+353 (Abzweig MSE 18 (MST 3) Richtung Lärz) mit einer Länge von 1,091 km zur Kreisstraße MSE 18 (MST 3) des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte abgestuft.

Die bisherige L 25 wird im Abschnitt 030 von Station 5+353 (Abzweig MSE 18 (MST 3) Richtung Lärz) bis Station 5+434 (Abschnittsende an bisheriger B 198) mit einer Länge von 0,081 km zur Gemeindestraße der Stadt Mirow abgestuft.

Die Abstufungen erfolgen entsprechend den Vorgaben des § 2 Abs. 4 FStrG. Die genannten Straßenabschnitte verlieren mit der Verkehrsfreigabe der OU B 198 ihre Verkehrsbedeutung, dem überregionalen Verkehr zu dienen. Sie erfüllen ab der Verkehrsfreigabe die Funktion eines städtischen Ziel- und Quellverkehrs und der innerörtlichen Erschließung einschließlich Anbindung des übrigen lokalen Straßennetzes.

#### Einziehung der bisherigen B 198 Stadtanschluss Nord

Die Teilstrecke der bisherigen Bundesstraße B 198 im Bereich Stadtanschluss Knoten Nord wird im Abschnitt 130 von Station 5+598 bis Station 5+914 mit einer Länge von 0,316 km zurück gebaut und gemäß § 2 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 2 Abs. 6 FStrG entwidmet. Gemäß § 2 Abs. 7 FStrG entfallen damit Gemeingebrauch (§ 7 FStrG) und widerrufliche Sondernutzen (§ 8 FStrG).

#### Zuordnung des übrigen Wegenetzes

Das vorhandene Wegenetz bleibt weitestgehend aufrechterhalten. Die durch den Westabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow unterbrochenen nachrangigen Wegeverbindungen werden zum Teil straßenbegleitend geführt und in das bestehende Wegenetz eingebunden. Für die Feld- und Waldwege ergeben sich aus der unwesentlichen Verlegung bzw. Veränderung gemäß

§ 7 Abs. 5 StrWG M-V keine Umwidmungen.

Hinsichtlich der Anschließung von bisher vorhandenen Wegen, welche durch den Neubau der Ortsumgehung durchtrennt oder zurückgebaut werden, wird auf das Bauwerksverzeichnis Unterlage 5.2 verwiesen, da es als planfestgestellte Unterlage Bestandteil dieses Beschlusses ist und wie dort festgelegt umzusetzen ist.

### **2.4.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### **A. 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 landschaftsgerecht 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).

Die strikt zu beachtenden Vermeidungs- und Ausgleichsgebote sind eingehalten worden. Die Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden durch die Planfeststellungsbehörde abwägend berücksichtigt.

Für die Umsetzung des Kompensationserfordernisses beinhaltet der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) ein methodisch schlüssiges Konzept, das unter Berücksichtigung der zur Präzisierung aufgegebenen Nebenbestimmungen eine rechtzeitige und vollumfängliche Kompensation gewährleistet.

#### ***Angewandte Methodik***

Grundsätzlich stellt die erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Grundlage einer nachfolgenden Eingrenzung der eingriffsrelevanten Auswirkungen dar. Dies ist in der inhaltlichen

Überschneidung der Schutzgüter des UVPG mit den Naturhaushaltsfaktoren und dem Landschaftsbild nach § 1 und § 15 BNatSchG sowie der grundsätzlichen Betrachtungen von Umweltwirkungen des Vorhabens sowohl in der UVS als auch im LBP gegeben. Alle Bestandserhebungen für die UVS sind von vorneherein in der Detailschärfe für den LBP-Maßstab erfolgt, um die Verwendbarkeit der Bestandsdaten für den LBP sicherzustellen und keine Ermittlungsfehler und inhaltlich-fachliche Diskrepanzen zwischen beiden Planungsebenen entstehen zu lassen.

Um den Kompensationsbedarf durch Eingriffe im Straßenneubauvorhaben zu ermitteln, wird der Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne für Straßenbauvorhaben in MV („LBP-Leitfaden) nach Fröhlich & Sporbeck in seiner aktuellen Fassung angewendet. 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. Den hinzugekommenen Regelungen des § 15 Abs. 2 und 3 BNatSchG zur Auswahl von Kompensationsflächen und Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange wird im LBP Rechnung getragen.

Die verwendeten Bewertungsfaktoren für die Werte und Funktionen der einzelnen Schutzgüter, die Wirkzonen und Beeinträchtigungsintensitäten sowie Ausgleichsfaktoren sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Dabei wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigt bzw. in Ermangelung solcher plausiblen Herangehensweisen erarbeitet und angewendet; auch wurden diese von den Fachbehörden nicht angefochten.

Es ist keine Unterschätzung der Eingriffe festzustellen, wie auch aus den nachfolgenden Ausführungen zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen deutlich wird.

Die Annahme der Multifunktionalität einiger Maßnahmen wird angemessen angewendet.

Die Herleitung der Kompensationsumfänge ist transparent. Die hierfür durchgeführte Bilanzierung wurde im Zuge der Planänderung aktualisiert und berücksichtigt alle im Rahmen des Verfahrens eingearbeiteten Änderungen des Vorhabens.

Die Kompensationsfaktoren zu allen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotoptypen finden sich im LBP (s. U 12.0). Die genaue Ableitung des Kompensationsbedarfs unter Berücksichtigung der anzusetzenden Faktoren lässt sich in Unterlage 12.0 (LBP) im Einzelnen nachvollziehen. Die Korrektheit der Eingriffsbilanzierung, des Kompensationskonzeptes insgesamt sowie die hinreichende Beurteilung der Eingriffe in geschützte Biotope sind gegeben. Die Bilanzierung der Kompensationsmaßnahmen erfolgte ebenfalls entsprechend LBP-Leitfaden nach Fröhlich & Sporbeck. Darin von der Planfeststellungsbehörde festgestellte Berechnungsfehler sind nachfolgend dargestellt und korrigiert.

Im Rahmen der Eingriffsregelung werden zur Identifizierung von erheblichen Beeinträchtigungen Tiere erfasst und ihre Betroffenheit gewertet; der LBP-Leitfaden nach Fröhlich & Sporbeck stützt sich dabei auf die sogenannten planungsrelevanten Arten.

Es besteht keine Verpflichtung der Erfassung bestimmter Tierarten, entscheidend ist, dass die Ermittlung der faunistischen Funktionsbeziehungen der Betroffenheit der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erkennen lässt. Diesem Prinzip folgend hat der Vorhabenträger eine Auswahl potentiell durch das Vorhaben betroffene Tierarten vorgenommen, die nicht zu beanstanden ist.

Hinsichtlich der Kompensation für faunistische Lebensräume und Funktionsbeziehungen gilt, dass für gefährdete Arten oder Arten mit spezifischen Lebensraumansprüchen gesondert zu prüfen ist, ob die Art und der Flächenumfang der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Biotoptypen bzw. Biotoptypenkomplexen die Kompensation beeinträchtigter faunistischer Werte und Funktionen gewährleisten kann. Nur, wenn dies nicht der Fall ist, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diesem Prinzip folgend stellt der LBP auf der Grundlage der durchgeführten Erfassungen die notwendigen Maßnahmen für die Kompensation der faunistischen Lebensräume und Funktionsbeziehungen dar. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden und gleichermaßen als Grundlage für die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen für die UVP geeignet.

Die übrigen Tierarten sind über die biotopbezogene Eingriffsermittlung ausreichend berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, hier eine Unterbewertung zu vermuten.

Die Kompensation der abiotischen Schutzgüter erfolgt gesondert unter der Berücksichtigung der betroffenen Werte und Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft mit besonderer Bedeutung. Für die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung wird dabei ein gesonderter Kompensationsumfang ermittelt.

Für die Beeinträchtigung der dargestellten Landschaftsbildeinheiten wird der Kompensationsbedarf ebenfalls gesondert ermittelt. Eine multifunktionale Kompensation der Schutzgüter ist insofern grundsätzlich möglich und erfolgt in der Weise, dass keine Beeinträchtigungen der gleichen Werte und Funktionen der Schutzgüter überlagernd auf der Fläche kompensiert werden. Ein unzulässiges Überziehen der Multifunktionalität der Kompensationsmaßnahmen ist daher nicht festzustellen.

Die Kompensation der beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotope ist gesondert durch den Vorhabenträger ausgewiesen (Tabelle 30 LBP) und in dem Antrag auf Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG als Voraussetzung zur Erteilung der Befreiungen eingereicht worden (Anhang A 3 zu Unterlage 12.0).

Die im LBP zusätzlich behandelten und der UVP zusätzlich zugeordneten Schutzgüter Mensch und Kultur- und Sachgüter sind entsprechend nicht Bestandteil der Prüfung der Eingriffsregelung nach §§ 15 ff BNatSchG. Hierzu wird auf die zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG, hier im Beschluss unter den Ziffern 2.3.1 und 2.3.2 ausgeführt, verwiesen.

### ***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. Sofern eine UVS vorliegt – wie hier – ist der Untersuchungsraum aus den Ergebnissen der UVS zu entwickeln.

Das ist bei der Planung der Ortsumgebung Mirow, im Zuge der B 198 berücksichtigt worden.

### ***Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen im Vorwege der Planung***

Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).

Der Vorhabenträger hat in seinem LBP (U 12.0) dort Ziffer 5, schlüssig und für die einzelnen Planungsstadien nachvollziehbar dargestellt, welche Entscheidungen und Maßnahmen ergriffen wurden, um Umweltbelastungen im Vorwege zu vermeiden und welche Maßnahmen im Rahmen des Planungsprozesses konkret ergriffen wurden, um Belastungen weiter zu reduzieren.

Schon im Raumordnungsverfahren wurden Linienvarianten untersucht, um den möglichst konfliktärmsten Korridor für die potentiellen Linienvarianten zu ermitteln. Die im Raumordnungsverfahren betätigte Vorzugsvariante 3, wurde im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert.

Die Ergebnisse der Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit sind ebenfalls in die Planung aufgenommen worden. Die beiden FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) befinden sich in einer Entfernung von 3,0 bzw. 3,8 km zur nächstgelegenen Variante. Beide Vorprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.



Nach Durchführung der Vermeidbarkeitsmöglichkeiten auf Ebene vor Entwurfsaufstellung verbleiben die unvermeidbaren Beeinträchtigungen, die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen sind. Zumutbare Alternativen den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, sind nicht gegeben.

### ***Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen***

Diese nach Abschichtung im Vorwege der Entwurfsplanung verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind durch den Vorhabenträger begründet worden, wie von § 15 Abs. 1 S.1 BNatSchG verlangt wird.

Er stellt in den Planunterlagen Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dar, die der Vermeidung und Minimierung nicht vollständig vermeidbarer Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dienen. Sie lassen sich danach unterteilen, ob sie bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermeiden.

Der Vorhabenträger hat eine Vielzahl an Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- V<sub>A1</sub> Fischottergerechte BW-Ausführung
- V<sub>A2</sub> Bauzeitenregelung für Fischotter und Fledermäuse
- V<sub>A3</sub> Bauzeitenregelung und Kontrolle Fledermäuse und Brutvögel
- V<sub>A4</sub> Bauzeitenregelung für Brutvögel im Offenland
- V<sub>A5</sub> Baumkontrolle Eremit
- S<sub>1</sub> Temporärer Baumschutz
- S<sub>2</sub> Temporärer Biotopschutz
- S<sub>A3</sub> Temporärer Sperrzaun für Reptilien
- S<sub>A4</sub> Irritationsschutzwände/Kollisionsschutzwände
- S<sub>A5</sub> Baufeldmarkierung für Feld- und Heidelerche
- M<sub>1</sub> Baufeldeinengung/ Verzicht auf Baustraße

Zur detaillierten Darstellung der Vermeidungs- Schutz und Minderungsmaßnahmen wird auf die Maßnahmeblätter in der Unterlage 12.0. verwiesen.

Die Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen sind plausibel, fachlich einschlägig und zum angestrebten Zweck geeignet, an der erforderlichen, nicht durch Planung erzeugbaren vermeidungsgeboten Stelle Beeinträchtigungen gegenüber den jeweiligen Schutzgütern zu vermeiden oder minimieren bzw. ein Schutzgut vor Beeinträchtigungen zu bewahren, obwohl das Vorhaben umgesetzt wird.

## ***Verbleibende Beeinträchtigungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen***

Mit dem Vorhaben sind auch nach der Berücksichtigung und Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erhebliche 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 Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung des LBP (Unterlage 12) verwiesen, siehe dort Ziffer 6. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich das landschaftsplanerische Kompensationskonzept ab.

Ein Teil der Kompensationsmaßnahmen ist zudem artenschutzrechtlich begründet, was einer Berücksichtigung im Rahmen der Eingriffsregelung gem. § 15 Abs. 2 S. 4 BNatSchG jedoch nicht entgegensteht. Eine gemeinsame Darstellung erfolgt außerdem in der allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß UVPG.

Der Vorhabenträger hat die nachfolgend aufgezählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Wiederherstellung oder Neugestaltung der Natur und des Landschaftsbildes geplant: Auf detaillierte Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen wird auf den planfestgestellten LBP (U 12.0), dort Ziffer 7.4 „Maßnahmeübersicht“, Ziffer 8 „Gegenüberstellung der Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen“ und Ziffer 9.2 „Maßnahmeblätter“, verwiesen.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

Gestaltungsmaßnahmen, die zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild dienen:

G1 Dichte Bepflanzung von Böschungen

G2 Ansaat von Landschaftsrasen

Ausgleichsmaßnahmen, z.T. als artenschutzrechtlich vorgezogene, zum Ausgleich von Verlusten artenschutzrechtlich relevanter Habitatsflächen:

A1 Neuanlage Magerrasen

A2.1 Entsiegelung und Ansaat

A2.2 Entsiegelung und Sukzession

A3 Feldgehölz auf einer Restfläche

AA4.1<sub>CEF</sub> Gehölzstrukturen an Gräben für Fischotter

AA4.2<sub>CEF</sub> Gehölzstrukturen an Straßen für Fischotter

A5 Sukzession

A6.1 Wiederherstellung Waldmantel – Sukzession

A6.2 Wiederherstellung Waldmantel – Einzelbaumentnahme und Sukzession

A7 Sukzession nach Wiederherstellung

A8 Neuanlage Kleingewässer

Neben Ausgleichsmaßnahmen sind Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

E1 Herstellung eines Trockendurchlasses

E2 Maßnahmekomplex „Bolzsee bei Oldenstorf“ (Umwandlung von Acker in Grünland mit Pflegemahd, Anlage von Wald durch Sukzession mit Initialbepflanzung und dauerhaften Nutzungsverzicht, Anlage von Hecken mit Krautsaum)<sup>2</sup>

E2a Maßnahmekomplex Grabowhöfe (Aufwertung bzw. Wiederherstellung von Kleingewässern sowie Optimierung des Wasserhaushaltes im Bereich eines vorhandenen Grabens

E3 Pflanzung von Baumreihen

E<sub>A4</sub><sub>CEF</sub> Lebensraumschaffung für Zauneidechsen

E<sub>A5</sub><sub>CEF</sub> Ersatzquartiere für Fledermäuse

E<sub>A6</sub><sub>CEF</sub> Nistkästen für Höhlenbrüter

E<sub>A7</sub><sub>CEF</sub> Nisthilfe für Mäusebussard

E8 Ökokonto MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“

Die Maßnahme E2, E2a und E8 sind trassenfern. Sie befinden sich im selben Naturraum „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“, wie der Eingriff, den sie hinsichtlich der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes wiederherstellen sollen, so wie von § 15 BNatSchG gefordert. Sie sind somit zulässig und nicht zu beanstanden.

Für den Verlust und die Beeinträchtigung von Teilen von zahlreichen gewässergeprägten Biotopen durch die Neuanlage des Straßenkörpers der B 198 einschließlich Banketten, Böschungen und Mulden, sowie durch die Neuanlage von Brückenbauwerken und Teilversiegelungen durch die Herstellung von Brückenprüffahrzeugabstellflächen, den technologischen Streifen sowie

---

<sup>2</sup> Diese Maßnahme wird hier nur nachrichtlich genannt. Es handelt sich um eine Ausgleichsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V mittels Vereinbarung auf die Flächenagentur M-V GmbH mit befreiender Wirkung

durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag nimmt der Vorhabenträger zum Ausgleich eine Ökokontomaßnahme: E 8 Ökokonto-Maßnahme MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“ in Anspruch.

Gemäß § 16 BNatSchG i.V.m. § 9 Ökokonto-VO M-V sind Maßnahmen aus Ökokonten als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzuerkennen. Sie sind Realkompensationsmaßnahmen zum Eingriffsausgleich gleichwertig und kommen v.a. dann in Betracht, wenn im relevanten Naturraum u.a. fachlich bedingt keine Kompensation möglich erscheint.

Die Überprüfung der Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der mit Bescheid der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde anerkannten Ökokonten ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde hat sich lediglich zu vergewissern, dass der Anerkennungsbescheid für das Ökokonto vorliegt, damit das Ökokonto gemäß der Ökokonto-VO besteht, und dass der Vorhabenträger nachweisen kann, dass er vollständig gemäß dem Ausgleichsbedarf im Ökokonto bilanzieren kann.

Für den erzeugten Eingriffskonflikt ist die Abrechnung der erforderlichen Kompensationsäquivalente zweckmäßig, geeignet und rechtlich zulässig, obwohl sich das Ökokonto entfernt vom Eingriffsort befindet. Es liegt jedoch – wie der Eingriffsort – im selben Naturraum „Höhenrücken und Mecklenburgische Seenplatte“. Das Ökokonto verfügt über den Anerkennungsbescheid der zuständigen Naturschutzbehörde.

Der Nachweis der Kontierbarkeit der erforderlichen Kompensationsäquivalente liegt mit der Bilanzierung im LBP in seiner überarbeiteten Fassung, zu welcher die zuständige Naturschutzbehörde im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als Anerkennungs- und Verwaltungsbehörde sowie als für den Bereich des Eingriffs zuständige untere Naturschutzbehörde über das Ökokonto beteiligt wurde, vor.

Die rechnerische Bilanzierung der Eingriffsumfänge und der entsprechenden Umfänge der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in Unterlage 12.0 Anhang A 1 und Anhang A 2 tabellarisch dargestellt. Anhang A 1 enthält die Bilanzierung der Maßnahmen E2, E2a und E8, Anhang A 2 enthält die Bilanzierung der Maßnahmen A1, A2.1, A2.2, A3, A<sub>A</sub>4.1, A<sub>A</sub>4.2, A5, A6.1, A7 und A8. Die Bilanzierung der Ersatzmaßnahme E2a in Anhang 1 und der Ausgleichsmaßnahmen in Anhang 2 ist plausibel und rechnerisch nachvollziehbar.

Bei der rechnerischen Prüfung der Bilanzierung der Maßnahmen E2 und E8 in Anhang 1 wurden folgende Differenzen festgestellt:

- Die Zuordnung der Maßnahme E2 (Übertragung von Kompensationsverpflichtung) erfolgt bei Multiplikation der Spalten 2, 3, 4, 5 und 6 für insgesamt 442.343 Eingriffsflächenäquivalente. Vertraglich vereinbart hat der Vorhabenträger mit der Flächenagentur

M-V GmbH die Übertragung von 462.539 Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ). Es ergibt sich demnach bei der Maßnahme E2 ein Kompensationsüberschuss von 20.196 Kompensationsflächenäquivalenten.

- Die Zuordnung der Maßnahme E8 (Abbuchung Ökokonto) erfolgt bei Multiplikation der Spalten 2, 3, 4, 5 und 6 für insgesamt 42.277 Eingriffsflächenäquivalente. Im Maßnahmenblatt E8 ist vom Vorhabenträger aber die Abbuchung von nur 12.717 KFÄ vorgesehen. Die in Ziff. 7.3.3 der Unterlage 12.0 S. DD 199 dargestellte Ermittlung der KFÄ durch Multiplikation der Maßnahmenfläche 8.478 m<sup>2</sup> mit Faktor 1,5 ist für die Planfeststellungsbehörde nicht plausibel. Es ergäbe sich demnach bei der Maßnahme E8 ein Kompensationsdefizit von 29.560 Eingriffsflächenäquivalenten.

Der Planfeststellungsbehörde liegt allerdings gemäß § 9 Abs. 3 Ökokontoverordnung M-V eine auf das plangegegenständliche Vorhaben bezogene Reservierungsbestätigung der Landesforstanstalt M-V für das Ökokonto MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“ in Höhe von 23.784 Ökopunkten vor. Die für dieses Ökokonto nach HZE 1999 bilanzierte Aufwertung eines Schwarzerlenbestandes (WXA) zu einem Erlenbruch nasser eutropher Standorte (WNR) ergibt auch nach dem Bilanzierungsmodell des LBP-Leitfadens nach Fröhlich & Sporbeck 23.784 Kompensationsflächenäquivalente (KFÄ). Unter Berücksichtigung des sich mit der vertraglich gesicherten Übertragung von 462.539 KFÄ – wie oben dargelegt - ergebenden Überschusses von 20.196 KFÄ wird mit Abbuchung von 22.081 Ökopunkten bzw. KFÄ (anstelle von nur 12.717 KFÄ) vom Ökokonto MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“ ein vollständiger Ersatz der Eingriffe, denen nach Anhang 1 die Maßnahme E 8 zugeordnet ist, gewährleistet. Insgesamt besteht damit für das Vorhaben neben dem verbal-argumentativ dargelegten vollständigen Ausgleich und Ersatz der vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft auch bei rechnerischer Bilanzierung kein Kompensationsdefizit und kein Kompensationsüberschuss. Die Änderung in Unterlage 12.0 Ziff. 7.3.3 S. DD 199 und im Maßnahmenblatt E 8 S DD 287 von 12.717 KFÄ auf 22.081 KFÄ erfolgt mit Planfeststellungsbeschluss. Die anteilige Anrechnung der Ökokontomaßnahme MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“ in Höhe von 22.081 Ökokontopunkten als Kompensationsmaßnahme wird gemäß § 9 Absatz 4 Ökokontoverordnung M-V nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses der zuständigen Naturschutzbehörde mitgeteilt.

## **B. Eingriffe in gesetzlich geschützte Alleen, Einzelbäumen und Biotope**

Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Alleen werden Befreiungen nach § 67 BNatSchG i.V.m. § 19 NatSchAG MV bzw. für Eingriffe in gesetzlich geschützte Einzelbäume und gesetzlich geschützte Biotope Befreiungen bzw. Ausnahmen nach § 67 BNatSchG und §§ 18 bzw. 20

NatSchAG MV erforderlich. Die Befreiungen und Ausnahmen werden erteilt; s.o. Ziffer 1.1.3 dieses Beschlusses. Sie begründen sich wie folgt:

Für die Beschädigung bzw. Zerstörung der gesetzlich geschützten Alleeen, Einzelbäume und Biotope wird eine Befreiung von den Verboten erteilt, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, wie es sich bereits aus der Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan ergibt, einschließlich solche sozialer und wirtschaftlicher Art erforderlich ist. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen haben ein hohes Gewicht und überwiegen entgegenstehender Belange des Biotopschutzes. Das Bauvorhaben wird aus Sicht des Vorhabenträgers bis zum Zielhorizont des Bundesverkehrswegeplanes 2030 fertiggestellt. Der Bundesverkehrswegeplan hat Gesetzescharakter entsprechend dem 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 23.12.2016. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht.

#### ***Zulässigkeit des Vorhabens nach § 18 NatSchAG MV (Einzelbaum)***

Für die Fällung von

- 1 Baum einer Gruppe, Ahorn mit Stammumfang 3,93 m
- 1 Baum einer Gruppe, Linde mit Stammumfang 2,04 m
- 1 älterer Einzelbaum, Ahorn mit Stammumfang 2,04 m  
(alle im Verschwenkungsbereich der B 198 am Bauanfang) und
- 1 älterer Einzelbaum, Pappel mit Stammumfang 3,46 m  
(im Bereich des Straßenkörpers nördlich des Bauwerks 5)

sind die Ausnahmen gemäß 18 Abs. 3 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach § 18 Abs. 2 NatSchAG MV erforderlich, da gemäß § 18 NatSchAG MV Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 100 cm, gemessen in einer Höhe von 1,30 m über dem Erdboden, gesetzlich geschützt sind. Die Beseitigung geschützter Bäume sowie alle Handlungen, die zu ihrer Zerstörung, Beschädigung oder erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten. Von den Verboten des § 18 NatSchAG M-V sind Ausnahmen zuzulassen, wenn ein nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden kann (§ 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG MV).

Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0 Anhang A 3) getroffenen Aussagen zu den gesetzlich geschützten der betroffenen Einzelbäume nach § 18 NatSchAG MV sind plausibel und nachvollziehbar. Die Trassenoptimierung der durch das

Raumordnungsverfahren bestimmten Linie ist soweit möglich erfolgt. Kleinräumige Achsver-  
schwenkung im Bereich der betroffenen Bäume sind technisch bedingt nicht möglich. Aufgrund  
der Lage der Bäume im direkten Trassenbereich sind auch Baufeldbegrenzungen nicht zielfüh-  
rend. Auf die Beseitigung der Einzelbäume kann nicht verzichtet werden.

Die Kompensation der beantragten Baumfällungen erfolgt nach dem Baumschutzkompensati-  
onserlass MV vom 15. Oktober 2007. Bei Bäumen mit einem Stammumfang zwischen 150 und  
249 cm beträgt das Kompensationsverhältnis 1:1, bei Bäumen deren Stammumfang darüber  
hinausgeht 1:2. Somit wäre ein Ausgleich in Höhe von zehn Bäumen vorzunehmen. Eine  
Pflanzpflicht besteht gemäß Ziffer 3.1.6 des Baumschutzkompensationserlasses 2007 jedoch  
lediglich im Verhältnis 1:1, d.h. es sind vier Bäume zu pflanzen. Für einen darüberhinausgehen-  
den Kompensationsumfang besteht für den Pflichtigen ein Wahlrecht, ob zusätzliche Anpflan-  
zungen vorgenommen oder eine Ausgleichszahlung geleistet wird. Hier sind im Ergebnis der  
Planung des Vorhabenträgers in Ausübung des Wahlrechts vier Bäume zu pflanzen

Die ermittelten vier Ersatzpflanzungen werden trassennah als Baumreihe entlang der B 198 am  
Beginn der Ortsumfahrung nördlich des Knotens Nord vorgenommen. Die Anforderungen an die  
Pflanzqualität sind im Maßnahmeblatt E3 festgelegt und in der Unterlage 12.2.1 dargestellt.

Für die verbleibenden Ersatzpflanzungen ohne Pflanzpflicht ist ein Ersatzgeld von jeweils  
400,00 € je Baum, was einer Gesamtsumme von 2.400,00 € entspricht, zu zahlen.

### ***Zulässigkeit des Vorhabens nach § 19 NatSchAG MV (Alleebaum)***

Für die Fällung von acht Alleebäumen 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

- 1 Baum einer Baumreihe, Weide mit Stammumfang 1,88 m
- 1 Baum einer Baumreihe, Eiche mit Stammumfang 0,47 m
- 1 Baum einer Baumreihe, Eiche mit Stammumfang 0,63 m  
(Bäume im Verschwenkungsbereich der neuen B 198 nördlich von Mirow)
- 1 Baum einer lückigen Allee, Linde mit Stammumfang 1,88 m
- 1 Baum einer lückigen Allee, Linde mit Stammumfang 2,04 m
- 1 Baum einer lückigen Allee, Linde mit Stammumfang 2,36 m
- 1 Baum einer lückigen Allee, Linde mit Stammumfang 1,73 m
- 1 Baum einer lückigen Allee, Linde mit Stammumfang 1,88 m  
(Alleebäume am Querungsbauwerk der B 198 über die Kreisstraße MSE 18).

Gemäß § 19 Abs. 1 NatSchAG MV sind Alleen und einseitige Baumreihen an öffentlichen Verkehrsflächen gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen oder einseitigen Baumreihen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Von dem Verbot kann nach § 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Nach § 67 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG kann die Befreiung vom Verbotstatbestand des § 19 Abs. 2 S. 1 NatSchAG MV mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Solche Nebenbestimmungen zielen auf die nachhaltige Sicherung von Alleen im Land M-V ab. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0 Anhang A 3) getroffenen Aussagen zu den gesetzlich geschützten Alleen nach § 19 NatSchAG MV sind plausibel und nachvollziehbar. Die Trassenoptimierung der durch das Raumordnungsverfahren bestimmten Linie ist soweit möglich erfolgt. Kleinräumige Achsverschwenkung zum Erhalt von Alleebäumen sind technisch bedingt nicht möglich und Fällungen aufgrund des durchgehenden Baumbestandes an der Kreisstraße auch an anderer Stelle notwendig und daher unumgänglich.

Auf die Beseitigung der Alleebäume kann nicht verzichtet werden.

Die Kompensation der acht zu fällenden Alleebäume erfolgt nach Alleenerlass MV vom 18. Dezember 2015. Demnach sind Fällungen im Verhältnis 1:3 zu kompensieren. Von den drei zu kompensierenden Bäumen je gefällttem Baum soll ein Baum gepflanzt werden. Die nicht in Natur (durch Pflanzung) kompensierten Bäume werden durch Zahlung von 400 Euro je Baum in den Alleenfonds kompensiert. Die ermittelten acht Ersatzpflanzungen werden trassennah als Baumreihe entlang der B 198 am Beginn der Ortsumfahrung nördlich des Knotens Nord vorgenommen. Die Anforderungen an die Pflanzqualität ist im Maßnahmeblatt E3 festgelegt und in der Unterlage 12.2.1 dargestellt.

Für die verbleibenden Ersatzpflanzungen ohne Pflanzpflicht ist ein Ersatzgeld von jeweils 400,00 € je Baum, was einer Gesamtsumme von 3.200,00 € entspricht, zu zahlen.

### ***Zulässigkeit des Vorhabens nach § 20 NatSchAG MV (gesetzlich geschützte Biotope)***

Für die Beseitigung und Beeinträchtigung der nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m.

§ 20 Abs. 1 NatSchAG MV gesetzlich geschützten Biotope ist eine Ausnahme des Verbotstatbestandes aus § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 3 NatSchAG MV erforderlich.

Die betroffenen Biotope stellen vorwiegend nässegeprägte Standorte dar. Insgesamt werden etwa 1.751 m<sup>2</sup> geschützter Biotopflächen zerstört. Die Flächen sind entlang der gesamten Trasse verteilt und im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.1) dargestellt.



Neben den Flächenverlusten durch Überbauung, Versiegelung oder die Zerstörung durch Inanspruchnahme im technologischen Streifen sind mit dem geplanten Vorhaben zusätzlich auch Beeinträchtigungen verbunden, die durch den späteren Straßenbetrieb entstehen. Hierbei führen insbesondere Schadstoffeinträge zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen der geschützten und als empfindlich bewerteten Biotope. Die Beeinträchtigungen betreffen dabei in den meisten Fällen Biotopflächen, die nach Teilinanspruchnahme durch das Vorhaben im Randbereich der Straße verblieben sind. Insgesamt werden etwa 4 ha geschützte Biotopflächen mit hoher und sehr hoher Empfindlichkeit im Wirkungsbereich der geplanten Straße betriebsbedingt beeinträchtigt. Dies ist ein Anteil von knapp 10%.

Die gewählte Trassenführung entspricht den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und bei der Linienbestimmung getroffen worden sind. Außerdem fanden kleinräumigen Trassenoptimierungen unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung statt. Die vorliegende Linienführung stellt in Bezug auf die Umwelt die Vorzugsvariante dar.

Aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls kann gemäß § 67 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 3 NatSchAG MV eine Ausnahme vom Verbot des § 20 Abs. 1 NatSchAG MV gesetzliche geschützte Biotope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustand zu verändern oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen zu beeinträchtigen, erteilt werden.

Der gesetzliche Bedarf sowie die Linienbestimmung sind die tragende Argumente dieses Planfeststellungsverfahrens nach § 73 ff VwVfG MV und stellen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art im Sinne von § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dar und begründet die Ausnahme nach § 20 Abs. 3 NatSchAG MV vom Verbot gesetzlich geschützte Biotope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustand zu verändern oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen zu beeinträchtigen. Die Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen der geschützten Biotope im Bereich der Ortsumgebung Mirow kann nur zu einem geringen Teil durch Ausgleichsmaßnahmen erbracht werden.

Zum Ausgleich werden funktional die Maßnahmen A3, A<sub>A</sub>4.1, A<sub>A</sub>4.2, A5 und A8:

- Anlage eines Kleingewässers zur Kompensation in einen standorttypischen Gehölzsaum
- Anlage gewässerbegleitender Gehölzstrukturen zur Kompensation einer Baumhecken
- Anlage eines Feldgehölzes zur Kompensation einer Strauchhecke
- Sukzessive Entwicklung der Straßenebenenflächen zur Kompensation von Strauchhecken
- Anlage straßenbegleitender Gehölzstrukturen zur Kompensation von Baumhecken

verwendet.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind in den Lageplänen der trassennahen Maßnahmen (Unterlage 12.2.1) enthalten.

Die Kompensationsmaßnahmen sind geeignet um die Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope teilweise zu kompensieren und die überwiegenden Gründe des Gemeinwohls liegen vor. Somit ist die Ausnahme vom Biotopschutz nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V zu erteilen.

## **C. Begründung einzelner Nebenbestimmungen zum Eingriffsausgleich**

### ***Nebenbestimmung 1.5.4.1***

Der Einsatz der Umweltbaubegleitung begründet sich daraus, dass das Vorhaben erhebliche naturschutzrechtliche Eingriffe beinhaltet und dementsprechend verschiedene Schutz-, Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vorgesehen wurden, zu deren Umsetzung eine fachlich qualifizierte Person bei der Bauausführung beratend zu Seite gestellt werden muss. Die Benennung der ökologischen Baubegleitung gegenüber der Planfeststellungsbehörde dient der Umsetzung und Effizienzsteigerung der Vollzugskontrolle.

### ***Nebenbestimmung 1.5.4.2***

Die Nebenbestimmung dient der Absicherung des § 15 Abs. 4 BNatSchG, wonach Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern sind. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger.

Die Nebenbestimmung kommt demnach den Vorgaben des Gesetzgebers nach, zeitnah die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen, und untersetzt das in Bezug auf die Angaben der Maßnahmeblätter aus dem LBP für solche Maßnahmen, deren zeitlicher Umsetzungshorizont mit „nach Fertigstellung der Baumaßnahme“ angegeben ist.

Zusätzlich wird durch die festgelegten Unterrichtungspflichten (Pkt. 1.5.3) gewährleistet, dass neben der Planfeststellungsbehörde auch die örtlich zuständige Naturschutzbehörde in die Umsetzung der Kompensation eingebunden wird. Die Natur unterliegt einem dauernden dynamischen Prozess, der Veränderungen von Bedingungen mit sich bringen kann. Die örtlich zuständige Behörde ist unmittelbar in der Lage, etwaige Anpassungen mit dem Konzept des Vorhabenträgers aus dem planfestgestellten LBP in Einklang zu bringen. Außerdem obliegt der zuständigen unteren Naturschutzbehörde die Fachverwaltung, sobald die Konzentrationswirkung nach Fertigstellung endet und die Maßnahmen in ihre Obhut übergehen.

### ***Nebenbestimmung 1.5.4.3***

Der Eingriffsausgleich erfolgt teilweise im Wege der Übertragung der Kompensationsverpflichtung mit befreiender Wirkung in Höhe einem Umfang von 462.539 Kompensationsflächenäquivalenten (KFÄ) an die gem. § 14 ÖkoKto VO M-V mittels Vereinbarung vom 04. Juli 2022 anerkannte Flächenagentur MV GmbH für die von der Flächenagentur vorgesehene Herstellung des Maßnahmenkomplexes E 2 (Halboffenlandschaft Bolzsee).

Die an die Kompensation gestellten Voraussetzungen des § 15 BNatSchG sind erfüllt.

Die in der Unterlage 12.0 beschriebene Maßnahme (D276, D277, D278, D279.1 ist eine geeignete Kompensationsform. Sie dient als multifunktionaler Ersatz für Beeinträchtigungen insbesondere von Böden mit hoher Speicher- und Reglerfunktion, biotischen Lebensraumfunktionen in der Starsowniederung, Uferschutzwald und Waldflächen.

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Die Benehmensherstellung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 6 NatSchAG M-V mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte und des Landkreises Rostock erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

Gemäß § 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V kann die Flächenagentur die Verpflichtungen des Verursachers eines Eingriffs oder eines Trägers der Bauleitplanung zur Erfüllung von Kompensationsverpflichtungen mit befreiender Wirkung gegen Entgelt in der Weise übernehmen, dass allein sie nach erfolgter Zulassungs- oder Genehmigungsentscheidung die Erfüllung der Kompensationsverpflichtung zu übernehmen und die entsprechenden Kontrollen durch die Zulassungs- und die Naturschutzbehörde zu gewährleisten hat. Die Übertragung der Kompensationsverpflichtungen auf die Flächenagentur hat schriftlich und ohne Bedingungen oder Einschränkungen zu erfolgen, kann nicht widerrufen werden und ist in die Zulassungs- oder Genehmigungsentscheidung aufzunehmen (§ 14 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V).

Die Voraussetzungen liegen vor. Der Vertrag zwischen Vorhabenträger und Flächenagentur MV GmbH liegt der Planfeststellungsbehörde vor und erfüllt die notwendigen Vorgaben.

Die Flächenagentur übernimmt unwiderruflich die für das planfestgestellte Vorhaben in Höhe der vertraglich festgelegten KFÄ die Kompensationsverpflichtung und stellt den Vorhabenträger in diesem Umfang von der Eingriffskompensationspflicht nach BNatSchG frei.

Allein die Flächenagentur MV GmbH hat nach erfolgter Zulassungs- oder Genehmigungs-

scheidung die Erfüllung der Kompensationsverpflichtung zu übernehmen und die entsprechenden Kontrollen durch die Zulassungs- und die Naturschutzbehörde zu gewährleisten. Sie untersteht jedoch nicht dem unmittelbaren Zugriff der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Erteilung von Auflagen/Nebenbestimmungen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Hier ist alleiniger Ansprechpartner der Vorhabenträger als Antragsteller und Adressat des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Erfüllung der von der Flächenagentur MV GmbH übernommenen Kompensationsverpflichtung soll durch die Umsetzung der Naturschutzmaßnahmen E 2 Halboffenlandschaft Bolzsee auf der Grundlage der nachrichtlichen Übernahme der Planungsunterlagen zu diesem Planfeststellungsbeschluss und der getroffenen Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Flächenagentur MV GmbH erfolgen. Die Maßnahme ist damit nicht planfestgestellt; sie entfaltet keine enteignungsrechtlichen Vorwirkungen.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Vorhabenträger durch die Übertragung eines Teils seiner Kompensationsverpflichtung auf die Flächenagentur MV GmbH in der Lage ist, den Kompensationsbedarf durch die vereinbarten Maßnahmen erfüllen zu lassen, lässt sich eine ggf. unfreiwillige Inanspruchnahme privaten Grundeigentums nach diesen rechtlichen Gegebenheiten vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde tritt dieser Lösung zum Nachweis der Kompensationsverpflichtung aus der Eingriffsregelung nach BNatSchG daher nicht entgegen. Die Lösung entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zur Vermeidung der Inanspruchnahme privater Grundflächen. Soweit die Maßnahme E 2 Halboffenlandschaft am Bolzsee durch die Flächenagentur MV GmbH im Rahmen der von ihr übernommenen Kompensationsverpflichtung realisiert wird, so geschieht dies im Einvernehmen mit den Grundstückseigentümern. Etwaige Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsfragen sind nicht über diesen Planfeststellungsbeschluss regelbar und obliegen der Flächenagentur MV GmbH in alleiniger Zuständigkeit. Eine unvertretbare Betroffenheit der Landwirtschaft durch diesen Planfeststellungsbeschluss ist somit nicht zu erkennen.

Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Darstellung im aktualisierten Kompensationskonzept, wonach die Maßnahme E 2 einen geeigneten Ersatz der Eingriffe darstellt, da im Zuge der Maßnahmen ein funktionaler Ausgleich für den Verlust und die Beeinträchtigung von Biotopen, Boden- und Wasserfunktionen in der Starsowniederung und an der Havel-Müritz-Wasserstraße durch die geplanten Aufwertungen der Bodenbedingungen und des Wasserhaushaltes an dem ausgewiesenen Gewässer geschaffen wird.

Die Flächen der Maßnahme E 2 wird bisher intensiv landwirtschaftlich genutzt. Diese landwirtschaftliche Nutzung erzeugt schädliche Einträge in die anliegenden Gewässer. Der Bolzsee

stellt sogar ein kleinteiliges FFH-Gebiet (DE 2338-302 „Bolzsee bei Oldensdorf“) dar.

Allerdings kann die Maßnahme E 2 am Bolzsee nur im weitesten Sinne der Verringerung des Eintrags von landwirtschaftlich verursachten Einträgen von Pestiziden und Düngemitteln in den Bolzsee (Pufferfunktion) dienen. Eine unmittelbar einschlägig wirkende Pufferfunktion durch die Maßnahme wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht erreicht, da sich zwischen den hier überplanten Teilflächen und dem Bolzsee noch eine landwirtschaftlich voll genutzte Fläche befindet. Dennoch verringert sich der landwirtschaftlich bedingte schädliche Eintrag im auf den Bolzsee zugeneigten Gelände in der Gesamtsumme, so dass die im nachrichtlichen Maßnahmeblatt zur Maßnahme E 2 dargestellte positive Wirkung auf das Gewässer gegeben sein dürfte.

Da die Flächenagentur durch die Planfeststellungsbehörde nicht unmittelbar der Vollzugskontrolle dieses Planfeststellungsbeschlusses unterliegt, sondern lediglich ihrerseits zu Vollzugskontrollnachweisen gegenüber den zuständigen Behörden verpflichtet ist (§ 14 Abs. 4 S. 1 letzter HS ÖkoKto VO M-V), steht der Planfeststellungsbehörde nur eine mittelbare Möglichkeit zur Verfügung, die Kompensationsverpflichtung im Vollzug zu garantieren. Sie gibt dem Vorhabenträger auf, dass im Falle einer Nichtdurchführung oder verschleppten Durchführung der Maßnahme E 2 durch die Flächenagentur MV GmbH als Vertragspartnerin des Vorhabenträgers dieser die Vereinbarung kündigt und eine Alternativplanung zur Erfüllung der geschuldeten Kompensationsverpflichtung vorlegt.

Die zeitnahe Umsetzung des Eingriffsausgleiches im Kontext zum getätigten Eingriff ist gemäß § 15 BNatSchG zu beachten. Die zeitnahe Umsetzungsabsicht befindet sich zudem in der Vereinbarung des Vorhabenträgers mit der Flächenagentur MV GmbH (dort § 1 Abs. 2 der Vereinbarung). Da eine rechtliche Sicherung der Maßnahme E 2 zu Gunsten des Vorhabenträgers nicht vorgesehen ist, die darauf schließen lassen dürfte, dass die Umsetzung der Maßnahmen zu Gunsten des Vorhabenträgers für diesen sicher durchsetzbar erfolgt, und die Vorgabe der Umsetzungsfrist von zwei Jahren ab Zulassungsentscheidung vorliegt, bedarf es einer Lösung der Kompensationsverpflichtung nach Ablauf dieser zwei Jahre. Diese ist mit der Nebenbestimmung vorgegeben.

#### ***Nebenbestimmung 1.5.4.4***

Mit den Nebenbestimmungen wird dem Vorhabenträger aufgegeben, in den Bereichen der Ansaatflächen sowohl auf den Halden zur Zwischenlagerung von wieder zu verwendenden Erdmaterialien als auch auf den neu angelegten Böschungen und Straßenbegleitflächen eine Regio-

Saatgutmischung für Biotopentwicklungsflächen unter Beachtung der Vorgaben der Grundsatzvereinbarung über Maßnahmen zur Verbesserung der Bienenweide zwischen dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V, dem Landesverband der Imker M-V e.V. und dem Landesverband der Buckfastimker M-V e.V. vom 22.10.2012 zu verwenden, um einen Beitrag zur Biodiversität und dem Insektenschutz zu leisten. Hinsichtlich der Ansaat auf Erdmaterialhalden ist die Ansaat grundsätzlich vorzusehen. Ausnahmen stellen Halden dar, die von der Materialzusammensetzung oder der Liegezeit kein erfolgreiches Auflaufen der Saat garantieren. Die Ansaat der Halden dient der Sicherung gegen Bodenerosion.

Die Maßnahme A 7 sieht eine Auflockerung der Böden vor Rückgabe an die Sukzession vor. Das im Maßnahmeblatt beschriebene „Pflügen“ ist nicht ausreichend, um eine tiefe Verdichtung aufzubrechen, weshalb eine Tiefenlockerung von mindestens 0,50 m aufgegeben wird, um die Bodenstrukturen in einem geeigneten Tiefespektrum für die wieder herzustellende Aufnahmemöglichkeit einer Wasser- und Wärmespeicherung und Wiederbesiedelung für Kleinstlebewesen sowie der Sukzessionsflora vorzubereiten.

Die Maßnahme A 8 dient dem Ausgleich anlagenbedingter Teilverluste von Habitatflächen eines Populationsraumes der Knoblauchkröte durch Überbauung mit der Trasse. Weiterhin werden Gewässerbiotope durch Überbauung mit Bauwerken bzw. betriebsbedingtem Schadstoffeintrag beeinträchtigt.

Es erfolgt die Neuanlage eines ca. 500 m<sup>2</sup> großen Kleingewässers nördlich des Mirower Kanals durch Aufweitung eines vorhandenen Grabens in einer vertieften Fläche am Waldrand. Ein Aushub von Boden ist aufgrund der vorhandenen Senke nur bedingt notwendig. Die Randbereiche sind gegenüber den angrenzenden Flächen wallartig herzustellen. Die Ufer – insbesondere das Nordufer – sind flach abfallend im Verhältnis 1:3 – 1:10 auszubilden. Die max. Wassertiefe soll 1,50 m betragen. Der Vorhabenträger beabsichtigt, ggf. anfallendes Aushubmaterial für die Randlagen zu verwenden. Die Speisung des Gewässers erfolgt durch den Graben, d.h. es werden auch trockene Perioden erwartet. Da das umgebende Gelände sandig ist und einen großen Grundwasserflurabstand aufweist, muss davon ausgegangen werden, dass sich sammelndes Wasser durchsickert und keine langen Verbleib in dem Gewässer haben wird.

Um das Ziel zu erreichen, als Ersatzlaichgewässer der streng geschützten Art Knoblauchkröte geeignet zu sein, muss das Gewässer während der Fortpflanzungsperiode der Kröten von März bis Ende August Wasser vorhalten und darf nicht austrocknen.

Die Gewässersohle ist daher gegen zu schnelles Versickern zu schützen, indem fachlich geeignetes, relativ dichtes Sohlematerial eingebracht wird. Der Vorhabenträger hat in seiner Planung solche Ausführung nicht dargelegt, daher erfolgt die Nebenbestimmung unter 1.5.4.4.

#### ***Nebenbestimmung 1.5.4.5***

§ 17 Absatz 7 BNatSchG sieht vor, dass die Durchführung einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen zu überprüfen ist (BT-Drs. 16/12274, 60).

Die Prüfpflicht trifft die nach § 17 Absatz 1 oder § 17 Absatz 3 BNatSchG zuständige Behörde, in der Regel die für die Eröffnungskontrolle zuständige Behörde. Sie ist nicht auf einen Anlass, etwa eine Beschwerde über den Zustand einer Kompensationsfläche, bezogen, sondern als Daueraufgabe formuliert. Der zeitliche Rhythmus und der Umfang von Prüfungen sind nicht vorgegeben und je nach den vom Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts auszugestalten. Insbesondere bei Beeinträchtigungen hochwertiger Funktionen ist jährlich zu prüfen.

Aufgrund der Prüfung kann die Behörde Maßnahmen festsetzen, die sie ggf. im Wege des Verwaltungszwangs durchzusetzen kann (BT-Drs. 16/12274, 60).

Unabhängig davon kann die Behörde vom Verursacher einen Bericht verlangen. Dies soll bei großen und komplexen Maßnahmen möglich sein, wenn der Überprüfungsaufwand sehr groß werden kann und insbesondere auch die Fachgerechtigkeit der Durchführung beurteilt werden muss (BT-Drs. 16/12274, 60; OVG Lüneburg NVwZ-RR 2017, NVWZ-RR Jahr 2017 Seite 366 Rn. NVWZ-RR Jahr 2017 Seite 366 Randnummer 38: jährliche Berichte über Unterhaltung einer Kompensationsmaßnahme von Windkraftanlagen). Die Berichtspflicht ist auf die Durchführung und Unterhaltung festgesetzter Kompensationsmaßnahmen begrenzt.

Die Planfeststellungsbehörde ist gehalten und gewillt, eine engmaschige Vollzugskontrolle durchzuführen. Dafür bereitet sie sich mit dieser Nebenbestimmung vor.

#### ***Nebenbestimmung 1.5.4.6***

Auf die Begründung zu den Nebenbestimmungen wird auf Punkt 2.4.5.3.B verwiesen.

#### ***Nebenbestimmung 1.5.4.7***

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.

#### **D. Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura-2000-Gebiete**

##### (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäisches Vogelschutzgebiet)

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar.

Zusätzlich zur schutzgutbezogenen Bewertung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen wurde bei der Gesamtbeurteilung aus umweltfachlicher Sicht auch die besondere Problematik der FFH-Verträglichkeit berücksichtigt. Für die beiden FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) erfolgte eine FFH-Vorprüfung. Das Gebiet „Mirower Holm“ befindet sich in einer Entfernung von minimal 3,0 km, das Gebiet „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ in einer Entfernung von minimal 3,8 km zur nächstgelegenen Variante. Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Zu prüfen ist dann, inwieweit zumutbare Alternativen den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erfüllen können.

Beide Vorprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete in ihren Erhaltungszielen und maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten sind und damit keine FFH-Verträglichkeitsvollprüfung erforderlich wird

#### **E. Stellungnahmen/ Einwendungen zu Naturschutzrechtlichen Belangen**

##### ***TöB 2 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (UNB)***

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2020, 12. November und 18. Mai 2022 beteiligt sich die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte (im Folgenden UNB) am Verfahren und erteilt seine Zustimmung unter Einhaltung von Hinweisen und Auflagen.



### Maßnahmensicherung

Gefordert wird die rechtliche Sicherung der Grundstücke zur Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. So müsse der Eingriffsverursacher über die benötigten Flächen verfügen. Die naturschutzrechtliche Zweckbestimmung der Grundstücke und die Maßnahmen müssen auch gegen künftige Eigentümer durchsetzbar sein.

Der Vorhabenträger erwiderte darauf hin, dass für landschaftspflegerische Maßnahmen grundsätzlich eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit eingetragen werde. Sämtliche landschaftspflegerische Maßnahmen zum Vorhaben seien damit dauerhaft grundbuchlich gesichert.

Der Forderung wird gefolgt. Die Sicherung der Grundstücke wird durch die Planfeststellung der Grunderwerbsunterlagen (U14.1 und U 14.2) und der Auflagen aus Pkt. 1.5.4.2 gesichert.

Eine Sicherung der Grundstücke erfolgt lediglich nicht für die Kompensation, welche durch Kompensationsverpflichtung durch die Flächenagentur übernommen wurden. Hier wurde im Beschluss ein Vorbehalt vorgesehen, der eine Ergänzungsplanung vorsieht, um mögliche Ausgleichsdefizite zu verhindern (vgl. Pkt. 1.5.4.3).

### Verbandsbeteiligung

Im Rahmen einer Ausnahme von Biotopschutz gemäß § 30 NatSchAG M-V wird eine Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände durch die Anhörungsbehörde erwartet.

Der Stellungnahme wurde gefolgt. Die Verbände wurden im formellen Verfahren über das gesamten Anhörungsverfahren informiert und bei etwaigen Nachanhörungen ebenfalls beteiligt.

### Umsetzung der Landschaftspflegerischen Maßnahmen

Die Vertreter der UNB fordern die Umsetzung der Schutz-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend des Landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Umsetzung der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist durch die Feststellung der Maßnahmeblätter und die Auflagen aus Pkt. 1.5.4.2 und 1.5.4.3 sichergestellt.

### Verwendung von Ökokonten

Die Weitergabe eines Teils der Ökokontomaßnahme MSE-004 „Dauerhafter Wasserrückhalt im Katharinenholz zur Förderung der Moorentwicklung und ökologische Bereicherung von wasserfernen Kiefernwäldern“ in Höhe von 22.081 Kompensationsflächenäquivalenten (Maßnahme E 8), ihr Gegenstand und ihre Vergütung wurden gemäß § 8 Abs. 1 Ökokontoverordnung (ÖkoKtoVO M-V) durch den Maßnahmenträger Landesforstanstalt Mecklenburg-Vorpommern als Flä-

chenagentur und den Eingriffsverursacher Straßenbauamt Neustrelitz mit Vertrag vom 20. Januar 2023 privatrechtlich schriftlich vereinbart. Das SBA Neustrelitz hat gemäß § 9 Abs. 3 ÖkoKtoVO M-V der Planfeststellungsbehörde die schriftliche Bestätigung des Maßnahmenträgers zur verbindlichen Reservierung der Ökokontomaßnahme vorgelegt. Nach Rechtskraft der Planfeststellungsentscheidung teilt gemäß § 9 Abs. 4 ÖkoKtoVO M-V die Planfeststellungsbehörde der Naturschutzbehörde die erfolgte Anrechnung der Ökokontomaßnahme als Kompensationsmaßnahme mit.

#### Geschützte Biotopflächen

Die Kompensation der im Zuge des Vorhabens beeinträchtigten geschützten Biotopflächen soll funktional durch die im Landespflegerischen Begleitplans beschriebenen Maßnahmen erfolgen. Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Umsetzung der Maßnahmen ist verpflichtend und durch die Nebenbestimmungen 1.5.4.2 und Maßnahmeblätter gesichert. Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Biotopflächen erging eine Entscheidung unter Punkt 1.1.3.5, welche mit einer Nebenbestimmung (1.5.4.6) verknüpft wurde.

#### Einzelbaumfällung gemäß § 18 NatSchAG MV/ Alleebaumfällung gemäß § 19 NatSchAG MV

Für die zu fällenden vier Einzelbäume sind vier Ersatzbäume entsprechend den Vorgaben des Baumschutzkompensationserlasses zu pflanzen. Für die acht zu fällenden Bäume sind entsprechend der Vorgaben des Alleenerlasses MV acht Ersatzbäume verpflichtend zu pflanzen.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Es erfolgte seitens der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung unter Punkt 1.1.3.3 zur Fällung geschützter Einzelbäume, die mit Nebenbestimmungen unter Punkt 1.5.4.6 versehen wurde. Für die zu fällenden Alleebäume erging entsprechend die Entscheidung 1.1.3.4 mit derselben Nebenbestimmung. Demnach sind entsprechend des Maßnahmeblattes E3 insgesamt zwölf Bäume zu pflanzen. Der verbleibende Kompensationsbedarf wird als Ersatzzahlung geleistet.

#### Ökologische Baubegleitung

Die UNB bestätigt, dass im vorliegenden Ergebnisbericht zu artenschutzfachlichen Untersuchungen alle prüfungsrelevanten Artengruppen im ausreichenden Umfang untersucht und entsprechende Schutzmaßnahmen empfohlen wurden. Die erforderlichen artenschutzrechtlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie die aus den Untersuchungen resultierenden CEF-Maßnahmen wurden für die betreffenden Arten in Maßnahmenblättern und Karten dargestellt.

Es wird hier insbesondere die fachgerechte Begleitung aller ausgewiesenen Artenschutzmaßnahmen durch die beauftragte ökologische Baubegleitung vor, während und ggf. nach der Bau durchführung gefordert. Dies ist umso wichtiger, je länger sich der Baubeginn verzögert und

dann u.U. neue artenschutzrechtliche Belange zu beachten wären.

Der Stellungnahme wird entsprochen. Für die Umsetzung des Vorhabens wie von der UNB gefordert eine ökologische Baubegleitung vorgesehen (vgl. Pkt. 1.5.4.1).

#### ***TöB 15 - Nationalparkamt Müritz***

Mit Schreiben vom 19. August 2020 beteiligt sich das Nationalparkamt Müritz am Vorhaben und teil mit, dass sich das Plangebiet nicht im Geltungsbereich des Müritz-Nationalparks befinde und aufgrund der größeren räumlichen Entfernung keine Belange berührt würden.

#### ***TöB 35 - Landkreis Rostock***

Mit Schreiben vom 02. September 2020 beteiligt sich der durch die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen in seinen Belangen betroffene Landkreis Rostock am Verfahren und stimmt dem Vorhaben zu.

#### ***TöB 8 - StALU Mecklenburgische Seenplatte***

Mit Schreiben vom 23. September 2020, 16. September 2021, 20. Dezember 2022 und 15.03.2023 beteiligt sich das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte am Verfahren. Es werden keine naturschutzrechtlichen Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht.

Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte fordert die frühzeitige Beteiligung von Eigentümern und Bewirtschaftern, deren Flächen dauerhaft oder vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden sollen. Zudem sollen landwirtschaftliche Flächen weiterhin erreichbar bleiben und die vorhandenen Dränagen ausreichend gesichert werden.

Der Stellungnahme wurde gefolgt und durch die Nebenbestimmungen unter Punkt 1.5.3 und 1.5.10 den Forderungen und Hinweisen Rechnung getragen.

#### ***TöB 39 - StALU Mittleres Mecklenburg***

Das StALU MM beteiligt sich mit Schreiben vom 29. September 2020 und 18. Oktober 2021 am Verfahren und gibt zu bedenken, die Kompensationsmaßnahmen nach Möglichkeit auf landwirtschaftlich nicht nutzbaren bzw. landwirtschaftlich weniger wertvollen Flächen vorzusehen. Die

Maßnahme E 2.1 würde mit Umsetzung zum Verlust des Ackerstatus der Flächen führen und damit Werteverlust der landwirtschaftlichen Nutzflächen nach sich ziehen.

Es wird eine frühe Einbindung der Landwirte gefordert, eine Sicherstellung der zukünftigen Erreichbarkeit der Flächen und eine entsprechende Entschädigung, die die Verluste des Ackerstatus mit umfassen.

Die Stellungnahme kann hier nicht berücksichtigt werden, da diese Maßnahme nicht planfestgestellt wird. Sie unterliegt dem Verantwortungsbereich der Flächenagentur MV GmbH, der diese mit befreiender Wirkung vom Vorhabenträger übernommen hat und nicht Adressat dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Eine Erteilung von Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger liefe leer, da dieser wiederum durch die befreiende Wirkung nicht in Verantwortung gezogen werden kann. Erst mit Ablauf einer nicht genutzten Umsetzungsfrist kommt der Vorhabenträger wieder in die Verantwortung, s. Nebenbestimmung 1.5.4.3. Dort ist eine Ergänzungsplanung vorgesehen, die sich jedoch am Umsetzungsstand der Maßnahme E 2.1. orientiert. Gegebenenfalls muss neu oder umgeplant werden. Diese Planung wird in die Beteiligung an die zuständige untere Naturschutzbehörde gegeben und mit daraus folgender Stellungnahme neu bewertet.

Die Vereinbarkeit mit den Belangen der WRRL wird seitens der StALU MM festgestellt. So betrifft die Ausgleichsmaßnahme für die Ortsumgehung Mirow E 2.1 Halboffenlandschaft Bolzsee indirekt die Bresenitz WAMI-2000. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Extensivierungsmaßnahme landwirtschaftlicher Flächen. Diese Maßnahme wird zu einer Entlastung der Bresenitz von Nährstoffeinträgen führen. Sie ist damit im Sinne der WRRL und des Gewässerschutzes als positiv zu bewerten.

#### ***TöB 41 Wasser- und Bodenverband „Mildenitz – Lübzer Elde“***

Mit Schreiben vom 02. Oktober beteiligt sich der Wasser- und Bodenverband „Mildenitz – Lübzer Elde“ am Verfahren. Dem Vorhaben wird zugestimmt.

Die Vertreter des Wasser- und Bodenverbands fordern Auflagen zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E2.1 „Halboffenlandschaft Bolzsee“, welche teilweise an ein verrohrtes Gewässer grenzt. Zur Gewährleistung der Unterhaltung sei gemäß § 36 und §38, Abs. 1 WHG vom 01.03.2010 ein Abstand von 5 m ab Böschungsoberkante bzw. Rohrscheitel beidseitig von jeglicher Bepflanzung freizuhalten. Es könne zu Wurzeleinwuchs in der Rohrleitung kommen und somit die Funktion der Rohrleitung gefährden. Es müsse zudem mit einer angrenzenden Flächenvernässung gerechnet werden. Zudem seien bei sämtlichen vorgefundenen Gewässern

und Dränanlagen zu beachten Grundstückseigentümer und Gemeinden in das Planungsverfahren einzubeziehen.

Die Stellungnahme kann hier nicht berücksichtigt werden, da diese Maßnahme nicht planfestgestellt wird. Sie unterliegt dem Verantwortungsbereich der Flächenagentur MV GmbH, der diese mit befreiender Wirkung vom Vorhabenträger übernommen hat und nicht Adressat dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Eine Erteilung von Auflagen gegenüber dem Vorhabenträger liefe leer, da dieser wiederum durch die befreiende Wirkung nicht in Verantwortung gezogen werden kann. Erst mit Ablauf einer nicht genutzten Umsetzungsfrist kommt der Vorhabenträger wieder in die Verantwortung, s. Nebenbestimmung 1.5.4.3. Dort ist eine Ergänzungsplanung vorgesehen, die sich jedoch am Umsetzungsstand der Maßnahme E 2.1. orientiert. Gegebenenfalls muss neu oder umgeplant werden. Diese Planung wird in die Beteiligung an die zuständige untere Naturschutzbehörde gegeben und mit daraus folgender Stellungnahme neu bewertet.

Der Vorhabenträger hat jedoch die Forderungen des Verbandes an die Flächenagentur MV GmbH zur Kenntnisnahme weitergeleitet.

#### ***Anerkannte Naturschutzvereinigung V 1 - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)***

Mit Schreiben vom 16. März 2023 hat sich der BUND an dem Vorhaben beteiligt.

Die Vertreterin des BUND fordert, für das im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vorgesehene Absammeln der Schmalen Windelschnecke sicherzustellen, dass ein geeignetes Ersatzhabitat für die Windelschnecke vorliegt, in das umgesiedelt werden könne. Vor Beginn der Maßnahme müsse ein schriftlicher Nachweis über das Vorhandensein eines geeigneten Ersatzhabitats erbracht werden.

Der Stellungnahme wird abgeholfen. Durch die Nebenbestimmung in Punkt 1.5.4.4 des Beschlusses wird der fachgerechte Umgang mit der Schmalen Windelschnecke ausreichend berücksichtigt und dem Individuenverlust entgegengewirkt.

#### ***Anerkannte Naturschutzvereinigung V 4 - Landesanglerverband***

Mit Schreiben vom 20. September 2020 und 21. Oktober 2021 beteiligt sich der Landesanglerverband am Verfahren. Die Vermeidungs- Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie die gewählte Vorzugsvariante werden als vertretbar gewertet.

Es wird gefordert, dass zum Schutz der Ichtyofauna während der Bauarbeiten der Eintrag von

gewässergefährdenden Stoffen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen beauftragt werden. Dieser Forderung wird im Beschluss durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.5.4.4 und 1.5.5.2.A entsprochen.

### ***Privateinwendungen P 7, P 8***

Die Einwender bringen vor, die geplanten Maßnahmen A 1 und A 8 Stellen würden keine geeignete Kompensation für den Straßenbau darstellen. Diese Biotop seien an der Stelle bereits jetzt vorhanden. Es müssen also weitergehende Ersatzmaßnahmen als Kompensation ausgewiesen werden.

Der Vorhabenträger erwidert, die Maßnahme A1 sei auf verschiedenen Flächen geplant: sowohl am geplanten Knoten Nord als auch entlang eines Abschnittes des Grabens L03 südlich der Straße nach Lärz. Nach Kenntnis des Vorhabenträgers seien die Biotop dort nicht vorhanden, bzw. sei nicht nachvollziehbar, welche Flächen die Einwender meinen. Das betreffe auch die Fläche des geplanten Kleingewässers A 8. Beide Maßnahmen stellen einen funktionalen Ausgleich für die Eingriffe durch den Straßenbau dar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planungsunterlage für den Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12, weist anhand der Konfliktausweisungen und der einzelnen Maßnahmeplanungen aus, dass die Maßnahme A 1 (Neuanlage von Magerrasen) und A 8 (Neuanlage Kleingewässer) nicht einem vorhandenen Biotop entsprechen.

Die Anlage von Magerrasen ist auf einer bis dato landwirtschaftlichen Nutzfläche geplant, die im Kartenportal der Biotop- und Nutzungstypenkartierung als Acker und im Feldblockkataster mit Bodennutzung AF (Ackerfrucht) dargestellt ist. Sie wird zwar extensiv bewirtschaftet, ist aber nicht Biototyp Magerrasen. Im Erscheinungsbild mag sich beides (optisch) nicht sehr deutlich unterscheiden. Die Biotopaufwertung ist mit der vorgesehenen Planung also erreichbar, die Maßnahme als Eingriffsausgleich geeignet – und entsprechend bilanziert.

Das neu anzulegende Kleingewässer geschieht auf einer Fläche von ca. 500 m<sup>2</sup> großen Kleingewässers nördlich des Mirower Kanals durch die Aufweitung eines vorhandenen Grabens in einer vertieften Fläche am Waldrand. Der Vorhabenträger hat in seiner Biotopeinstufung eine „Schlagflur/ Waldlichtungsflur trockener bis frischer Standorte“ notiert, das ist das Ergebnis der

fachlich fundierten Kartierleistung. Im Kartenportal ist in der Biotop- und Nutzungstypenkartierung der Bereich sogar als Ackerfläche dargestellt, allerdings nicht im Feldblockkataster. Es mag sein, dass die vertiefte Fläche in niederschlagsreichen Jahren wegen Oberflächenansammlung bereits wie ein Kleingewässer gewirkt hat. Auch diese Maßnahme ist als Ausgleichsmaßnahme geeignet und entsprechend bilanziert. Die Planung wird so beibehalten.

#### **2.4.5.4 Immissions- und Klimaschutz**

##### **A. Verkehrslärmschutz**

Durch den geplanten Neubau der B 198 im Bereich von Mirow sind entsprechend der 16. BImSchV Maßnahmen zur Lärmvorsorge zu treffen, wenn die zulässigen Grenzwerte für das jeweilige Gebiet überschritten werden.

Die schalltechnische Untersuchung für den Neubau der B 198 hat ergeben, dass keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegen. Die Voraussetzungen für Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen durch die geplante Baumaßnahme sind nicht gegeben.

##### **B. Baulärm**

Die AVV Baulärm legt die zulässigen Lärmrichtwerte für Bauverfahren und Baumaschinen fest. Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift hat keine direkte Wirkung gegenüber den Vorhabenträger. Gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG ist die fortgeltende AVV Baulärm jedoch als das Regelwerk im Gerichts- und Verwaltungsverfahren manifestiert, auf Grund dessen nahezu alle Entscheidungen im Zusammenhang mit Lärm beim Bau getroffen werden; sie ist hier heranzuziehen und stützt die Einhaltung der Lärmrichtwerte für die zu erwartende Baustelle.

##### **C. Luftschadstoffe**

Zum Bau der B 198 als südliche Ortsumgehung der Stadt Mirow, wurde für den Westabschnitt eine Luftschadstofftechnische Untersuchung erarbeitet (vgl. Unterlage 11LuS).

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Neubau einer Bundesstraße. Somit sind gemäß den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen zu ermitteln und zu bewerten. Zur Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen wurde das Berechnungsmodell RLuS 2012 verwendet. Die Bewertung erfolgte auf der Grundlage der in der 39. BImSchV benannten Immissionswerte.

In der vorliegenden Luftschadstoffuntersuchung wird der rechnerische Nachweis erbracht, dass im Prognosefall (Westabschnitt der Ortsumgehung Mirow) an allen betrachteten Immissionsorten, wo sich die nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzungen befinden, die berechneten Immissionsgesamtbelastungen die Immissionswerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit einhalten. Die zulässigen Überschreitungshäufigkeiten der Kurzzeitwerte für Stickstoffdioxid und Schwebstaub (PM10) und für den gleitenden 8 h - Mittelwert von Kohlenmonoxid werden an allen relevanten Immissionsorten ebenfalls sicher eingehalten und deutlich unterschritten. Auch der Immissionswert für Stickoxide (als NOx) zum Schutz der Vegetation wird bereits am Fahrbahnrand eingehalten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen, im Hinblick auf die zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen, im Umfeld der zu betrachtenden Neubaustrecke der B 198 entsprochen wird.

#### **D. Klimaschutz**

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18) mit Gesetz vom 18.08.2021, schafft einen rechtlichen Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland. Das KSG ist ohne jegliche Übergangsregelung zum 18.12.2019 in Kraft gesetzt worden und sofort für alle Entscheidungen anzuwenden, auch für laufende Vorhabenzulassungen, die vor Inkrafttreten des KSG beantragt wurden, wie hier die Zulassung der OU Mirow-West.

Die Formulierung des § 13 KSG gibt seitens des Gesetzgebers vor, dass bei allen Maßnahmen und Entscheidungen die Klimarelevanz zu prüfen und bei der Entscheidung zu berücksichtigen ist und die öffentliche Hand ein vorbildhaftes klimaschutzorientiertes Entscheidungsverhalten zeigen muss. Alle Staatsgewalten müssen ihre Handlungen also am Ziel der Klimaneutralität bewusst ausrichten, auch Gesetzgeber und Behörden, darunter die Zulassungsbehörden wie hier die Planfeststellungsbehörde für das Fachplanungsrecht nach FStrG.

Soweit das KSG sich nur an Bundesbehörden, die nach Bundesrecht handeln müssen, richtet, ist die „übrige“ öffentliche Hand in Mecklenburg-Vorpommern in Ermangelung eines Landes-Klimaschutzgesetzes dennoch den Vorgaben des Klimaschutzes verpflichtet in direkter Ableitung der verbindlichen Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens und des Bundes-Klimaschutzplanes 2050. Die Zuständigkeit ist damit eröffnet. Materiell-rechtlich erfolgt die Auseinandersetzung auf Abwägungsebene im Planfeststellungsbeschluss.



Das KSG gießt die Ziele nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, in einen rechtlichen Rahmen (siehe § 1 KSG).

Maßnahmen zur Erreichung dieser gesetzlichen Ziele sind im KSG selbst nicht festgesetzt. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimakonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Als nationale Klimaschutzziele legt §3Abs.1KSG fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 % gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für die Sektoren Verkehr und Industrie fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Die Ziele und der Zweck des Pariser Klimaschutzabkommens und, soweit erfasst, des KSG sind bei der gestuften Straßenplanung auf allen Ebenen - von der Bundesverkehrswegeplanung über die Linienbestimmung bis zur Zulassung eines konkreten Straßenbauvorhabens (Planfeststellung bzw. Plangenehmigung) - gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG zu berücksichtigen. Sie sind an Vorhabenträger bei seiner Planung und an die Planfeststellungsbehörde als Entscheidungsbehörde adressiert.

Das Erfordernis, in der Abwägung in der Planfeststellung eines einzelnen Straßenbauvorhabens auch Belange des Klimas zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG). Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive – wie hier dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss – zu berücksichtigen.

Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot zwar keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 – Rn. 198).

Für das Jahr 2021 wurde durch das Umweltbundesamt auf Grundlage des KSG der jährlich zu erstellenden Daten der THG-Emissionen mit dem Ergebnis der deutlichen Überschreitung der Einsparungsvorgabe für 2021 um 3.1 Mio. t CO<sub>2</sub> veröffentlicht.

Der aktuelle Klimaschutzbericht 2022 der Bundesregierung macht deutlich, dass die Emissionen im Jahr 2021 in Deutschland um rund 4,5 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen sind. Damit wurde die Einsparungsvorgabe erst recht nicht erreicht, sondern noch deutlicher überschritten als im Vorjahr.

Daraus werden gemäß § 8 KSG Sofortprogramme der Bundesrepublik zwingend notwendig. Ein Sofortprogramm nach der festgestellten Überschreitung der Ziele für 2022 liegt zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht vor. Darauf kommt es zuvorderst jedoch nicht an. Schon die faktischen Ergebnisse der Klimaschutzberichte hinsichtlich der Vorgaben nach KSG sowie die rechtlich zwingend gewordenen Sofortprogramme, die aktuell in der öffentlichen Diskussion stehen und unstreitig die vorgegebenen Ziele nicht zu erreichen vermögen (vergl. u.a. Umweltbundesamt (UBA) Publikation „GUIDE 2021“, UBA „Bausteine für einen klimaverträglichen Sektor Verkehr 2022“ u.ä.), zeigen, dass dem verfassungsgerichtlichen Gebot des Beschlusses 1 BvR 2656/18, das Gesetzesrang erhalten hat, folgend die Gewichtung des Belanges Klimaschutz in die dynamische Phase eingetreten ist. Die Möglichkeit, die Defizite der Einsparungsvorgabe für 2021 in den Folgejahren 2022 ff aufzufangen, wird zum Zeitpunkt dieser Planfeststellung noch als realistisch eingestuft, wenn auch die Realisierungschancen zur Zielerreichung der vorgegebenen Einsparziele bis 2030 und darüber hinaus seit dem Vorjahr geschrumpft sind. Die Wichtungsverschiebung ist über die Marginalschwelle hinausgetreten. Gegenteiliges ist nicht ersichtlich.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12.12.2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905) konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben (u.a.) die Planfeststellungsbehörden als Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Schutzgut „globales Klima“ fließt also als weiterer öffentlicher Belang in die planerische Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG ein und ist auf die Vermeidung bzw. Minderung der Treibhausgas (THG)-Emissionen ausgerichtet. Gefordert ist eine sachgerechte Berücksichtigung dieses Schutzgutes. Dabei

sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen.

Diese Regelungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht die genannten Regelungen zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlte. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2030 bis 2040 hat der Gesetzgeber zudem in Reaktion auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zwischenzeitlich in Anlage 3 zu § 4 KSG vorgenommen.

Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG folgenden Gebote, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, sind allerdings nicht dahin zu verstehen, dass nur noch solche Straßenvorhaben planfestgestellt werden dürften, die klimaneutral sind, selbst emissionsmindernd wirken oder einen bestimmten Grenzwert einhalten. Die nach dem KSG festgelegte Minderung der Emissionen muss in dem jeweils betroffenen Sektor und demzufolge in den hier einschlägigen Sektoren Verkehr, Industrie und Landnutzung nicht projektbezogen, sondern dadurch erzielt werden, dass der Minderungseffekt in der Gesamtheit des dem Sektor zuzurechnenden Geschehens einschließlich durchgeführter und geplanter Maßnahmen und Projekte erreicht wird. Dies erfordert auch bei der Genehmigung eines einzelnen Projektes eine den gesamten Sektor in den Blick nehmende bilanzierende Betrachtungsweise. In der Bilanz kann die in § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 festgelegte Minderung der Emissionen beispielsweise auch durch emissionsmindernde Maßnahmen erreicht werden, die die emissionserhöhenden Auswirkungen einzelner Projekte, etwa solche des regelmäßig zu einem Verkehrszuwachs führenden Ausbaus des Straßennetzes, im Ergebnis einer Gesamtbetrachtung übersteigen. Solche Maßnahmen können zum Beispiel eine Förderung der Elektromobilität und des Radverkehrs, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen oder eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sein. Ist es mit Rücksicht auf solche möglichen emissionsmindernden Maßnahmen mithin nicht ausgeschlossen, auch ein für sich genommen emissionserhöhendes Projekt zu verwirklichen, hat die Planfeststellungsbehörde in einem solchen Fall

allerdings abzuwägen, ob und aus welchen Gründen sie das Vorhaben auch unter Klimage-sichtspunkten gleichwohl genehmigt.

Der Vorhabenträger hat mit Unterlage 12.0 Anhang A 4 eine Klimaschutzbetrachtung zum Bauvorhaben Ortsumgebung B 198 Mirow-West ergänzend vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben als solches grundsätzlich von der Natur der Sache THG-Emissionserhöhungen verursacht, kommt in ihrer Abwägung unter Berücksichtigung der Belange des Klimas zu dem Ergebnis, dass der vorgelegte Plan grundsätzlich antragsgemäß festgestellt werden kann.

Das begründet sich wie folgt:

Zunächst werden die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) durch den Verkehr (Sektor Verkehr gem. KSG) unter Heranziehung der Berechnung aus dem BVWP als das Vorhaben gesetzlich rechtfertigendes Gesetz, betrachtet, das eine bereits eigene THG-Berechnung hat vornehmen müssen.

Des Weiteren werden die Lebenszyklusemissionen (bau- und anlagebedingte sowie betriebsbedingte Emissionen i.S.d. KSG; Sektor Industrie) des Vorhabens als solchem sowie die Wirkung der Inanspruchnahme von Flächen (Landnutzung) betrachtet und unter den zusätzlichen Maßgaben, die der Planfeststellungsbehörde möglich sind, als verträglich mit den Vorgaben des KSG eingestuft.

### BVWP

Der Plangeber des BVWP hat mit der Angabe eines konkreten, durch das Gesamtprojekt OU Mirow verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes offengelegt, dass er das Problem der projektbedingten Emissionserhöhung erkannt hat. Damit hat er zugleich zum Ausdruck gebracht, dass er diesen Nachteil geringer bewertet als die sozialen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumstrukturellen und sonstigen Vorteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbunden sind (s.o.). Zugleich kann davon ausgegangen werden, dass die insoweit zuständigen Entscheidungsträger des Bundes die im BVWP ausgewiesene Erhöhung bei den von ihnen durchzuführenden emissionsmindernden Maßnahmen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele nach dem KSG erforderlich sind, als Negativposten in der Bilanz berücksichtigen.

Der errechnete Anteil der Abgasemissionen, der dem Vorhaben zuzurechnen ist, nimmt dieses Gesamtvorhaben in den Blick. Es wird hier die Verklammerung zur Herstellung der Verkehrsfunktion der beiden Vorhaben OU Mirow-West und Mirow-Süd als notwendige Voraussetzung hinzugezogen, s. Punkt 1, da die OU Mirow-West als alleiniger Abschnitt nicht gebaut wird und

unter Verkehr geht und für sich alleine gesprochen keine THG- Bilanz ausweisen kann.

Im übrigen Straßennetz wirkt das Vorhaben emissionsmindernd, weil es dort den Verkehr entlastet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der OU Mirow resultieren zu einem großen Teil aus projektbedingten Verkehrsverlagerungen im bestehenden Straßennetz. Auf der OU werden die Verkehrszahlen im Verhältnis zum Null-Fall steigen (um 100 %), während sie auf insbesondere der Ortsdurchfahrt Mirow erheblich sinken. Dieser Verkehr wird sich verlagern. Mit der Möglichkeit des gleichmäßigen Verkehrsflusses auf der Ortsumfahrung werden Abbrems- und Anfahrvorgänge sowie Stop-and-go-Fahrten, wie zurzeit innerhalb der Ortsdurchfahrt zu verzeichnen, nicht stattfinden, was einen deutlichen positiven Effekt auf die THG-Emission des Verkehrs mit sich bringt.

Dieser sich verringernde THG-Ausstoß wird sich nach der Fertigstellung des Projekts aller Voraussicht nach alsbald noch weiter verringern. Bereits jetzt zeichnet sich angesichts entsprechender gesetzgeberischer Fördermaßnahmen und Ankündigungen der Automobilindustrie sowie einschlägiger Marktanalysen ab, dass die Umstellung auf Elektromobilität deutlich schneller und in größerem Umfang erfolgen wird als noch vor wenigen Jahren angenommen. Diese Prognose liegt im Übrigen auch dem Klimaschutzplan 2050 und der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde. Nach dem Klimaschutzplan 2050 soll, worauf das Bundesverwaltungsgericht bereits in seinem Urteil zur Bundesautobahn A 39 hingewiesen hat (Urteil vom 11.07.2019 – BVerwG 9 A 13.18, Rn. 75), die zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich notwendige Treibhausgasreduzierung nicht vorrangig durch die Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsträger, sondern durch die Kombination aus einer Effizienzsteigerung der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie erreicht werden (Klimaschutzplan 2050, S. 52, abrufbar unter <https://www.bmu.de/themen/klimaschutzanpassung/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050>). Geht man mit dem Klimaschutzplan von 2050 von einem zukünftig weitgehend treibhausgasemissionsfreien Verkehr aus, dürften sich die prognostizierten Abgasemissionen deutlich verringern. Hinzu kommt, dass nach den vorgelegten Prognosezahlen für 2030 langfristig eher mit einem Rückgang der Verkehrszahlen zu rechnen ist.

Gestützt wird diese Annahme betreffend den Verkehr, der auf der Ortsumfahrung Mirow THG-Emissionen erzeugen wird, auf Angaben im BVWP über die zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Mengen, die im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP hinterlegt und dem Projektdossier zum fest disponierten Vorhaben OU B 198 Mirow als Bestandteil des Gesamtprojektes B 198n Mirow-AS Wittstock/ Dosse, A 19 des BVWP zu entnehmen sind. Dort wird eine Einsparung von 253,62 t CO<sub>2</sub> pro Jahr wegen der signifikanten Verkürzung der Verbindung zwischen Wittstock/Dosse A 19 bis Mirow einschließlich OU durch die BVWP-Projektierung berechnet.

Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-in-halte-herunterladen.html> ). Eine gegenteilige, andere Ergebnisse auswerfende Berechnungsmethode ist zum einen nicht bekannt und zum anderen hier nicht zuträglich, da der BVWP für sich die THG-Emissionen eingepreist hat bei der Aufstellung der Vorhaben im Bedarf. Die OU Mirow ist als fest disponiertes Vorhaben aufgeführt. Der Bundesgesetzgeber wertet die Ziele des Vorhabens als per se andere Belange überwiegend (Planrechtfertigung als erste Grundlage für die Zulässigkeit des Vorhabens).

Die näheren Bedingungen für die Zulässigkeit sind in den folgenden Verfahren, zuletzt an dieser Stelle der Planfeststellungsentscheidung, zu ermitteln und abzuwägen, da die weiteren klimabeeinträchtigenden Faktoren erst auf Variantenwahl und Entwurfsaufstellungsebene bekannt werden.

### Lebenszyklusemissionen

Neben den THG-Emissionen des Verkehrs ist die Herstellung des Bauwerks Straße sowie der Betrieb und die Unterhaltung mit erheblichem Energieaufwand und damit auch mit THG-Emissionen verbunden.

Die vom Vorhabenträger genutzte Grundlage, um diese Lebenszyklusemissionen überschlägig für den Bereich Straßenbau abzuschätzen, stellt die Untersuchung des Umweltbundesamtes, durchgeführt vom Öko-Institut Mottschall und Bergmann (2013) dar.

In dieser Untersuchung wurden die THG-Emissionen des gesamten Verkehrssektors einschließlich der infrastrukturbedingten Effekte in Deutschland berechnet. In diese Studie sind alle wesentlichen Faktoren der infrastrukturbedingten Lebenszyklusemissionen eingeflossen:

- Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur
  - Unterbau und Oberbau der Straßen (z. B. Deck-, Trag-, Frostschuttschicht)
  - Kunstbauten (z. B. Tunnel, Brücken, Lärmschutzwände)
  - Straßenausstattung und -beleuchtung (z. B. Schilder, Leitplanken, Lichtsignalanlagen)
  - Gebäude (z. B. Tankstellen, Rast- und Autohöfe, Meistereien).
- Betrieb der Verkehrsinfrastruktur
  - Betrieb der Straßenbeleuchtung,
  - Betrieb der Tunnel,
  - Betrieb der Lichtzeichenanlagen.

Die Lebenszyklusemissionen des Vorhabens wurden nach dem Ansatz gem. Mottschall und Bergmann 2013 mit 4,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> und Jahr für den Straßenkörper und 12,6 kg CO<sub>2</sub>-eq je m<sup>2</sup> und Jahr für die Brückenabschnitte berechnet (siehe dort Abbildung 1). Daraus ergeben sich Treibhausgasemissionen in Höhe von 178,3 t CO<sub>2</sub>-eq pro Jahr für das Vorhaben.

Mit den Auflagen zum Bodenmanagement und den Baustoffen und Bauweisen, siehe Punkte 1.5.6 und 1.5.13.2, werden die baubedingten und anlagebedingten Lebenszyklusemissionen reduziert und unnötige CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der unwiederbringlich in die Weltklimabilanz einfließt, vermieden werden.

### Landnutzungsänderung

Durch sogenannte Landnutzungsänderung infolge des Vorhabens werden als dritter, zu beachtender Aspekt THG-Emissionen als klimabeeinflussende Faktoren berücksichtigt.

Diese umfassen Änderungen der THG-Emissionen durch die Überbauung/Beseitigung bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als THG-Speicher oder –Senke dienen. Straßenbauvorhaben nehmen Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch bzw. beeinflussen sie durch landschaftspflegerische Maßnahmen. Damit wird durch Straßenbauvorhaben aktiv Einfluss genommen auf die Funktionen von Böden und Vegetation als THG-Speicher oder –Senke, die im globalen Kohlenstoffkreislauf eine wichtige Rolle spielen, denn in Böden und der Vegetation ist deutlich mehr Kohlendioxid gespeichert, als sich in der Atmosphäre befindet.

Mit der genannten Unterlage 12.0 Anhang A 4 legt der Vorhabenträger für das Vorhaben Mirow mit seiner Vorhabenlänge, Lage im Raum und im Kontext zum zu überbauenden Boden dar, wie sich das Vorhaben diesbezüglich verhält. Mittels Maßnahme des LBP wird die übrige Landnutzungsänderung nicht nur bezüglich der Eingriffsregelung, sondern auch hinsichtlich der Wirkungen auf Klimaeffekte ausgeglichen, so dass es zur Quintessenz kommt, dass die vorhabenbezogene Landnutzungsänderung nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die THG-Speicher in der Niederung und den übrigen CO<sub>2</sub> senkenden Funktionen führt.

Die THG–Emissionen aus vorhabenbedingter Landnutzungsänderung können durch die Wahl geeigneter, klimagünstiger Kompensationsmaßnahmen abgemildert/ kompensiert werden. Beim vorliegenden Projekt dienen als klimaeffiziente Maßnahmen die Neuanlage von Wald und die Herstellung von Grünland, sowie die Wiedervernässung eines Grabenabschnittes (Maßnahmen E2 und E 2a).

Zur Darstellung der einzelnen Planungsbestandteile bezüglich der Landnutzungsänderung wird auf Unterlage 12.0, Anhang A 4 verwiesen.

Der Regelungsbereich Landnutzungsänderung i.S.d. § 3 a KSG wird des Weiteren im Zusammenhang mit der Planung auch durch die Notwendigkeit der Abholzung von Waldflächen eröffnet. Es sind Waldflächen auf einer Gesamtfläche von rund 1,17 ha betroffen.

Die übliche Holzverwertung nach Einschlag und Rodung für Straßenbauvorhaben wird in die Hände des Auftragnehmers gegeben und nicht weiterverfolgt. Auf diese Weise entzieht sich die Verwertung des wichtigen CO<sub>2</sub>-Senkers Holz der Landnutzungsänderungsbilanz des Vorhabens, was eine abschließende Bewertung der Effekte auf das Klima ausschließt, aber nicht unbeachtet bleiben darf schon auf Zulassungsebene.

Wegen des gemäß § 8 i.V.m. § 11 Abs. 1 KSG durch das zuständige Bundesministerium BMDV am 12.07.2022 veröffentlichten und damit vor Planfeststellung verbindlich bekannt gemachten Sofortprogramms, bzw. auf Grund dessen, dass die vorgeschriebene einzuhaltende Jahresemissionsmenge für THG-Emissionen für das Berichtsjahr 2021 um 3,1 Mio. t CO<sub>2</sub> überschritten worden ist und es weiterer effektiver Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Klimaziele bedarf, ist zwingend zu prüfen, ob und welche Möglichkeiten in jedem Einzelfall einer behördlichen Entscheidung zusätzlich zur Eindämmung der klimaschädlichen Emissionen bestehen, um die zur Erfüllung der im KSG festgelegten Ziele zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 S. 1 KSG). Mit dem Ereignis des ersten nach Bilanzierung des Jahres 2021 erforderlich gewordenen Sofortprogramms nach § 8 KSG sowie des zweitens erforderlich gewordenen Sofortprogramm nach der Bilanz 2022 (welches zum Zeitpunkt der Planfeststellung jedoch noch nicht vorlag) kommt der Leitsatz zu 2 a der BVerfG Entscheidung vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18) zum Tragen, dass das Gewicht der Klimabelange bei fortschreitendem Klimawandel stetig zunimmt; der erste Schritt dieses Sachverhaltes ist bei Überschreiten der zulässigen THG-Mengen der Jahre 2021 und 2022 damit für 2023 getan.

Da sich das BMDV die vorgeschlagenen Maßnahmen im Verkehrssektor ausdrücklich nicht zu eigen macht, sondern differenziertere Ansätze sucht, die jedoch noch nicht beschlossen wurden, besteht keine konkrete untergesetzliche konkrete Vorgabe. Das KSG ist in solcher Ermangelung an Vorgaben unmittelbar für jede Entscheidung der öffentlichen Hand, die den Verkehrssektor generell betrifft, anzuwenden, wozu auch eine Vorhabenzulassung per Planfeststellungsbeschluss gehört.

Die daraus resultierende unmittelbare Anwendung des § 13 KSG führt zur Begründung weiterer Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss zur Gewährleistung der Vorgaben



des KSG. Dazu siehe unten zur Begründung der Nebenbestimmungen zu Gunsten des Klimaschutzes nach §13 KSG.

### Begründung der Nebenbestimmungen 1.5.13.2

#### *1.5.13.2.A Holzverwertung*

Mit durch den Planfeststellungsbeschluss ergänzend zu den vom Vorhabenträger geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt wegen der zusätzlichen Klimarelevanz der Inanspruchnahme von Wald eine Nebenbestimmung zur Verwendung des eingeschlagenen Holzes wegen der zu bewahrenden CO<sub>2</sub>-Senkenfunktion des Holzes (Ziffer 1.5.13.2.A).

Einzuschlagende Holzbestandsflächen greifen in den Regelungsbereich der Landnutzungsänderung gem § 3 a KSG ein und sind als klimabeeinträchtigend zu bewerten. Ein Abgang von im Holz gebundenen CO<sub>2</sub> einer Waldfläche kann zu einem Beitrag der THG-Emissionssteigerung und daher Verschlechterung der Jahresbilanz leisten, wenn es „falsch“ weiterverwendet wird, etwa bei Verbrennung.

Das für das Vorhaben einzuschlagende Holz in Wald und Einzelbäumen/Alleebäumen verliert auf die in der Nebenbestimmung geregelte Weise, nicht einer thermischen bzw. energetischen Verwertung zugeführt zu werden, nicht seine Senkerfunktion für CO<sub>2</sub>, da dieses im Holz gespeichert ist und durch andere Verwertung als die thermische/energetische die Speicherfunktion beibehält. Die Nutzung etwa im Baubereich als Bauholz oder ein Wiedereinbringen des Holzes in den Wald an anderer Stelle lässt die Klimabilanz des vom Vorhaben betroffenen Holzes neutral, damit nicht negativ CO<sub>2</sub> erhöhend ausfallen.

Waldeinschlag und Holzrodung ist Bestandteil der Bauvorbereitung und wird i.d.R. standartmäßig ausgeschrieben. Die Verwertung des eingeschlagenen Holzes wurde bis Inkrafttreten des KSG nicht im Zusammenhang einer nachteiligen Klimawirkung eines Vorhabens wegen Beeinflussung der Landnutzung betrachtet und spielte insofern keine besondere Rolle bei der Vorhabenzulassung.

Mit KSG spielt jedoch alles in die Zulässigkeitsfrage des Vorhabens betreffend mit hinein, was THG-relevant durch das Vorhaben bedingt wird. Holzeinschlag als Auswirkungen auf einen wichtigen CO<sub>2</sub> Speicher (Senker) muss betrachtet werden. Das Holz ist bezüglich seiner Verwertung nach erzeugter Landnutzungsänderung dem Vorhaben in seiner Klimaauswirkung zuzuechnen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher mit diesem Aspekt auseinandergesetzt und kommt zu dem Schluss, dass es für die Zulassung des Vorhabens relevant ist, wie das einzuschla-

gende Holz in die Klimabilanz hineinwirkt, weil es ein Produkt der Landnutzungsänderung darstellt, das nicht mit dem reinen Einschlag und der Rodung endet. Eine Bilanz ist in der Anlage 4, Klimaschutzbetrachtung, des Vorhabenträgers nicht aufgenommen.

In der bisherigen Praxis unterfiel die weitere Verwertung von für Vorhaben einzuschlagendem Holz dem Verantwortungsbereich des jeweiligen Auftragnehmers.

Die Leistungsverzeichnisse eröffnen allerdings die Möglichkeit unter der gängigen Nummer 106.032 4.9 einen Freitext des Auftraggebers zur Verwertung der eingeschlagenen Bäume anstelle der häufig verwendeten Nummer 4.1 („Gesamtes Holz nach Wahl des Auftragnehmers zu verwerten“). Da die Art der Verwertung von größeren Mengen einzuschlagenden Holzes eine unmittelbare Auswirkung auf die Gesamtklimabilanz des planfestzustellenden Vorhabens hat und maßgebliche Auswirkungen aus der Landnutzungsänderung als eines zentralen Sektorzieles des KSG hat, kann mit der Entscheidung über die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens die Verwertung gemäß Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG nicht allein dem nachfolgenden Vergabeverfahren überlassen werden.

Mit der für die Waldumwandlungsfläche von immerhin 1,17 ha erforderlichen naturschutz- und forstrechtliche Kompensation durch einen Aufforstungskompensationspool der Landesforst erfolgt zwar auch eine Kompensation des Verlustes der THG-Senkerfunktion der überbauten Waldfläche, die THG-Senkerfunktion der Kompensations-Aufforstung wird aber erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung in der Altersphase der Aufforstung wirksam, die einzuhaltenden Klimaziele müssen dagegen kurz- bis mittelfristig realisiert werden.

In Ermangelung untergesetzlicher Vorgaben und daraus resultierend hat die Planfeststellungsbehörde zwangsläufig § 13 KSG als Grundnorm für die Planfeststellung und die Gesamtplanung auch des Vorhabenträgers für die Betrachtung der Landnutzungsänderung des Vorhabens in ihre Abwägung einzustellen, sowohl bei der Tatsachenermittlung als bei der Norminterpretation (vergl. Faßbender, NJW 2021, 2085; Kment NVwZ 2020, 1537, Scharlau/Swiekowski-Trzaska/Keimeyer/Klinski/Sina NVwZ 2020,1 u.a.).

Sie kann sich zum einen ohnehin nicht darauf berufen, dass das von ihr zu genehmigende THG-emittierende Vorhaben keinen Einfluss auf das Makroklima hat; besondere Bedeutung ist der Variantenwahl und hinsichtlich der daraus resultierenden Vorzugsvariante den Möglichkeiten der Klima Verträglichkeit der den Lebenszyklus beeinflussenden Faktoren zu schenken.

Das gegenständliche Vorhaben emittiert neben seiner Lebenszyklusbilanz durch Landnutzungsänderung und dem daraus folgenden Umgang mit dem der ursprünglichen Nutzung der Fläche als CO<sub>2</sub>-Senke THG. Die Tatsachenermittlung ist durch den Vorhabenträger in seiner Klimaschutzbetrachtung, Unterlage Anhang A 4, im Wesentlichen erfolgt. In einzelnen Fragen wird

sie durch die Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde jedoch akzentuiert. Diese Akzentuierung wird im Gesamtgang des Abwägungsprozesses erforderlich.

In Ermangelung an sie als Zulassungsbehörde adressierte Vorgabe für den Abwägungsprozess wird das Grundprinzip der analogen Anwendung möglich und da alternativlos zwingend. Die Regelung in § 13 Abs. 2 KSG ist der Entscheidung, die in § 13 Abs. 1 KSG geregelt ist, thematisch und bezüglich des Regelungsziels vergleichbar – dort betrifft es die öffentliche Hand als Planungsbereich- davor dasselbe Vorhaben betreffend die Zulassungsbehörde. Beide unterliegen dem Prinzip der verhältnismäßigen Abwägung. Daher müssen für beide dieselben Ansätze gelten und werden hier analog herangezogen.

Daraus folgt, dass im Abwägungsprozesses unter Klimaschutzaspekten die klimafreundlichste Lösung von mehreren Lösungsmöglichkeiten zu wählen ist (Vorgabe aus § 13 Abs. 2 KSG) solange sie nicht wirtschaftlich unverhältnismäßig wird. Dabei hat sie darauf zu achten, dass nachfolgende Verfahren nicht per se behindert werden. Daher gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger als verhältnismäßig und mögliche Nebenbestimmung auf, dass er auf die Verwertungsart des umfangreich einzuschlagenden Holzes Einfluss nimmt, indem er die Vergabe entsprechend ausschreibt. Ausgeschlossen wird lediglich die thermische bzw. energetische Verwertung. Übrige Verwertungsarten sind der Entscheidung des Vorhabenträgers oder Auftragnehmers anheimgestellt. Er ist daher nicht unverhältnismäßig gebunden.

In Rechtsprechung und aktuell laufender Fach- und Rechtsdebatte wird die Zulässigkeit von Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss, die die Vergabe betreffen, aus unmittelbaren Klimaschutzgründen als zulässig betrachtet, sobald der Lebenszyklus des Vorhabens und analog die Landnutzungsänderung zulassungsrelevant betroffen sind. Schon in der Zulassungsentscheidung ist zu regeln, was erforderlich für die Bemessung der Klimabilanz des Vorhabens (aus Landnutzungsänderung und Lebenszyklusemissionen) ist, um die Einhaltung der Ziele des KSG zu wahren, vergl. den aktuellen Diskussionsstand u.a. Protokoll 36. Sitzung mit Anlage Textbaustein NRW der Expertengruppe Planfeststellung und Umweltrecht; Ad-hoc Arbeitspapier zum Klimaschutz MV.

#### *1.5.13.2.B Bodenmanagement und 1.5.13.2.C Baustoffe und Bauweise*

Das Vorgenannte betrifft hier neben den Auswirkungen etwaiger thermischer bzw. energetischer Verwertung des einzuschlagenden Holzes (Nebenbestimmung 1.5.13.2.A) auch Auswirkungen durch die Regelungen unter Nebenbestimmungen 1.5.13.2.B und 1.5.13.2.C bezüglich anfallender umfangreicher Bodenbewegungen in der geplanten Vorlastschüttung im Südad-

schnitt (Einbau von Bodenmengen) und den Verbleib überschüssiger Bodenmengen der Vorlastschüttung nach Konsolidierung des Gründungsbereiches in der Starsowniederung, was zum Wiederausfahren von Bodenmengen im Umfang von 100.000 m<sup>3</sup> führt (vergleichende Bilanz des Vorhabenträgers zur Vorlastschüttung als Vorzugsvariante für die Baugründung in der Starsowniederung). Im weiteren Verlauf der Strecke OU Mirow- gesamt, also mit dem Abschnitt West, wird wiederum Bodenmaterial zum weiteren Einbau benötigt, der eingefahren werden müsste. Um Baufahrzeugbewegungen im Umfang von ca. 10.000 LKW hinaus und dann wieder hinein zu und von einem weiter entfernt liegenden Lagerplatz (Bodenlagerflächen sind im Planfeststellungsbereich nicht vorgesehen) zu vermeiden, wird dem Vorhabenträger ein effizientes Bodenmanagement unter Nebenbestimmung 1.5.13.2.B aufgegeben. So wird die nicht eingestellte Bilanz an CO<sub>2</sub> durch LKW-Verkehr bewältigt.

Auch die Vorgabe zum Einbau klimaschonender Baustoffe in der Strecke und in den Bauwerken des Vorhabens begründet sich aus den obenstehenden Überlegungen und der Rechtfertigung der Vorgaben für die Ausschreibung und Vergabe. Sie spielen in der Lebenszyklusbilanz des Vorhabens eine erhebliche Rolle und sind zu bewältigen.

Die Auflage gegebenenfalls eine Planänderung bzw. Planergänzung vorzulegen, wenn die Ziele der Reduktion etwaiger THG-Emissionen aus Landnutzungsänderung und/oder Lebenszyklusemissionen durch die Vergabe verfehlt werden dient dazu, zum einen einen Abgleich des möglichen und gewollten Ziels und des tatsächlichen Umgangs mit den Regelungen der Nebenbestimmungen 1.5.13.2. A bis C herzustellen und sich die Möglichkeit offen zu halten, mit anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Klimabilanz gegen zu steuern.

Da die Handlungszeitfenster für die Zielerreichung des KSG insgesamt sehr klein sind und exponentielle Entwicklungen nicht unrealistisch sind, bedarf es für jedes einzelnen Vorhaben mit einer THG Emissionsbilanz jeglicher Maßnahmen, um den Beitrag zum Sektorziel so gering wie möglich zu halten. Es muss eine Möglichkeit zur Nachsteuerung geben.

Die Planfeststellungsbehörde hält sich gemäß BVerfG, Beschluss vom 23. März 2022 – 1 BvR 1187/17 –, BVerfGE 161, 63-136 für berechtigt, diese Nachsteuerung ggf auch vorzunehmen. In dem Beschluss führt das BVerfG aus (Rn. 143), gerade weil der Klimawandel durch zahlreiche, für sich genommen oftmals geringe Mengen an THG-Emissionen verursacht wird, kann er auch nur durch Maßnahmen zur Begrenzung all dieser Emissionen angehalten werden. Es liegt hier in der Natur der Sache, dass einzelnen Maßnahmen für sich genommen nicht die allein entscheidende Wirkung zukommt. Weil der Klimawandel aber nur angehalten werden kann, wenn all diese vielen, für sich genommen oft kleinen Mengen von CO<sub>2</sub>-Emissionen lokal vermieden werden, kann einer einzelnen Maßnahme nicht entgegengehalten werden, sie wirke sich nur geringfügig aus.

## **E. Stellungnahmen zum Immissionsschutz**

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2020 bestätigt der öffentliche Gesundheitsdienst des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte in Auswertung der vorliegenden Fachgutachten zur Schall- und Schadstoffimmission, dass für den Neubau keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den untersuchten Immissionsorten vorliegen bzw. die Beurteilungswerte für die Immissionsgesamtbelastung eingehalten werden. Es wird ausgeführt, dass grundsätzlich alle Varianten zu einer Verminderung der durch die derzeitige Verkehrsführung bedingten gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner der Stadt Mirow führten.

Mit Schreiben vom 30. September 2020 bestätigt das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern die akustische Plausibilität der schalltechnischen Untersuchung. Im Ergebnis wird seitens der Vertreter der Abteilung für Immissionsschutz festgestellt, dass kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht.

### **2.4.5.5 Abfallwirtschaft /Bodenschutz nach Pkt. 1.5.6**

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2020 stimmt die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte dem Vorhaben unter den im Pkt. 1.5.6 erteilten Auflagen zu.

Der Vorhabenträger hat die Baumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Die Einwirkungen auf den Boden, Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sind zu vermeiden. Insoweit sind die Maßgaben des BBodSchG und der BBodSchV bindend.

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

In der Realisierungsphase ist da die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen vom Vorhabenträger zu überwachen. Dies betrifft vor allem die Vermeidung von Bodenverunreinigungen und schädlichen Bodenveränderungen.

Bedingt durch seine Herkunft oder Vorgeschichte kann das Aushubmaterial mit sehr unterschiedlichen Stoffen belastet sein. Die daraus resultierenden Verwendungs- / Verwertungsmöglichkeiten hängen vom Schadstoffgehalt, der Mobilisierung der Schadstoffe, den Nutzungen und den Einbaubedingungen ab. Gemäß § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung von Abfällen, hier das Aushubmaterial, ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen.

Gemäß § 7 BBodSchG haben die Pflichtigen Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen. Für das Auf- und Einbringen der Materialien auf oder in den Boden gelten die materiellen Anforderungen des Bodenschutzrechtes. Sowohl nach Bodenschutzrecht (§§ 10 bis 12 BBodSchV) als auch nach Abfallrecht (LAGA M 20 TR Boden) besteht für das Aushubmaterial grundsätzlich das Erfordernis der Untersuchung vor der Verwertung des Materials sowie der Nachweis der Verwertungseignung (§ 12 BBodSchV, LAGA M 20 TR Boden Nr. 1.2.2. sowie DIN 19731 Nr. 5.1 und 5.2).

Nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse ist mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vor Beginn der Ausbaggerungsarbeiten die weitere Vorgehensweise in Bezug auf den Verbleib des Baggergutes (Verwendung / Verwertung des Aushubmaterials vor Ort oder Entsorgung in eine dafür zugelassene Anlage) abzustimmen.

Grundsätzlich kommt eine Verwertung des Baggergutes auch auf landwirtschaftlichen Flächen in Betracht. Dabei sind insbesondere § 12 Abs. 4 bis 7 der BBodSchV zu beachten. Unter anderem dürfen die Schadstoffbelastungen nur 70 % der Vorsorgewerte der BBodSchV betragen. Die Vorschriften der AbfKlärV sind dabei einzuhalten.

Entsprechend dem Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt M-V vom 30. April 2018 wird die Vorsorgepflicht nach § 7 BBodSchG durch Einhalten der guten fachlichen Praxis erfüllt (§ 17 BBodSchG). Die landwirtschaftliche Beratungsstelle im Sinne des §17 BBodSchG ist die zuständige Stelle für landwirtschaftliches Fachrecht und Beratung (LFB) bei der LMS Agrarberatung GmbH (§ 1 Abs. 2 LwBodSchZustLVO M-V).

Zur Sicherstellung der Anforderungen für die Einhaltung der guten fachlichen Praxis hat der abnehmende Landwirtschaftsbetrieb das geplante Aufbringen auf landwirtschaftlich genutzte Flächen bei der LFB einschließlich der Übergabe der vorhandenen Untersuchungen anzuzeigen. Hier erfolgt die Prüfung und ggf. Nachforderungen von Unterlagen.

Darüber hinaus muss der abnehmende Landwirtschaftsbetrieb die Verwertung des Baggergutes nach § 8 (1) Satz 4 DüV beim Landwirtschaftsamt beantragen.

Auf eine Untersuchung des Baggergutes kann verzichtet werden, wenn dieses im unmittelbaren Gewässerrandstreifen (bis ca. 6m) verbracht werden soll.

Im Rahmen der Überlassungspflicht nach §§ 4 und 6 der Abfallwirtschaftssatzung (AbfallSatz) des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte hat nach § 25 AbfallSatz die Anlieferung von Baustellen- bzw. anderen Abfällen zur Beseitigung, die nicht nach § 10 Abs. 1 AbfallSatz unter die Ausschlussliste fallen, grundsätzlich durch zugelassene Unternehmen

- zur Umladestation Neustrelitz der Ostmecklenburgischen-Vorpommerschen Verwertungs- und Deponie GmbH (OWD GmbH),
- auf die Abfallentsorgungsanlage Rosenow (AEA Rosenow) oder
- zu den Wertstoffhöfen des Landkreises (soweit die Abfälle dort angenommen werden) zu erfolgen.

Die Gewährleistung der Andienungspflicht wird durch die Abfallbehörde kontrolliert.

#### **2.4.5.6 Denkmalschutz nach Pkt. 1.1.4/ 1.5.7**

Denkmale sind gemäß § 2 Abs.1 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG MV) Sachen, Mehrheit von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.

Gemäß § 1 Abs. 3 DSchG M-V sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat sich durch Übersendung seiner Stellungnahme vom 23. Oktober 2020 am Verfahren beteiligt und mitgeteilt, dass dem geplanten Bauvorhaben die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen und sein Einvernehmen nach § 7 Abs. 6 DSchG M-V erteilt. Ebenso beteiligte sich das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV mit Stellungnahme 20. September 2021 und erteilte sein Einvernehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Vorhabengebiet vermutete Bodendenkmale bekannt seien.

In einem Urteil vom 27. April 2017 hat das Verwaltungsgericht Schwerin (2 A 3548/15 SN) festgestellt, dass das Denkmalschutzgesetz M-V keine Ermächtigungsgrundlage für Auflagen zur Sicherstellung und Bergung vermuteter Bodendenkmale zu Lasten des Bauherrn gibt. Im Einzelnen stellt das Gericht zu lediglich als Flächenumrissen gekennzeichneten Bodendenkmalen (im folgenden wörtlich zitiert) fest:

- (Rn. 43), „Nach dem eindeutigen Wortlaut knüpft § 7 Abs. 1, § 5 DSchG MV an das tatsächliche Vorliegen eines Denkmals an. Der bloße Verdacht genügt – auch wenn er auf konkrete Tatsachen gestützt sein mag – nicht.“
- (Rn. 51) „Im Ergebnis genügt es für die Annahme einer Grundstücksfläche als Bodendenkmal wegen des mit einer Unterschutzstellung verbundenen Eingriffs in Grundrechts-

positionen der Grundstückseigentümer und –nutzer nicht, dass das Vorhandensein eines Bodendenkmals nur vermutet oder auch nur für überwiegend wahrscheinlich gehalten wird.“

- (Rn. 54) „Auch ermächtigt § 7 Abs. 5 i.V.m. § 11 DSchG nicht zur Verpflichtung eines Bauherrn zur Heranziehung von archäologischen Aufsehern oder Baubegleitern. Ebenso wenig kann aus diesen Normen die Ermächtigung zur Verpflichtung eines Bauherrn zur Bergung und Erfassung der gefundenen Denkmale oder zur Information über die in Aussicht genommenen Maßnahmen abgeleitet werden. Beides ist nach § 4 Abs. 2 i.V.m. § 11 Abs. 4 DSchG MV originäre Aufgabe der Denkmalfachbehörde bzw. unteren Denkmalschutzbehörden. Die denkmalbezogenen Verpflichtungen des Bauherrn beschränken sich im Wesentlichen auf die Auskunft-, Anzeige und Erhaltungspflicht (vgl. §§ 9 Abs. 1, 11 Abs. 2,3 DSchG MV).“

Aus diesem Grund werden keine Auflagen zur Sicherstellung und Bergung der vermuteten Bodendenkmale zu Lasten des Vorhabenträgers erteilt.

Die Farbe Blau kennzeichnet Bodendenkmale, deren Veränderung oder Beseitigung nach § 7 DSchG M-V genehmigt werden kann, sofern vor Beginn jeglicher Erdarbeiten die fachgerechte Bergung und Dokumentation dieser Bodendenkmale sichergestellt wird.

Nach § 6 Abs. 5 DSchG M-V trägt der Verursacher der Maßnahme die anfallenden Kosten. Sofern bekannte Bodendenkmäler, wie die, von der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises mecklenburgische Seenplatte aufgezeigt, durch das Vorhaben berührt werden, sind die anfallenden Kosten dem Vorhaben Ortsumgehung Mirow (B 198) zuzuordnen.

Bekannte Baudenkmale, die aufgrund ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung eine unveränderte Beibehaltung ihrer Lage erfordern, sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Nicht auszuschließen ist, dass bei Bauarbeiten archäologische Funde oder Fundstellen entdeckt werden.

Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG MV. In diesem Fall ist die zuständige untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktagen nach Zugang der Anzeige, doch kann die Frist für eine fachgerechte Untersuchung im Rahmen des Zumutbaren verlängert werden (§ 11 Abs. 3 DSchG MV).

Dies wurde als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festgehalten.



#### **2.4.5.7 Kataster- und Vermessungswesen nach Pkt. 1.5.8**

Im Bereich des Vorhabens befinden sich nach Auskunft des Landesamtes für innere Verwaltung M-V vom 23. Juli 2020 keine Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze.

Mit Schreiben vom 01. Oktober 2020 weist das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte auf Festpunkte des geodätischen Festpunktfeldes innerhalb des Baufeldes hin, welche weder entfernt noch beschädigt werden dürfen. Es bestehen weder Bedenken gegen die Baumaßnahme, noch werden Bedingungen gestellt.

#### **2.5.4.8 Munitionsfunde und Katastrophenschutz (Pkt. 1.5.14)**

Die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist eine Aufgabe der Gefahrenabwehr. Sachlich zuständig für die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist neben den örtlichen Ordnungsbehörden auch das Landesamt für Katastrophenschutz als Sonderordnungsbehörde (§ 3 Landesverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel MV – Kampfmittelverordnung M-V). Nur der Sonderordnungsbehörde (Munitionsbergungsdienst) ist das Orten, Sammeln, Befördern, Bearbeiten und sonstige Behandeln von Kampfmitteln sowie deren Besitz gestattet (§ 2 Abs.1 Nr. 1 Kampfmittelordnung).

Das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V wurde im Rahmen des Verfahrens angehört. Mit Schreiben vom 5. August 2020 werden keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben, jedoch wird dem Vorhabenträger empfohlen sich rechtzeitig konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung der in Rede stehenden Fläche beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V einzuholen.

#### **2.5.4.9 Verkehrsrechtliche Belange**

Gegen das o.g. Vorhaben werden von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte keine Bedenken erhoben. Dem Vorhaben wird unter Einhaltung von Auflagen (1.5.16) mit Schreiben vom 23. Oktober 2020 zugestimmt.

#### **2.5.4.10 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht**

##### **A. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)**

Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Ver-

schlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (sog. Verschlechterungsverbot) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (sog. Verbesserungsgebot). Gleiches regelt § 27 Abs. 2 WHG in Bezug auf die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuftes oberirdisches Gewässer nur, dass hier neben dem chemischen Zustand nicht der ökologische Zustand den Maßstab bildet, sondern das ökologische Potenzial. Dabei handelt es sich um einen gegenüber dem ökologischen Zustand abgemilderten Maßstab. § 47 WHG sieht schließlich vor, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung. Diese Vorgaben gehen jeweils auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie – WRRL (Richtlinie 2000/60/EG) zurück.

Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 - C-461/13 ist geklärt, dass die Umweltziele des Art. 4 der WRRL nicht nur programmatische Verpflichtungen der Mitgliedstaaten darstellen, sondern für jedes Vorhaben verbindlich sind. Eine Genehmigung ist demzufolge zu versagen, wenn es durch die Wirkungen eines Vorhabens zu einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers kommt (Verschlechterungsverbot) oder wenn die Erreichung eines guten Zustandes bzw. eines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet wird (Verbesserungsgebot).

Eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers liegt vor, wenn sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar.

Maßgebliche räumliche Einheit, an die diese Bewirtschaftungsvorgaben anknüpfen, ist der jeweilige Wasserkörper (BVerwG 9 A 8/17) Einleitungen oder sonstige Einwirkungen auf Gewässer, die nicht selbst als Wasserkörper eingestuft sind, sind daher nur insoweit an den §§ 27, 44 und 47 WHG zu messen, wie die Gewässer in Verbindung mit Wasserkörpern stehen und es durch die Maßnahme dort zu Konflikten kommen kann.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Gewässers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein.

Zur Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf Einhaltung der o.g. verbindlichen Verpflichtungen der Gewässerbewirtschaftung hat der Vorhabenträger einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt (Unterlage 13.4). Darin wird geprüft, ob für die durch das Vorhaben betroffenen berichtspflichtigen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper sowie andere Schutzgebiete) eine Beeinträchtigung ihrer Bewirtschaftungsziele (Art. 4 Abs. 1 lit. a WRRL / § 27 WHG und Art. 4 Abs. 1 lit. b WRRL / § 47 WHG) zu erwarten ist.

Als Ergebnis dieses Fachgutachtens wurde zutreffend festgestellt, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar ist. Die genannten Feststellungen sind fachlich methodisch nachvollziehbar und nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Eine detaillierte Zustandsbeschreibung aller vom Vorhaben betroffenen Oberflächenstand- und fließgewässer – und des Grundwasserkörpers HAV-OH-4 16 Havel Oberlauf der Flussgebiets-einheit (im Folgenden FGE) Elbe, die Darstellung der Vorhabensauswirkungen auf die Wasserkörper und der Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt in Ziffer 2.3.1.4.IV, die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächen- und Grundwasserkörper erfolgt in Ziffer 2.3.2.5. Im Ergebnis wird festgestellt, dass es durch das Vorhaben weder zu einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes der Oberflächenwasserkörper kommt, noch, dass der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers verschlechtert wird.

Bezüglich der laut LAWA-BLANO Maßnahmenkatalog (Ausgabe Stand: 03.06.2020) durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde im Sinne von Bewirtschaftungszielen gemäß § 27 WHG zur Verbesserung des Gewässerzustandes empfohlenen Maßnahmen wird für die Maßnahme 36 für den Mirower Kanal (RW\_DEMV\_HVHV-0600) „Maßnahme zur Reduzierung der Belastungen aus anderen diffusen Quellen“ mit Querung des Gewässers durch die Trasse der Ortsumgehung und der zusätzlichen Straßenentwässerung in das Fließgewässer von einer Beeinträchtigung der Zielsetzung der Maßnahme ausgegangen. Durch Vorschaltung eines Schachtes mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider vor Einleitung des Straßenoberflächenwassers in den Mirower Kanal wird eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung des gesetzten Bewirtschaftungsziel 36 zur Verbesserung des chemischen Zustandes vermieden. Alle weiteren gesetzten Bewirtschaftungsziele zur Verbesserung der Zustände der vom Vorhaben betroffenen und nach WRRL berichtspflichtigen Oberflächengewässer Mirower Kanal und Mirower See werden durch

die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkfaktoren des Vorhabens nicht beeinträchtigt, so dass das Vorhaben die Erreichung eines guten ökologischen Potenzials oder guten chemischen Zustandes nicht gefährdet, somit das Vorhaben dem Verbesserungsgebot des § 27 WHG entspricht (U 13.4, S. N 107).

Die im Bewirtschaftungsplan und im Maßnahmenverzeichnis der Flussgebietseinheit „Elbe“ für den Grundwasserkörper Havel Oberlauf (HAV\_OH\_4\_16) dargestellte und auf die Belastung mit dem Schadstoff zielende Maßnahme 503 „Konzeptionelle Maßnahme; Informations- und Fortbildungsmaßnahmen“ kann auch weiterhin und ohne Beeinträchtigung durch das Vorhaben umgesetzt werden, da eine zusätzliche Belastung mit dem Schadstoff Dimethachlor-CGA 369873 durch das Vorhaben nicht entsteht. Somit steht das geplante Vorhaben den Zielen der Bewirtschaftungspläne für den Grundwasserkörper „Havel Oberlauf“ nicht entgegen, so dass das Vorhaben auch dem Verbesserungsgebot des § 47 WHG entspricht. (U 13.4, S. N 107).

#### **B. Einleitung von Oberflächenwasser/ wasserrechtliche Erlaubnis nach Pkt. 1.1.2.1**

Die Entwässerung wird als offene Entwässerung angelegt. Das anfallende Oberflächengewässer wird über die Bankette und ggf. über sich anschließende Böschungen in neu anzulegende Mulden geleitet.

Die Ausbildung der Mulden erfolgt als Verdunstungs-/Versickerungsmulden. Konstruktiv und zur Aufnahme von ggf. zufließendem Oberflächenwasser aus dem sich anschließenden Gelände und zur Aufnahme von Böschungswasser wird eine Mulde am Dammfuß auf der Seite über die nicht entwässert wird, angelegt.

Die Funktion des Grabensystems wird durch den Bau von Durchlässen bzw. Durchlassbauwerken aufrechterhalten.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nicht erfasst. Sie wird gemäß § 19 Abs. 1 WHG vielmehr rechtlich losgelöst, jedoch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erteilt. Das hat zur Folge, dass etwaige Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht auch die wasserrechtliche Erlaubnis erfassen und umgekehrt. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Die Erlaubnis und die Bewilligung stehen nach Maßgabe des § 13 WHG von vornherein unter dem Vorbehalt nachträglicher Anordnungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen. Die Erlaubnis ist zudem gemäß § 18 WHG widerruflich. Dadurch soll ein schnelles, effektives Reagieren auf veränderte Situationen ermöglicht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

Das wasserrechtliche Einvernehmen wird mit den in diesem Beschluss festgelegten Nebenbestimmungen, Auflagen und Hinweisen seitens der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte mit Schreiben vom 09. Januar 2023 erteilt.

Das Einvernehmen mit dem Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“ wird ebenfalls mit den in diesem Beschluss festgelegten Nebenbestimmungen, Auflagen und Hinweisen mit Schreiben vom 11. September 2020, 15. Oktober 2021 und 20. März 2023 erteilt.

Mit Schreiben vom 23. September 2020, 16. September 2021, 20. Dezember 2022 und 15.03.2023 beteiligt sich das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte am Verfahren. Es werden keine wasserrechtlichen Bedenken gegen das Vorhaben geltend gemacht.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gegenüber dem Straßenbauamt Neustrelitz beinhaltet die die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers aus dem Bereich der B 198 OU Mirow West über straßenbegleitende Versickerungsmulden in das Grundwasser.

Rechtsgrundlage für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ist § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG). Zuständig dafür ist gemäß § 108 Nr. 2 a Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) der Landrat des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde. Nach § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers einer behördlichen Erlaubnis, bei Planfeststellungen entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 und 3 die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. Eine Gewässerbenutzung in diesem Sinne ist u. a. das Einleiten von Stoffen in ein Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG), wozu insbesondere die Abwassereinleitung zählt. Nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist auch Niederschlagswasser Abwasser.

Die Entscheidung zur Einleitung war zu erteilen. Diese hätte nicht erteilt werden dürfen, wenn Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG vorliegen. Im Übrigen steht die Entscheidung im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG). Versagungsgründe sind vorliegend jedoch nicht ersichtlich. Weder sind durch die Einleitung des Niederschlagswassers schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG), noch ist ersichtlich, dass andere öffentliche Vorschriften nicht eingehalten werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Vor dem Hintergrund, dass für die Niederschlagsentwässerung mit den genannten teils geschöpften Gewässern Vorfluter mit ausreichender hydraulischer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen, hat die Abwägung im Rahmen der Ermessensausübung zwischen den Interessen des Antragstellers und den öffentlichen Interessen, insbesondere denen der Gewässerbewirtschaftung, ergeben, dass dem Interesse des Antragstellers der Vorzug zu geben ist.

Die Erteilung der Auflagen beruht auf § 13 WHG, wonach eine Erlaubnis, hier das Benehmen unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen ergehen kann. Sie dienen der Sicherstellung der Erlaubnisfähigkeit, der Vermeidung und dem Ausgleich nachteiliger Wirkungen auf die Ordnung des Wasserhaushaltes oder für andere und der Beobachtung und Sicherstellung der ordnungsgemäßen Betriebstüchtigkeit der Anlage.

Es ist entsprechend dem Sorgfaltsgebot des § 5 WHG, bei allen Vorhaben und Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer (Oberflächengewässer, Grundwasser) verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um Beeinträchtigungen sicher auszuschließen. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen können, die zu einer Beeinträchtigung des Oberflächengewässers/Grundwassers führen könnten.

### **C. Gewässerbau und Unterhaltung**

#### Rechtliche Grundlage

Der geplante Gewässerausbau stellt eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers (§ 67 Abs. 2 WHG) dar. Diese bedarf der Planfeststellung.

Die wasserrechtliche Entscheidung wird auf Grundlage der

- §§ 67 und 68 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) in der derzeit geltenden Fassung,
- i.V.m. § 113 Abs. 1 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V 1992, S. 669) in der derzeit geltenden Fassung und
- § 19 Abs. 1, 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in der derzeit geltenden Fassung erteilt.

#### Sachverhaltsdarstellung

Das Projektgebiet befindet sich ca. 5 km nordwestlich der Stadt Waren (Müritz) im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und umfasst offene und verrohrte Grabenabschnitte des Gewässers II. Ordnung 026-000-028 und angrenzende Flächen, die sogenannte „Wendenwiese“.

Das Gewässer befindet sich in der Unterhaltungslast des Wasser- und Bodenverbandes Müritz.

Ziel der Maßnahmen ist die Optimierung des Wasserhaushaltes in der Wendenwiese durch Rohrleitungsverschluss und Teilverfüllung des offenen Grabenabschnittes und Festlegen eines Stauzieles für den Graben 026-000-028.

Der freie Abfluss aus dem Graben und somit aus der Wendenwiese soll verhindert und der Wasserstand im Gewässer erhöht werden. Dazu wird im Wiesenbereich der verrohrte Abschnitt des Gewässers II. Ordnung 026-000-028 beidseitig verschlossen, d.h. Verschluss der Ablaufrohrleitung am Schacht im nördlichen Bereich der Wendenwiese (ca. Stat.0+250 m) sowie am Rohrleitungseinlauf (ca.Stat.0+500 m). Die entsprechend verschlossene Rohrleitung von ca. 250 m Länge verbleibt im Boden.

Die Wasserstandseinstellung (Wasseranstau bzw. Ablauf) wird über einen Schlucker hergestellt. Das Stauziel ist festgelegt mit 75,45 m NHN (Oberkante Schlucker/ Überlauf). Weiterhin ist eine Grabenverfüllung auf ca. 20 m im südlichen Grabenteil geplant.

Der Gewässerabschnitt ca. Stat. 0+250 m bis Stat. 0+800 m des Gewässers II. Ordnung 026-000-028 wird mit Durchführung der Maßnahme entwidmet (Herausnahme aus dem Anlagenbestand des WBVs Müritz) und fällt damit aus der Unterhaltungslast des WBV Müritz, ca. 550 m.

Ab Stat.ca < 0+250 m, Überlauf/ Schachtablauf verbleibt das Gewässer II. Ordnung 026-000-028 im Anlagenbestand des WBV Müritz.

#### Vorhabenrechtfertigung

Das Vorhaben „Optimierung des Wasserhaushaltes Wendenwiese bei Grabowhöfe“ ist Teil der Ausgleichsmaßnahme E 2a im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B 198 Ortsumgebung Mirow und dient in Kombination mit weiteren Maßnahmen der Kompensation von Bodenversiegelungen, Überbauungen sowie dem Verlust natürlicher Lebensräume durch die o.g. Baumaßnahme.

#### Begründung der Nebenbestimmungen

Gemäß § 36 VwVfG M-V kann die wasserrechtliche Entscheidung mit Nebenbestimmungen versehen werden, wenn diese sicherstellen sollen, dass die gesetzlichen Voraussetzungen der Entscheidung erfüllt werden. Die erteilten Auflagen sind Maßnahmen, um den Forderungen nach § 67 Abs. 1 und § 68 Abs. 3 WHG gerecht zu werden.

Im Rahmen der Gewässeraufsicht obliegt der zuständigen Wasserbehörde gemäß § 100 WHG die Überwachung der Gewässer und der Maßnahmen, soweit diese dem Genehmigungsverfahren nach dem Wasserrecht unterliegen. Die erteilten Auflagen dienen der Durchsetzung dieser Rechtsvorschrift und sind somit erforderlich.

### Stellungnahmen betroffener Träger wasserrechtlicher Belange

Nach § 68 Abs. 1 WHG bedarf der Gewässerausbau der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG entscheidet die Planfeststellungsbehörde über das Vorhaben (hier: Gewässerausbau) im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. Das Einvernehmen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte wurde mit Schreiben vom 24. April 2023 zuzüglich der wasserrechtlichen Entscheidung zum Gewässerausbau, Aktenzeichen: Az. 662-PG-71156-04-2023 erteilt.

Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen konnte den Stellungnahmen des WBV Müritz vom 21. Oktober 2021 und 28. März 2023, der Stadt Waren vom 01. September 2021 und der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vom 23. April 2023 entsprochen werden.

#### **D. Belange der Müritz-Havel-Wasserstraße**

Das Bauvorhaben kreuzt die Müritz-Havel-Wasserstraße bei km 24,390.

Die Müritz-Havel-Wasserstraße ist nach der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes. Sie wird von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hoheitlich verwaltet und unterhalten.

Auf der Bundeswasserstraße verkehren nach der geltenden Binnenschifffahrstraßen-Ordnung Schiffe mit einer Länge von max. 41,60 m und einer Breite von 5,10 m. Die zulässige Abladetiefe richtet sich nach dem Wasserstand, max. zugelassen sind hier 1,40 m Tauchtiefe.

Für die neue Kreuzung der B 198 im Zuge der Ortsumfahrung Mirow West in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland mit der Bundeswasserstraße Müritz-Havel in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, Bundeswasserstraßenverwaltung, wurde zudem eine Kreuzungsvereinbarung gemäß § 41 Abs. 2 des Bundeswasserstraßengesetzes abgeschlossen, welche Art, Umfang und Durchführung von Maßnahmen sowie Rechtsbeziehungen der Kreuzungsbeteiligten regelt. Kreuzungsbedingte Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde sind daher entbehrlich.

Mit Schreiben vom 29. Juli 2020, 9. September 2020 und im Zuge des Erörterungstermins beteiligt sich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel (WSA) am Verfahren. Unter Beachtung, der in Punkt 1.5.12 festgelegten Nebenbestimmungen und Zusagen (Pkt. 1.6) wird dem Vorhaben zugestimmt.



### Verschlechterung der Sichtverhältnisse

Seitens des WSA wird zunächst gefordert, dass die geplanten Brückenwiderlager außerhalb von der Wasserstraße stehen müssen, da auf der Wasserstraße ein enormer Schiffsverkehr (besonders in den Sommermonaten) vorhanden sei und die Boote, die auf die Schleusung an der Schleuse Mirow warten, sich bis zum Ragunsee zurückstauen würden. Die Sichtverhältnisse dürften sich nicht verschlechtern.

Der Vorhabenträger erwidert, die geplanten Brückenwiderlager lägen außerhalb der Wasserstraße, die Spundwände zur Wasserstraße hätten eine lichte Weite zueinander von 24,10 m und würden den Anforderungen (24,00 m) des WSA entsprechen. Da das Bauwerk in der Geraden läge, sei die Sicht nach wie vor vollumfänglich gegeben. Die lichte Breite zwischen den Widerlagern (Sicht) betrage ca. 28,50 m.

Im Erörterungstermin trägt die Vertreterin des WSA vor, dass sich die Sichtverhältnisse sehr wohl verschlechtern würden, jedoch nach Umsetzung des Bauvorhabens noch ausreichend seien, sodass aus wirtschaftlichen Gründen den Breiten der Brücke zugestimmt wird.

Folglich bedarf es keiner Planänderung.

### Brückenhöhe

Das WSA fordert hinsichtlich der Brücke eine Durchfahrtshöhe von min. 4,25 m über MHW, dabei seien die Durchbiegung und evtl. Setzungen der Brücke zu berücksichtigen

Der Vorhabenträger erwidert, dass er seine Planung nach früheren Vorgaben des WSA vorgenommen habe. Durch den nachträglich durch das WSA angegebenen, veränderten Wasserstand werde die abgestimmte Planung beeinträchtigt. Das neue MHW läge bei 62,48 m ü NHN (DHHN 92) und somit 3 cm höher als das zur Planung vorliegende MHW von 62,45 m ü NHN. Bereits 2 m neben der Spundwand sei die geforderte lichte Höhe (unter Einbeziehung möglicher Setzungen) erreicht. Demzufolge könne die lichte Durchfahrtshöhe von 4,25 m zur Achse 20 hin bis ca. 2 m vor der Spundwand (Begrenzung der Wassertrasse) gewährleistet werden. In diesen letzten 2 m verringere sich diese Höhe um bis zu 2 cm auf ca. 4,23 m.

Die Vertreterin des WSA erklärt sich damit einverstanden.

### Höhe der Spundwände

Das WSA weist darauf hin, dass die Oberkanten der Spundwände von den Brückenwiderlagern lt. Längsschnitt bei + 62,70 m ü. NHN und demnach nur noch 22 cm über dem MHW seien.

Nach den Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen, Ausgabe 2011 S. 3 sollte der Freibord zwischen der Spundwandoberkante zum BWo/ MHW mind. 0,7 m betragen; bei den Wasserstraßen, die wie hier vorrangig vom Sportbootverkehr genutzt werden, ist ein niedrigerer Freibord möglich; die Spundwandoberkanten sollten hier mind. 0,50 m über MHW = + 62,98 m ü. NHN sein.

Der Vorhabenträger hat darauf hin seine Planung angepasst und ein Deckblatt erstellt, welches die Forderung des WSA erfüllt.

Der Stellungnahme wird abgeholfen, es wird auf die Unterlage 10 Blatt D1 verwiesen.

#### Weite der Spundwandinbindung

Das WSA weist darauf hin, dass die Spundwandinbindung auf beiden Seiten nicht weit genug sei. Sie ende laut Lageplan bei + 62,50 m - dieses entspräche ungefähr dem MHW.

Bei dieser Geländehöhe würden die Spundwände durch Sunk und Schwall, die vom Schiffsverkehrs hervorgerufen werden, regelmäßig hinterspült. Die Spundwände sollten von 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Brückenpfeiler reichen und dann unter 45° in das vorhandene Ufer einbinden.

Im Zuge des Erörterungstermins betont die Vertreterin des WSA, dass es sich hierbei nur um eine Empfehlung, nicht um eine Forderung handele.

Der Vorhabenträger wird der Empfehlung technisch so folgen, dass er innerhalb der Baufeldgrenzen bleibt. Die Details folgen in der Entwurfsplanung des Brückenbauwerks.

#### Gefährdungsraum unter der Brücke

Das WSA fordert, entsprechend der Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen, Ausgabe 2011, Seite 3 den Gefährdungsraum unter der Brücke zu ermitteln und ggf. die Brücke auf Schiffsanprall zu bemessen.

Die Forderung wird im Erörterungstermin durch die Erwiderung des Vorhabenträgers als erledigt erklärt. Der Gefährdungsspielraum wurde bereits bei der Planung berücksichtigt, entsprechende Aussagen zum Entfall auf Schiffsanprall werden im Erläuterungsbericht Entwurfsplanung Brückenbauwerk ergänzt. Mit der Bermenbreite größer 1 m befindet sich das Widerlager nach der „Richtlinie für die Ermittlung des Gefahrenraumes an Bundeswasserstraßen“ an der Wasserstraße der Klasse I außerhalb der Gefährdung durch Schiffsanfahrungen.

### Blendwirkung

Das WSA fordert Maßnahmen, die verhindern, dass die geplante Irritations- und Kollisionschutzwand die Schifffahrt durch Blendung beeinträchtigt.

Der Vorhabenträger erläutert seine Planung. Demnach solle die vorgesehene Schutzwand im unteren Bereich lichtundurchlässig (RAL 5024 – pastellblau, RAL 7047 – telegrau) ausgebildet werden, um eine Blendwirkung bei Fischottern zu vermeiden. Dies vermeide ebenfalls Blendwirkung/Beeinträchtigung für Schiffe.

Der Stellungnahme wird durch Auflage und Zusage (Pkt. 1.5.12 und 1.3) abgeholfen.

### Brückenentwässerung

Der Brückenentwässerung wird unter Einhaltung der unter Punkt 1.5.12 erteilten Nebenbestimmung zugestimmt. Die Einarbeitung von Hinweisen des WSA wird im Zuge der Entwurfsplanung abgestimmt.

### Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Sämtliche Eingriffe in die Wasserstraße bedürfen grundsätzlich einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (§ 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG). Diese ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ausgeschlossen und ist bei entsprechendem Bedarf direkt beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zu beantragen. Um eine rechtzeitige Genehmigung zu gewährleisten, ist diese rechtzeitig vier Wochen zuvor zu beantragen (vgl. Pkt. 1.5.3). Es wird betont, dass dies insbesondere auch für die Vorarbeiten – also Baugrunduntersuchung und Aufnahme eines aktuellen Querprofils und dann fortlaufend für die gesamten Bauarbeiten gilt. Einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bedarf nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen einschließlich des Verlegens, der Veränderung und des Betriebs von Seekabeln in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Die strompolizeiliche Genehmigung einschließlich der Nebenbestimmungen bezweckt, solche außerhalb der Verkehrsnutzung der Wasserstraße (Befahren der Wasserstraße) liegenden Vorhaben an die Erfordernisse anzupassen, die sich aus der Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen ergeben. Die Genehmigung soll erreichen, dass der aus § 5 WaStrG folgende Widmungszweck ständig erfüllt werden kann.

### Grunderwerb

Das WSA erläutert, dass es für den Erwerb des WSV-eigenen Flurstückes 4 durch den Vorhabenträger einer Entbehrlichkeitsprüfung und Entlassung der Flächen aus der Planungshoheit der WSV bedürfe.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die benötigten Flächen der Bundesstraßenverwaltung ständig zu überlassen seien, da das zukünftige Brückenbauwerk Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen werde.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es wird auf das sich anschließende Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

### Gestattungsvertrag

Das WSA fordert für die geplante Entwässerungsleitung zur Brückenentwässerung den Abschluss eines Gestattungsvertrages.

Der Vorhabenträger erwidert, dass grundsätzlich die gesamte Einleitmenge und Einleitgeschwindigkeit auf Flächen, die im Eigentum der Bundesstraßenbauverwaltung verbleiben, entfallen solle. Im Erläuterungsbericht der Entwurfsplanung des Bauwerkes werde dafür der Nachweis ergänzt, was keine gesonderte zusätzliche Gestattung erfordere.

Gleichfalls sagt er zu, dass er, sollte sich im Rahmen der Prüfung in der Entwurfsplanung ergeben, dass doch die Bundeswasserstraße betroffen sein wird, einen Gestattungsvertrag mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abschließen werde (vgl. Pkt. 1.6).

Mit der Zusage erklärt die Vertreterin des WSA die Erledigung der Forderung.

### **E. Wasserbuch**

Die Entscheidung über die Eintragung der Einleiterlaubnis in das Wasserbuch beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie beruht auf § 87 Abs. 2 Nr. 1 WHG (Wasserhaushaltsgesetz). Hiernach sind alle erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse einzutragen, die nicht nur vorübergehenden Zwecken dienen.

### **F. Einleitstellen**

Für die in der Unterlage 13.1 erläuterte Entwässerung sind keine Einleitstellen in Gewässer 1. oder 2. Ordnung vorgesehen. Somit erfolgt keine Direkteinleitung.

Lediglich bei starken Regenereignissen können die straßenbegleitenden Versickerungsgräben überlaufen. Für den Fall wird davon ausgegangen, dass alle Gräben voll sind und ein Überlauf stattfindet. Eine Verbindung zu Gewässer erster oder zweiter Ordnung besteht nicht.

## **G. Grundwasserschutz /Wasserschutzgebiete**

Die Bewertung der Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber den Vorhabenauswirkungen wurde gemäß UVS 2009 S. 42 Abschn. 3.5.2.2 Tab. 3.5.2-1 aus den standortspezifischen Kriterien Grundwasserflurabstand, Geschützteitsgrad gegenüber eindringenden Schadstoffen sowie Grundwasserfließgeschwindigkeit (Schadstoffausbreitung) abgeleitet und ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch plausibel. Als Arbeitsgrundlage für die Bestandserfassung und Bewertung des Grundwassers im Untersuchungsgebiet wurden die Karte der Grundwassergefährdung und die Karte der Hydrologischen Kennwerte GWL 1 aus dem Hydrologischen Kartenwerk der DDR (1984) herangezogen. Dieses Kartenwerk ist auch aktuell Grundlage für die Grundwasserzustandsdarstellung des im Internet öffentlich zugänglichen Umweltkartenportals des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V und stellt somit eine geeignete fachliche Bewertungsgrundlage dar. Zwar liefert die Darstellung aufgrund der Großmaßstäbigkeit des zur Verfügung stehenden vorhandenen Kartenmaterials, das kleinräumige Differenzierungen und quantitative Aussagen z.B. zu Moormächtigkeiten oder anthropogenen Überformungen nicht zulässt, nur entsprechend begrenzte Aussagen der Bestandssituation des Grundwassers. Dass aufgrund dessen die Erfassung und Bewertung der Grundwasserbestandssituation durchaus Ungenauigkeiten durch Verallgemeinerungen aufweisen kann, führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber nicht wie von den Einwendern P 3, P 4 und P 5 beanstandet dazu, dass die in den Unterlagen der UVS dargelegte Beurteilung der Empfindlichkeit des Grundwassers als völlig falsch anzusehen ist.

Die Baumaßnahme befindet sich nicht in einem Wasserschutz-/Wassergewinnungsgebiet. Es sind keine bautechnischen Maßnahmen erforderlich.

### **2.5.4.11 Forstwirtschaftliche Belange**

Die Rodung von Wald und die Überführung in eine andere Nutzungsart bedarf der vorherigen Waldumwandlungsgenehmigung (§ 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V). Diese kann erteilt werden, da keine Versagungsgründe gemäß § 15 Abs. 4 LWaldG vorliegen.

Durch das Vorhaben werden insgesamt 1,17 ha Wald im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V umgewandelt. Dies entspricht 33.083 Waldpunkten. Der Vorhabenträger ist zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung verpflichtet.

Die Ermittlung der Kompensation der nachteiligen Folgen der Waldumwandlung erfolgte nach landesweit einheitlichen Grundsätzen für die Bewertung von Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen der Landesforst M-V, Stand 2015. Die Bewertungsgrundsätze der Landesforst M-V sind identisch mit den Bewertungsgrundlagen und dem Bewertungsverfahren der Waldfunktionsbewertungsverordnung – WaldFBewVO M-V vom 17.12.2021. Mit dem Bilanzierungsmodell der Landesforstanstalt M-V bzw. dem Berechnungsverfahren der WaldFBewVO M-V ergibt sich eine Waldumwandlung von 33.083 Waldpunkten.

Die Flächen der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen A 2.2 „Entsiegelung und Sukzession“, A 3 „Feldgehölz auf einer Restfläche“ und A 5 „Sukzession“ erreichen aufgrund ihrer zusammenhängenden Lage die Mindestanforderungen für Wald (vgl. § 2 Abs. 3 LWaldG). Dem entsprechend ist eine Erstaufforstungsgenehmigung gemäß § 25 LWaldG erforderlich.

Es handelt sich um Flächen (1.262 m<sup>2</sup>), der derzeit versiegelten, nicht mehr benötigten Straßendecke im Bereich des künftigen Verschwenks der neuen B 198 am Baubeginn. Durch den Verschwenk der neuen von der alten Bundesstraße entsteht zudem eine Restfläche (415 m<sup>2</sup>), die derzeit landwirtschaftlich genutzt wird. Diese Fläche wird aus der Nutzung genommen und bis zur Grenze des Flurstücks 13/2 erweitert, sodass keine unwirtschaftliche Restfläche auf der Ostseite der B 198 für das Flurstück verbleibt. Die Nebenflächen (1.150 m<sup>2</sup>) an der alten Bundesstraße sollen nicht weiter gepflegt und sich selbst überlassen werden. Es soll sich eine sukzessive Gehölzfläche entwickeln. Die Lage der Flächen ist in der Unterlage 12.2.1, Blatt 1 dargestellt. Das Ziel der Maßnahmen, eine Entwicklung zum Vorwald, entspricht den Maßgaben der Eignung zur Erstaufforstung im Sinne von § 24 Abs. 3 LWaldG, da es zur Abrundung bzw. Bildung größerer Waldflächen führt.

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020, 21. Oktober 2021 und im Zuge des Erörterungstermins wurde das Einvernehmen gemäß § 42 Abs. 2 NatSchAG MV zur Naturschutzgenehmigung und gemäß § 10 Nr. 3 LWaldG hinsichtlich der forstrechtlichen Entscheidungen zwischen der unteren Naturschutzbehörde und der Forstbehörde hergestellt. Die seitens der Forstbehörde geforderten Nebenbestimmungen sind Bestandteil dieses Beschlusses (s. Pkt. 1.5.11).

Die bei der Forstbehörde zu beantragende Fahrgenehmigung für das Befahren der Waldfläche ergibt sich aus dem Landeswaldgesetz. § 28 LWaldG bestimmt, dass das Fahren mit Kraftfahrzeugen aller Art außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen und Wege nur dem Waldbesitzer, seinen Beauftragten und den hierzu gesetzlich Befugten sowie den Jagd ausübungsberechtigten und ihren Beauftragten gestattet ist. Die Forstbehörde kann Dritten auf Antrag das Befahren von Straßen und Wegen genehmigen. Dabei sind die schutzwürdigen Inte-

ressen des Waldbesitzers zu wahren. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die Fahrgenehmigung nicht. Die Forstbehörde entscheidet hierüber im Einzelfall.

Die Erstaufforstung erfolgt durch Entsiegelung, sukzessive Entwicklung und das Anpflanzen von Heistern. Daher waren Nebenbestimmungen bezüglich der Auswahl und Anzahl der Baumarten, Anforderungen an die Pflanzung und Unterhaltung usw. nicht erforderlich.

#### **2.5.4.12 Versorgungsleitungen**

Die Belange der Versorgungsunternehmen wurden in den Nebenbestimmungen unter den Punkten 1.5.3 und 1.5.15 berücksichtigt.

Das Bauvorhaben berührt den Verlauf verschiedener Ver- und Entsorgungsleitungen. Die Versorgungsunternehmen wurden am Verfahren beteiligt. Die Leitungsträger haben in Absprache mit dem Träger des Bauvorhabens die rechtmäßig hergestellten Leitungen aller Art im notwendigen Maß zu ändern. Die Kostenregelung bestimmt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.

#### **TÖB 24 E.DIS Netz GmbH – Regionalbereich M-V**

Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV. Mit Schreiben vom 30. September beteiligt sich die E.DIS Netz GmbH und weist auf die Anforderungen der sich im Baufeld befindlichen Anlagen hin. Ein Vertreter der E.DIS Netz GmbH ist im Erörterungstermin zugegen und ist mit der Planung des Vorhabenträgers einverstanden.

Hinsichtlich der Ferngasleitung, welche erst im Jahr 2014 verlegt wurde und dessen Verlegung aus Sicht des Vertreters der E.DIS Netz GmbH sehr kostenintensiv sei, erwidert der Vorhabenträger, dass kein Bedarf der Verlegung gesehen werde.

Der Vorhabenträger wird die E.DIS Netz GmbH frühzeitig (siehe Punkt 1.5.3) über den Bauablauf informieren und diese bei der Ausführungsplanung beteiligen. Die Sicherung, sofern eine Umverlegung vermieden werden kann, wird durch die Nebenbestimmungen im Punkt 1.5.15 gesichert. Dies gilt ebenfalls für die 20 kV-Kabelanlage.

Den Befürchtungen des Versorgungsträgers, dass die Leitung, welche sich in einer Tiefe von etwa 1 m bis 1,10 m befindet, durch ein zu hohes Gewicht der Aufschüttung gefährdet wäre, wird durch die Zusage (Pkt. 1.6) im Einverständnis mit der E.DIS Netz GmbH begegnet.

## **TÖB 28 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom Technik GmbH, ist beauftragt und bevollmächtigt für die Telekom Deutschland GmbH aufzutreten und hat mit Stellungnahme vom 04. August 2020 Hinweise zu Änderungen und Sicherungen der Telekommunikationsanlagen im Bau Feld gegeben. Prinzipiell bestehen keine Einwände. Im Erörterungstermin erklärt der Vertreter der Telekom Technik GmbH seine Forderungen mit der Zusage des Vorhabenträgers und der Aufnahme der Auflagen als ausreichend berücksichtigt.

Mit der Nebenbestimmung 1.5.3 Unterrichtungspflichten ist sichergestellt, dass der Einwender für die Verlegung seiner Telekommunikationsanlagen ausreichend Bauvorlaufzeit erhält.

Die Nebenbestimmungen des Punktes 1.5.15 sind ausreichend, um vorhandene Leitungen während der Bauzeit zu schützen und langfristig zu sichern.

Der Forderung seitens der Telekom nach Sicherung der Telekommunikationslinien in zukünftig entfallenden Verkehrsflächen, wird seitens des Vorhabenträgers durch Zusage im Punkt 1.6 dieses Beschlusses abgeholfen.

### **2.5.4.13 Belange der Bundeswehr**

Die B 198 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN Nr. 71), sodass nach Fertigstellung der Ortsumgehung eine Verlegung der Militärstraße auf die neue Trassenführung erfolgt.

Dementsprechend sind bei der Planung die Forderungen gemäß RIST (Richtlinien für Infrastrukturforderungen an Straßen) und RABS (Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge) in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten.

Mit Schreiben vom 18. September 2020 beteiligt sich das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr am Verfahren und teilt mit, dass bei Einhaltung, der unter Pkt. 1.5.17 angeordneten Auflagen keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

### **2.5.4.14 Eisenbahnrechtliche Belange**

Das Vorhaben kreuzt die gemäß § 11 allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) stillgelegte Bahnstrecke 6942 Buschhof - Thurow (M-V.) bei Bau-km 2+850. Es handelt sich hierbei um eine Bahnstrecke, welche weiterhin als Bahnanlage gewidmet ist. Eine Freistellung im Sinne des § 23 AEG erfolgte nicht. Somit darf der neue Eigentümer (gekauft von der Deutschen Bahn AG), die Regio Infra GmbH & Co. KG mit Sitz in Putlitz, als nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (nachfolgend RIN genannt), den Betrieb auf der Schiene jederzeit reaktivieren.



### **A. Landeseisenbahnaufsicht**

Der Vertreter der Landeseisenbahnaufsicht hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde telefonisch am 17.5.2022 seine Stellungnahme vom 18. August 2020 bestätigt. Das Grundstück der Eisenbahn im Kreuzungsbereich sei immer noch eisenbahnrechtlich zweckbestimmt. Für den Fall, dass der Bahnbetrieb auf der Strecke wiederaufgenommen werden sollte, müsse der Straßenbaulastträger der B 198 unter Tragung aller kreuzungsbedingten Kosten nachträglich eine neue höhengleiche Kreuzung (Bahnübergang) herstellen. Die Kreuzung sei mit einer zugbedienten technischen Sicherung mit Lichtzeichen und Schranken zu sichern. Das Herstellen der höhengleichen Kreuzung sei baulich ohne großen Aufwand möglich. Straße und Eisenbahntrasse lägen auf fast gleichem Geländeniveau. Ferner müsse für die Nutzung des Grundstückes eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Genehmigung für die höhengleiche Kreuzung könne durch die Landeseisenbahnaufsicht nach Antragstellung erteilt werden.

### **B. Deutsche Bahn AG**

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2020 beteiligt sich die Deutsche Bahn AG am Verfahren und teilt mit, dass ihre Belange nicht betroffen seien.

### **C. Eisenbahnbundesamt**

Das Eisenbahnbundesamt beteiligt sich mit Schreiben vom 24. September 2020 am Verfahren. Die Stilllegungsentscheidung wird bestätigt. Seitens des Eisenbahnbundesamtes kann dem Plan im Bereich der Kreuzung mit der Bahnstrecke nur unter der Bedingung zugestimmt werden, dass im Planfeststellungsbeschluss eine Verfügung ergeht, die den Vorhabenträger verpflichtet, im Falle der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs eine Kreuzung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz herzustellen (niveaufrei, ggf. mit Ausnahmegenehmigung als BÜ). Die Herstellung der Kreuzungsanlagen darf kostenmäßig nicht zu Lasten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gehen. Dieser Forderung wird durch die Nebenbestimmung entsprochen.

### **D. Regio Infra Nord-Ost (RIN)**

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2020 beteiligt sich die Regio Infra Nord-Ost am Verfahren und nimmt auch an der Erörterung teil.

### Betroffene Strecke 6942

Das Eigentum an der Eisenbahninfrastruktur der Strecke 6942 vom Streckenbeginn km 0,000 in Buschhof bis zum km 27,310 (Einfahrsignal Bhf. Neustrelitz; ab hier Infrastruktur der DB Netz AG) der Regio Infra GmbH & Co. KG (RIG, Muttergesellschaft) wird bestätigt. Die RIG hat die RIN mit der Betriebsführung der Strecke und Anlagenverwaltung der Bahnanlagen beauftragt, die alle Rechte und Pflichten für die RIG wahrnimmt. Eine gesonderte Stellungnahme der RIG erfolgt daher nicht. Zudem wird erklärt, dass die RIN eine Betriebsgenehmigung für die stillgelegte Strecke habe.

Die RIN erklärt, dass die Grundstücke der Strecke 6942 zwischen Bahn-km 0,000 - 7,152 (Höhe ehem. Bahnübergang an L 25) neben den Grundstücken und Bahnanlagen der bis zum km 0,000 verlaufenden Strecke 6941 Wittenberge - Buschhof an die Stadt Wittstock/Dosse verpachtet seien; als Pachtzweck sei die Errichtung von Wegeflächen bei Ausschluss einer Nutzung durch Kraftfahrzeuge vereinbart. Hier wird auf Punkt 2.5.4.15 verwiesen.

### Streckenkabel der DB Netz AG

Entlang der gesamten Bahnanlagen befindet sich ein Streckenkabel der DB Netz AG, welches eine in Betrieb befindliche Bahnanlage darstellt und sowohl der RIG/RIN als auch allen anderen, Rechte an der Eisenbahninfrastruktur Besitzenden eine ständige Sicherung vor Beeinträchtigungen aufgibt. Die Sicherung wird durch die Nebenbestimmung 1.5.18 gewährleistet. Die Kabelanlage wird im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 44 geführt.

### Darstellung in Planunterlagen

Der Vertreter der RIN bemängelt, dass der Vorhabenträger in der Verfahrensunterlage der „A-1 Verfahrensunterlage ROV Westabschnitt“ die Bahnstrecke nicht erwähnt und nicht als Zwangspunkt bewertet habe. Somit seien Belange anderer Betroffenen nicht ausreichend berücksichtigt worden. Dies treffe auch auf die Unterlage „B-1 Vorplanung Westabschnitt“ zu. Hier sei im Abschnitt von einer „Einbeziehung des Wirtschaftsministeriums bzgl. der Bahnstrecke Mirow - Rechlin“ geschrieben worden, dass diese Bahnlinie bereits gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt und somit als solche nicht mehr existent sei, wohingegen die aktive Strecke der RIN nicht erwähnt sei. Auch die Unterlage „PLF 2020-Unterlage 1 Erläuterungsbericht enthalte im Abschn. 4.3. „Kreuzungen und Einmündungen“ keinerlei Hinweis auf eine Kreuzung mit der Bahntrasse.

Der Vorhabenträger hat erwidert, dass es vormalige Abstimmungen zum Umgang mit der stellten Bahnstrecke gegeben habe. So sei geplant gewesen, einen Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss zu erwirken, dass der Bund (Vorhabenträger) für einen Zeitraum von 25 Jahren nach in Krafttreten des Planfeststellungsbeschlusses für den Fall der Wiederaufnahme der Eisenbahnstrecke Wittstock-Mirow verpflichtet werde, die Kosten für den Bau einer Straßenbrücke im Bereich der Kreuzung zwischen der Ortsumgehung Mirow und der Bahnstrecke zu tragen (neue Kreuzung). Der Vorhabenträger hätte entsprechend der bisherigen Abstimmungen und den Ausführungen daher keine Veranlassung zur Planung eines Bahnüberganges, weshalb er auch nicht dargestellt sei und nicht als Zwangspunkt betrachtet werde.

Des Weiteren wurden im Rahmen des Erörterungstermins die Angabe der Bahnstrecken in den Planunterlagen aufgezeigt. Der Einwand wird seitens der RIN für erledigt erklärt.

Durch das Anhörungsverfahren zum Vorhaben konnte eine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und der RIN erzielt werden (vgl. 1.5.18). Der Lösung wurde ebenfalls seitens des Vertreters der Landeseisenbahnaufsicht zugestimmt. Somit wurden die eisenbahnrechtlichen Belange in diesem Vorhaben dauerhaft und ausreichend berücksichtigt.

#### **E. Betroffenheit Dritter/Bestehende Pachtverträge**

Der Vertreter weist daraufhin, dass der Pächter einiger möglicherweise betroffener Grundstücke, die Stadt Wittstock/Dosse und die DB Netz AG am Verfahren zu beteiligen sei.

Dieser Forderung wurde entsprochen. Die DB Netz AG wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit Schreiben vom 20. August 2020 vom Vorhaben unterrichtet. Die Stadt Wittstock/Dosse wurde nach Kenntnis der Pachtsituation durch die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 05. April 2022 angehört.

#### **F. Eigentumsbelange / Forderung einer Kreuzungsvereinbarung**

Der Vertreter der RIN bemängelt, dass die Grundstücke, welche im Eigentum der RIN stehen und mit einer dauernd zu beschränkenden Fläche ausgewiesen wurden, nicht erkennen lassen, um welche Art der Beschränkung es sich handle. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Zustimmung nur im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung in Aussicht gestellt werden kann. Der Vertreter der RIN erklärt, den Neubau der B 198 OU Mirow nicht behindern zu wollen, jedoch werde es als zwingend notwendig gesehen, die rechtlichen und baulichen Verhältnisse am Bau km 2,850 im Rahmen einer abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zu regeln.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Zwischen der RIN und dem Vorhabenträger ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen (vgl. 1.5.18). Die ursprünglich dauernd zu beschränkende Fläche, ausgewiesen auf dem Bahngrundstück 91-6 Flur 36 der Gemarkung Mirow, wurde per Deckblatt Unterlage 14.2 S. D 7 dahingehend geändert, dass nunmehr ausschließlich eine vorübergehende Inanspruchnahme erfolgt.

### **G. Sicherstellung des zukünftigen Bahnbetriebes**

Für die Kreuzung im Bereich der Straße und der derzeit stillgelegten, jedoch gewidmeten Bahnanlage wird sich zwischen dem Vorhabenträger und der RIN darauf verständigt, dass man bei eventueller zukünftiger Inbetriebnahme des Zugverkehrs eine höhengleiche Kreuzung errichten wird. Diesbezüglich wird der Vorhabenträger mit der Regio Infra eine Kreuzungsvereinbarung abschließen (vgl. 1.5.18).

Eine Befristung dieser Vereinbarung bzw. dieser Verpflichtung wird nicht erfolgen. Durch die Aufnahme im Planfeststellungsbeschluss für die Verpflichtung der Errichtung eines höhengleichen Bahnüberganges ist eine rechtliche Sicherung für die Regio Infra gegeben. Wie diese bauliche Ausführung im Einzelnen später ausgeführt und dargestellt wird, wird nicht festgelegt. Mit dieser Abstimmung erklären sich beide Seiten einverstanden.

#### **2.5.4.15 Infrastrukturelle Belange der Stadt Wittstock**

Im Zuge der Anhörung teilten die Vertreter der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (RIN) mit, Flächen ihres Bahngeländes (mit stillgelegter Bahnstrecke), die im Bereich der geplanten Ortsumgehung Mirow West liegen, an die Stadt Wittstock/Dosse zum Zweck der Errichtung von Wegeflächen bei Ausschluss einer Nutzung durch Kraftfahrzeuge verpachtet zu haben.

Daraufhin wurde die Stadt Wittstock/Dosse am Verfahren beteiligt und zum Erörterungstermin eingeladen. Im Erörterungstermin des 18. Mai 2022 wurde festgestellt, dass das Vorhaben keine Berührung mit der Streckenführung des ehemaligen Bahndammes und dem letzten pachtgegenständlichen Flurstück 22, der Flur 11, Gemarkung Starsow, welches nördlich des Schulzensees endet, hat.

Dennoch hat der Vertreter der Stadt Wittstock in der fristgerecht eingegangenen Stellungnahme auf die überregionale Strahlwirkung der durch die Stadt Wittstock/Dosse initiierten Maßnahme hingewiesen. Ziel der Stadt Wittstock/Dosse sei es, auf dem ehemaligen Bahndamm einen Radweg von Wittstock über Griebsee bis nach Mirow zu errichten. Dazu sind Flächen der RIN angepachtet worden. Für den Fall der (Re-) Aktivierung der Strecke zu Bahnzwecken oder im

Falle eines Versagens von Fördermitteln oder Genehmigungen des Projekts "Radweg auf altem Bahndamm" wurden gesonderte Kündigungsklauseln im Vertrag aufgenommen. Im Land Brandenburg seien bereits Teilabschnitte des Vorhabens umgesetzt.

Der Radweg solle vorrangig dem Alltagsverkehr (Schüler,- Berufs- und Seniorenverkehr) dienen. Effekte zur Erschließung touristischer Potenziale seien darüber hinaus zu erwarten. Gesellschaftliche Teilhabe werde dadurch den jüngsten aber auch den ältesten Mitbürgern ermöglicht. Darüber hinaus trage die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Weiterhin bestünden positive Auswirkungen durch Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.

Die aktuelle Radverbindung von Wittstock zum Dranser See mit den Ortsteilen Dranse und Schweinrich, sowie die Kernstadt aus den anliegenden Ortsteilen verläuft entlang der L15. Auf der ca. 5,50 m bis 6,00 m breiten Strecke teilen sich die Radfahrer den Straßenraum mit PKW und einem hohen Schwerverkehrsanteil. Mit der Errichtung des neuen Radweges wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht.

Ziel sei es, den Radweg durch weitere Abschnittsbildungen bis nach Mirow fortzuführen. Die begonnenen positiven Gespräche, mit der an diesem Projekt interessierten Stadt Mirow, sollen hierfür fortgesetzt werden.

Der Vertreter der Stadt Wittstock/Dosse fordert zu berücksichtigen, dass sich eine sinnvolle Verknüpfung der Radwegenetze durch das Vorhaben „Neubau der B 198 OU Mirow, Westabschnitt" nicht ausschließe. Es wird betont, dass durch die Maßnahme „Neubau der B 198 OU Mirow, Westabschnitt" die Realisierung des Lückenschlusses zwischen den Radnetzen Wittstock und Mirow nicht gestört bzw. alternativlos unterbrochen werden solle.

Durch die Stellungnahme der Stadt Wittstock/Dosse ergibt sich weder ein Änderungsbedarf der Planung der Ortsumgehung noch ergibt sich ein Gebot der Beachtung der Planungen des Radweges gegenüber der Ortsumgehung.

Eine Errichtung eines Radweges im Land Mecklenburg-Vorpommern kann nur mit den örtlich zuständigen Behörden (Stadt Mirow, Landkreis Mecklenburgische Seenplatte oder Straßenbauverwaltung MV) umgesetzt werden. Hier wurden im Zuge des Anhörungsverfahrens keine Bedenken vorgetragen bzw. auf die Bedeutung eines geplanten Radwegenetzes verwiesen.

Bislang gibt es keine verfestigten Planungen im Land Mecklenburg-Vorpommern, welche für den Bau der Ortsumgehung Mirow zu berücksichtigen gewesen wären. Durch die Bekannt-

machung des Vorhabens Ortsumgehung West vom 25.07.2020 (im zuvor geführten und eingestellten Verfahren, sowie im Verfahren der Ortsumgehung Mirow Süd im Jahr 2014) treten seit der Auslegung des Planes die Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Veränderungssperre nach § 9a FStrG in Kraft. Darauf wurde im Bekanntmachungstext hingewiesen. Entsprechend muss die Planung eines Radweges die Ortsumgehung Mirow berücksichtigen und nicht umgekehrt. Zudem wäre laut Auskunft der RIN ein auf dem Bahndamm errichteter Radweg bei Wiederaufnahme des Bahnbetriebes zurückzubauen.

Im Erörterungstermin hat sich der Vorhabenträger als Straßenbaulasträger der Bundes- und Landesstraßen in dieser Region bemüht konstruktive Lösungsansätze für eine Radwegeverbindung nach Mirow zu finden. Ein künftiger Lückenschluss des Radweges Wittstock mit dem Radweg Mirow-Vietzen könnte z.B. ab dem Wegeschnittpunkt des Bahndammes südwestlich des Schulzensee entweder östlich durch Starsow mit Anknüpfung an die Landesstraße oder westlich-nördlich durch Nutzung vorhandener Wirtschaftswege hergestellt werden. Dadurch entfielen jegliche Betroffenheit durch das Vorhaben selbst. Es bleibt jedoch fraglich, ob eine Anbindung des geplanten Radwegenetzes an das vorhandene Radwegenetz durch die geplante Ortsumgehung Mirow West gestört oder unterbrochen werden würde. Der Vorhabenträger zeigt im Erörterungstermin Anschlussmöglichkeiten auf, die alternativ möglich wären und gibt Optionen und Hinweise für die Stadt Wittstock für deren weitere Planung.

Dennoch sind diese Bauabsichten nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und müssen in separaten Verfahren mit den jeweilig zuständigen Behörden geregelt werden.

#### **2.5.4.16 Berücksichtigung agrarstruktureller Belange**

Die agrarstrukturellen Belange wurden entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. § 15 Abs. 3 BNatSchG sieht vor, dass bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange besonders Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden sind nur im benötigten Umfang in Anspruch zu nehmen.

Aufgrund dieser Bedingungen wurde seitens des Vorhabenträgers die Verfügbarkeit von Flächen der öffentlichen Hand recherchiert, auf denen ggf. Maßnahmen realisiert werden können, und andere Formen der Kompensation abgestimmt. Mit der vorliegenden Maßnahmenplanung, wird die Vorgabe des § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt, indem mit 76,5 % bzw. 462.539 Kompensationsflächenäquivalente (KFÄ) der größte Anteil des Gesamt-Kompensationsbedarfes des Vorhabens von 577.860 KFÄ im Wege der Übertragung der Kompensationsverpflichtung gemäß § 14 Abs. 4 Ökokontoverordnung M-V an die Flächenagentur M-V GmbH (Maßnahme E2) realisiert wird. Ein weiterer Anteil von 7,3 % des Kompensationsbedarfs bzw. 22.081 KFÄ wird durch den Erwerb von Ökopunkten des anerkannten Ökokontos MSE-004 „Moorwald Katharinenholz“ (Maßnahme E8) gemäß § 9 Ökokontoverordnung M-V realisiert. Weitere 4 % des Kompensationsbedarfs bzw. 22.700 KFÄ werden auf ca. 9.000 m<sup>2</sup> nicht landwirtschaftlich genutzter Flächen im Umfeld des Vorhabens umgesetzt (Maßnahmen A2.1, A2.2, A<sub>A</sub>4.2, A5, A6.1, A6.2, A7, E1, E2, E3, E<sub>A</sub>4) umgesetzt. Nur rund 12,2 % des für das Vorhaben ermittelten Gesamt-Kompensationsbedarfs, das sind rund 70.500 KFÄ, werden auf ca. 22.000 m<sup>2</sup> landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert (Maßnahmen A1, A3, A<sub>A</sub>4.1, A8 und E2a). Diese Flächen liegen nach Regionalem Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte (RREP MS) nicht in Gebieten, die als Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft ausgewiesen sind. Die Ackerzahlen aller durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen beanspruchten Böden liegen mit einem Wert von 34 im unterdurchschnittlichen Bereich, so dass die Inanspruchnahme besonders geeigneter Böden durch Kompensationsmaßnahmen für alle Böden ausgeschlossen werden kann. Durch den notwendigen Entzug landwirtschaftlich genutzter Flächen wird bei keinem der betroffenen Landwirte die betriebliche Existenz gefährdet. Insofern sind die agrarstrukturellen Belange nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise berücksichtigt.

## 2.4.6 Individualbetroffenheiten

### Rechtlicher Ausgangspunkt

Nicht jede Einwendung hat Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren dient der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen, welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können. Kaufpreisforderungen und Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Alle Fragen zum Grunderwerb und der Entschädigung für Inanspruchnahme werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt und entschieden. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungerschwernisse etc. 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.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG ebenfalls das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür § 5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern vom 2. März 1993, zul. geändert durch Gesetz vom 25. Oktober 2005 (GVOBl. M-V, S. 535) i. V. m. § 100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung § 74 Absatz 2 VwVfG-M-V im Range vorgeht.

Für die Bemessung der erforderlichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes ist allein die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und das dort geregelte Berechnungsverfahren maßgebend (Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV).

Aus Gründen des Datenschutzes können die jeweiligen Einwender im Planfeststellungsbeschluss nicht mit Klartextnamen benannt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die im Anhörungsverfahren vergebenen und im Einladungsschreiben zur Erörterung bekannt gegebenen Einwendungsnummern übernommen.



Soweit Einwendungen zu grundsätzlich das Vorhaben betreffende Angelegenheiten und Aspekte vorgetragen wurden, sind sie an der betreffenden Auseinandersetzung in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und behandelt worden. Im Folgenden werden die Individualbetroffenheiten, soweit sie nicht die vorgenannten Aspekte der Entscheidungsfindung betreffen, betrachtet und abgewogen. Der Vollständigkeit halber wird auf die Behandlung eines vorgebrachten Themas der Einwendungen an anderer Stelle dieses Beschlusses verwiesen.

## **P 1**

Die Einwenderin betreibt die Jugendherberge in Mirow und vertritt den Deutschen Jugendherbergsverband e.V. für die Angelegenheiten der Jugendherberge in Mirow.

Zur Jugendherberge gehört neben festen Gebäuden ein Campingplatz. Eine Grundstücksbetroffenheit wird nicht hervorgerufen.

### Erhöhung der Verkehrsbelastung / Abstand der neuen Trasse

Die Einwenderin trägt vor, dass die Lärmbelästigung für das Jugendherbergsgelände bereits durch den Verkehr der B 198 im aktuellen Zustand sehr hoch sei. Mit der neuen Ortsumfahrung befürchtet sie eine Erhöhung der Verkehrsbelastung besonders durch LKW und damit eine Zunahme der Lärmbelastung gerade in den Nachtstunden. Die Straßenführung der Ortsumfahrung so dicht am Jugendherbergsgelände vorbei sei unzumutbar. Die Einwenderin fordert daher, die Führung der Straße so zu wählen, dass eine weitere Beeinträchtigung der Jugendherberge durch Lärm nicht entstehe.

Der Vorhabenträger erwidert, eine Verkehrszunahme durch die Ortsumfahrung sei nicht zu erwarten, dies weise die verkehrstechnische Untersuchung für den Abschnitt Höhe Jugendherberge aus. Die Prognosebetrachtungen für die B 198 mit und ohne Ortsumfahrung für das Prognosejahr 2030 zeige keinen Unterschied hinsichtlich der Verkehrsbelastung KFZ und LKW.

Der Verlauf der Straße der neuen Ortsumfahrung befinde sich außerdem über 50 m weiter entfernt vom Jugendherbergsgelände als die B 198 jetzt. Daher verringere sich auch die Lärmeinwirkung des Straßenverkehrs. Auf der alten Straße B 198 (Retzower Straße) werde mit Inbetriebnahme der Ortsumfahrung nur noch lokaler /regionaler Verkehr von Mirow fahren, also kein Durchgangsverkehr, was eine deutliche Verringerung der Lärmeinwirkungen von dieser Straße bedeuten würde.

Die Einwenderin hat nach Übersendung der Erwiderung des Vorhabenträgers von einer Teilnahme am Erörterungstermin abgesehen.

Die Einwendung wird bezüglich der Forderung, den Verlauf der neuen Straße weiter entfernt vom Jugendherbergsgelände verlaufen zu lassen, zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger ist gemäß § 41 BImSchG verpflichtet, Straßen so zu planen und zu bauen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Das umfasst als ersten Schritt die Vermeidung von schädlichen Verkehrsgeräuschen durch Planung der Verkehrsanlage unter Einbindung der Prüfung ausreichender Abstände zu schutzbedürftigen Wohngebäuden und Außenflächen, die dem Aufenthalt von Menschen dienen.

Die geplante OU B 198 beginnt mit einem Ausschwenken der neuen Trasse westlich vor der Ortslage Mirow noch vor dem Gelände der Jugendherberge (im Folgenden JH), die sich nördlich der Bestands- B 198 befindet. Mit Verschwenken wird die Trasse der B 198, auf welcher der Bundesstraßen(fern-)verkehr fahren wird, vom Gelände der JH weg verlegt. Die Entfernung zwischen B 198 und der JH wird also größer. Die geplante Anbindung der B 198 neu an die Straße B 198 alt in die Ortslage Mirow hinein erfolgt etwas östlich vom Hauptgebäude der JH gelegen und verläuft ab dort als dann städtische Straße auf der alten Trasse der B 198. Die Verkehrsbelastung dort wird sich lediglich aus örtlichem Quell- und Zielverkehr für Mirow speisen. Zudem ist die Fahrgeschwindigkeit in Höhe der JH unterhalb der bisher zugelassenen 70 km/h zu erwarten, da die Anbindung dieser zukünftig nachrangigen Straße an die neue Bundesstraße mittels Knoten und Vorfahrtsgewährungsregelung erfolgt und der neue Verlauf der zukünftigen Straße in den Ort Mirow einen engen Kurvenradius aufweist, der ein zügiges Durchfahren verhindert.

Die Planung des Vorhabenträgers entspricht damit den Vorgaben des § 41 BImSchG, von schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsbereichen von Menschen Abstand zu wahren und die Planung auszuführen, die vor vermeidbarer Lärmeinwirkung schützt, gerecht. Die OU B 198 kommt mit der getroffenen Vorzugsplanung der Vorgabe nach, Lärmimmissionen auf nahegelegene Bebauung – hier der JH und dem Campingplatz - zu vermeiden.

## Lärmschutzmaßnahmen

Gegebenenfalls seien nach Ansicht der Einwenderin Lärmschutzvorrichtungen vorzusehen.

Der Einwender erwidert, dass sich die Jugendherberge gemäß BauNVO im Bereich der Misch- und Dorfgebiete befinde. Die gesetzliche vorgegebenen Lärmgrenzwerte für diesen Gebietstyp würden an allen schutzbedürftigen Nutzungsorten der Jugendherberge eingehalten. An den Wohngebäuden der Jugendherberge würden gemäß der Lärmprognose für dieses Vorhaben tags 55 d(BA)A und nachts 48 d(B)A erreicht. Die einzuhaltenden Grenzwerte lägen bei tags 64 d(B)A und nachts 54 d(B)A. Auch für Einzelpunktberechnungen in den Außenwohnbereichen der JH seien die zulässigen Grenzwerte eingehalten. Es werde auf Unterlage 11.4 der Planung verwiesen. Hinsichtlich des Campingplatzes würden auf den zum Zelten nutzbaren Flächen die Lärmgrenzwerte, die im Mischgebiet gelten ebenfalls eingehalten. Hier würden tags 57 d(B)A und nachts 50 d(BA) erreicht, was unterhalb der zulässigen Tagwerte von 64 d(B)A und Nachtwerte von 54 d(B)A läge. Zudem sei das Vorhaben mit einer Straßendecke geplant, die eine Verringerung der Fahrgeräusche um 2 d(B)A bewirke. Es wird daher keine Notwendigkeit für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen seitens des Vorhabenträgers gesehen.

Die Forderung nach Lärmschutz für die Anlage der JH wird zurückgewiesen.

Zusätzlicher Lärmschutz zu bereits planerisch vorgesehenen Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmemissionen auf Immissionsorte wird erst dann erforderlich, wenn die zulässigen Grenzwerte der gemäß § 43 BImSchG erlassene Rechtsverordnung, Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV –durch den prognostizierten Verkehr der neuen Straße überschritten werden.

Die 16. BImSchV legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest. Die 16. BImSchV sieht dabei differenzierte Grenzwerte vor, die sich nach dem Grad der Schutzwürdigkeit eines Gebietes unterscheiden. Die Gebietskategorien sind an der BauNVO ausgerichtet eingeteilt. Die jeweilige Bauleitplanung der Kommune, in der ein Vorhaben geplant wird, weist dabei die Gebietskategorien aus; sie stehen nicht zur Disposition des Vorhabenträgers.

Für den Bereich der Jugendherberge und des Campingplatzes existieren keine Bebauungspläne. Die Zuordnung der Schutzbedürftigkeit erfolgt deshalb entsprechend der tatsächlichen Nutzung. Entsprechend Flächennutzungsplan sind hier ein Sondergebiet Jugendherberge und ein Sondergebiet Campingplatz ausgewiesen. Die JH wird daher in die Gebietskategorie Sondergebiet Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete eingeordnet, für welche die Grenzwerte der Dorf-/Mischgebiete nach 16. BImSchV gelten. Die nach der 16. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte für die Gebietskategorie Dorf-/Mischgebiet lauten 64 dB(A) tagsüber und 54 d(B)A nachts.

Ausweislich der Immissionsberechnung des Vorhabenträgers, siehe Unterlage 11, hier speziell Ziffer 11.2 und 11.7, liegen die prognostizierten Immissionslinien, die die OU B 198 erzeugen wird, an den Immissionsorten der JH, für welche umfassende Betrachtungen angestellt worden sind, s. Tabelle 3 der Unterlage 11.1 und Lageplan Unterlage 11.7, unterhalb der zulässigen Grenzwerte.

Die Prognose ist anhand der Verkehrsprognose der neuen Führung der B 198 als Ortsumgehung erfolgt. Die von der Einwenderin befürchtete Verkehrszunahme insbesondere von LKW-Verkehr bestätigt sich gemäß der Verkehrsprognose 2030 nicht. Die Verkehrsbelastung für die B 198 neu verändert sich nur marginal im Vergleich zur aktuellen Verkehrsbelastung auf der B 198 alt. Im Bereich des Bauanfangs am Ortseingang Mirow West, Höhe JH, werden am Knotenpunkt -Nord 4.460 KFZ/Tag erwartet, davon 22,4% Schwerlastanteil tags und 31,9% nachts. Aktuell besteht eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 4.200 KFZ/Tag, davon ca. 600 LKW, gezählt an der Verkehrszählstelle in Vietzen.

Da der Abschnitt der OU B 198 Mirow West nur gemeinsam mit dem, Abschnitt Mirow Süd in Betrieb genommen werden darf (s. Vorbehalt Ziffer 1), ist bezüglich der Lärmbelastung auf jeden Fall der Gesamtverkehr der OU in toto maßgeblich.

Der Vorhabenträger hat bei der Ermittlung der Immissionslinien darüber hinaus den schlechtesten Fall bzgl. der erwarteten Verkehrsbelastung angenommen, indem er eine Fallkonstellation unter Einberechnung der zukünftig geplanten B 189 n von Wittstock bis Mirow einbezogen hat. Der beläuft sich auf 5.280 KFZ/Tag am westlichen Bauanfang, Knotenpunkt Nord, davon 24,3% Schwerlastanteil tags und 34,8% nachts.

Für alle Betrachtungsfälle bleiben die Immissionslinien an allen Immissionsorten der JH und den Flächen des Campingplatzes unterhalb der zulässigen Immissionsgrenzwerte, s. Unterlage 11.6. Auf dem Gelände der Campingplatzes werden an den dichtesten zur Straße liegenden Zeltstandorte sogar für den durch den bau der B 198n prognostizierten hinzukommenden Verkehr Beurteilungspegel von maximal 57 dB (A) tags und von maximal 50 dB (A) nachts hervorgerufen. Die geltenden Immissionsgrenzwerte werden damit innerhalb aller Aufenthaltsbereiche auf dem Campingplatz tags und nachts unterschritten.

Ein Anlass zur Festsetzung zusätzlicher Lärmschutzeinrichtungen ist daher nicht gegeben. Zusätzlicher Lärmschutz ist nur dann anzuordnen, wenn das Kosten- Nutzen-Verhältnis gewahrt bleibt (§ 41 BImSchG). Ins Verhältnis zu setzen sind also Anzahl der Schutzfälle zu den Kosten des zusätzlichen Lärmschutzes.

## P 2

Der Einwender P 2 ist weder durch Flächeninanspruchnahme noch durch Beeinträchtigungen durch Schall oder Schadstoffe betroffen. Er nimmt als Interessenverband der Landwirte am Verfahren teil. Durch den Einwender wird allgemein die Planunterlage als zu umfangreich und für einen Laien nicht oder nur schwer lesbar bzw. nachvollziehbar bemängelt.

### Ausbaubreite und Stützlast von Wegen, Brücken und Zufahrten

Der Einwender trägt die Forderung vor, neu- oder auszubauende Wege, Brücken, Zufahrten u.ä. mit einer ausreichenden Breite und Stützlast für heutige landwirtschaftliche Maschinen und Geräte vorzusehen. Je nach Ausbauzustand seien in den Planungsunterlagen Fahrbahnen mit 3,00 m (unbefestigt) und 3,50 m (befestigt) ausgewiesen, die dann mit Randstreifen auf eine Gesamtbreite von 4,00 m bzw. 4,50 m kommen, vorsähen. Das sei nicht mehr zeitgemäß. Der Fahrbahnausbau müsse breiter erfolgen, zumal auf einigen Strecken mit zusätzlichem Verkehr in Form von Wanderern und Radfahrern zu rechnen sei. Gegebenenfalls seien Ausweichtaschen vorzusehen. Der Einwender verweist in diesem Zusammenhang auf die neuen Richtlinien für den ländlichen Wegebau RLW 2016 Teil 1 (z.B. Fahrbahnbreite 3,50 m Seitenstreifen 2 x 0,75 m), die für Planungen ab 2016 heranzuziehen seien.

Der Vorhabenträger erwidert, die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ Ausgabe 2016 (Arbeitsblatt DWA-A 904-1) bei der Planung berücksichtigt zu haben.

Die Einstufung des Weges (Weg 3) als Wirtschaftsweg (vgl. S. 43 der Unterlage 1 inkl. Anlage 4) führe zur Planung gemäß Pkt. 2.5.4.3. der Richtlinie für den ländlichen Wegebau 2016 mit einer Breite bei gebundener Fahrbahndecke von 3,00 m gem. Regelwerk, hier seien sogar 3,50 m vorgesehen. Die befahrbare Kronenbreite (Befestigung 3,00 m zzgl. 2 x 0,50 m Seitenstreifen) betrage 450 m. Im Bestand weise der vorhandene Weg eine Kronenbreite von ca. 3,4 m auf. Aufgrund der kurzen Ausbaulänge des Wegeabschnittes (ca. 93 m) und des geradlinigen Verlaufes werde auf zusätzliche Ausweichstellen verzichtet. Die geplanten Wegeanschlüsse des Radweges seien als Ausweichen bzw. Warteflächen für Wanderer und Radfahrer nutzbar.

Alle geplanten Brücken im Zuge der Bundesstraße B 198 gewährleisten mit dem Ausbauquerschnitt RQ 10,5 die Nutzung durch Wirtschaftsfahrzeuge.

Das Bauwerk 2W zur Unterführung der Kreisstraße MSE 18 bleibe unverändert.

Das Bauwerk 4 W für den vorhandenen Wirtschaftsweg von der Kreisstraße MS 18 nach Krümmel werde im Brückenbereich mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und einem beidseitigen Bankett von je 1,00 m sowie einer einseitigen Mulde von 1,50 m versehen.

Im Erörterungstermin erklärte der Einwender, die Thematik der Zufahrten habe sich mit Erwidern des Vorhabenträgers erledigt.

Die Forderung des Einwenders, die neu anzulegenden Wirtschaftswege mit einer Breite von 3,50 m zuzüglich eines jeweils 0,75 m breiten befahrbaren Banketts auf jeder Seite des Weges zu versehen, wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger erfüllt die Mindestvorgaben der Richtlinie für die Anlage Ländlicher Wege 2016 (RLW 2016). Das Vorhaben betrifft im Abschnitt west lediglich ein Überführungsbauwerk für den Wirtschaftsweg von der Kreisstraße K 18 nach Krümmel im Zuge des Bauwerkes 4 W.

Die Mindestausbaubreite für Wirtschaftswege von 3,0 m befestigter Fahrbahn und 4,00 m Kronenbreite, die über Ziffer 2.5.4.3 der RL Ländlicher Wegebau 2016 einzuhalten sind, werden in der Planung seitens des Vorhabenträgers für den hier relevanten Wirtschaftsweg im Bereich des Bauwerkes 4, also in dem Bereich, der durch die Planung überhaupt nur berührt wird, mit gebundener Befestigung bereits auf 3,50 m Fahrbahn und 4,50 m Kronenbreite aufgeweitet, so dass es ein Mehr an befahrbarer Wegefläche geben wird. Das weisen sowohl der Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planung (dort Ziffer 4.2, Wirtschaftswege) als auch der Lageplan Unterlage 7 Blatt 5 auf.

Die Breiten werden im Bereich der ungebundenen Befestigung des Wirtschaftsweges, also im beidseitigen Anschluss an den Wirtschaftsweg in seinem Bestand (welcher eine Breite von 3,40 m aufweist), bleiben wie folgt aufgeteilt: 3,00 m breite Fahrbahn mit beidseitigen jeweils 0,50 m befahrbarer Seitenstreifen, also gesamt 4,00 m befahrbare breite. Gemäß Stellungnahme der Feld-/Wegenutzer kommt hier als größtes Fahrzeug ein Mähdrescher zum Einsatz., der Grundmaßen von 4,00 m Breite bei einer Spurbreite 3,50 m aufweist. Aus dem Bestand ist eine größere Breite als die vorgesehene nicht herleitbar. Im weiteren Verlauf des Wirtschaftsweges bleiben die Ausmaße wie im Istbestand angetroffen und werden vorhabenbedingt nicht verändert.

Da die zulässigen Abmessungen der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge bei max. 3,00 m liegen (siehe Ziffer 3.2.3 der RL Ländlicher Wegebau 2016), steht hinter der Forderung auf einen noch breiteren Ausbau der Wirtschaftswege kein Sachargument, welches ein weiteres Abweichen hin zu noch größeren Ausbaubreiten begründet. Einer rein vorsorglich breiteren Planung des Wirtschaftsweges – auch im Zuge eines Brückenbauwerkes – fehlt die Rechtfertigung für dadurch verursachte Flächenmehranspruchnahme.

Jede Mehrinanspruchnahme für den Wegebau greift in nachbarschaftliche Grundeigentumsverhältnisse ein, für deren Inanspruchnahme ein höherrangiges Interesse vorliegen müsste. Einen Anlass, etwa durch grundsätzlich anzutreffende größere Breiten der Bemessungsfahrzeuge wäre ein solches Argument, liegt jedoch nicht vor. Fahrzeuge mit größeren Ausmaßen als die grundsätzlich heranzuziehenden Bemessungsfahrzeuge, die in der Landwirtschaft durchaus bisweilen eingesetzt werden, bedürfen daher einer Ausnahmegenehmigung und stellen keinen Regelfall für Fahrzeuge dar, die auf Wirtschaftswegen verkehren.

Die Verkehrsbelastung, die einen gehäuft auftretenden Begegnungsverkehr begründen würden, wird nicht erreicht und auch nicht seitens des Einwenders als Vertreter der landwirtschaftlichen Nutzer vorgetragen. Die Wegelänge der neu anzulegenden Wirtschaftswegen, die durch das Vorhaben verursacht werden, sind mit unter 100 m derart überschaubar, dass etwaig schwierig werdender Begegnungsverkehr, der nur in Einzelfällen zu erwarten ist, bewältigt werden kann.

#### Nutzungsrechte von Zufahrten

Im Verzeichnis der Bauwerke, Wege und sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis); Unterlage 5.2 seien für die laufenden Nummern 9, 18, 26, 29, 32, 35, 42, 45, 49 u.a., unter der Rubrik „vorgesehene Regelung“ ausgewiesen, dass jeweils der Nutzer der jeweiligen Zufahrt die Unterhaltungskosten trage. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werde die Zufahrt dem Nutzer protokollarisch übergeben. Über diese Ackerzufahrt seien alle sich anschließenden Nutzungseinheiten zu erreichen. Der Vorhabenträger gehe mutmaßlich von einem Nutzer für alle sich anschließenden Nutzungseinheiten aus. Diese Vorgehensweise sei nicht zulässig. Es können sich mehrere Nutzer auf den Nutzungseinheiten befinden. Der Einwender fragt daher, wem die Zufahrt dann übergeben werde, wenn über sie mehrere Flächennutzer erschlossen würden und wer die Instandhaltungskosten trage. Die Frage beziehe sich zukunftsgerichtet auf Fallkonstellationen, die sich z.B. bei Eigentümerwechsel durch Verkauf ergeben können.

Es wird die Forderung aufgemacht, dass nach Beendigung der Baumaßnahmen alle Grundstücke oder alle Nutzungseinheiten separat erreichbar sind, insbesondere ohne Inanspruchnahme/Überfahren anderer Grundstücke oder Nutzungseinheiten. Nicht alle nebeneinanderliegenden Grundstücke befänden sich im gleichen Eigentum.

Hinsichtlich der Errichtung und Unterhaltung von Zufahrten und der Erschließung landwirtschaftlicher Nutzflächen erwidert der Vorhabenträger, die B 198 Ortsumgehung Mirow sei als Teil einer Bundesfernstraße dazu bestimmt, überörtlichen Verkehrsverbindungen zu dienen und habe keine Erschließungsfunktion angrenzender Flurstücke. Bundesstraßen außerorts seien in der Regel von Zufahrten freizuhalten. Außerhalb der geschlossenen Ortslage genieße der Schutz vor Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs deutlichen Vorrang gegenüber der Zugänglichkeit der anliegenden Grundstücke. Daher gelte nach § 8a Absatz 1 Satz 1 Fernstraßengesetz (FStrG) jede Zufahrt außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt als Sondernutzung, bei der kraft gesetzlicher Fiktion eine Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs vorliege.

Die Anlage neuer Zufahrten dürfe nur in besonders gelagerten Fällen erfolgen, etwa wenn das Grundstück auf andere Weise, beispielsweise durch den Anschluss an eine andere Straße oder eben durch die Benutzung einer gemeinsamen Zufahrt, nicht erreichbar sei.

Die Straßenbauverwaltung habe im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse diverse Zufahrten zur Trasse der Ortsumfahrung Mirow geplant und demzufolge zugelassen. Dabei sei berücksichtigt, dass keine andere akzeptable bzw. ausreichende Möglichkeit des Zufahrens zu den landwirtschaftlichen Grundstücken gegeben sei. Die in einem Feldblock befindlichen Flächen werden daher über eine (gemeinsame) Zufahrt verkehrlich erschlossen.

Die Planung der Zufahrten sei von den derzeitigen Nutzungsverhältnissen ausgegangen. Die geplanten Zufahrten an der OU Trasse erhalten im Zuge des Planfeststellungsverfahrens die Sondernutzungserlaubnis. Mit der Sondernutzung werde geregelt, dass die Rechte und Pflichten, die mit der Nutzung der Zufahrt einhergehen, für den Nutzer (Erlaubnisnehmer) und deren Rechtsnachfolger gelten.

Gemeinsam genutzte Zufahrten werden dem Nutzer des unmittelbar angrenzenden Flurstücks protokollarisch von der Straßenbauverwaltung übergeben.

Hinsichtlich der Thematik Wirtschaftswege werden die vom Vorhaben betroffenen Wege im Erörterungstermin näher betrachtet. Es handelt sich um die Wege 1, 2 und 3, die sich im Bereich des Vorhabens mit der im Bestand angetroffenen Ausbaubreite befinden. Durch das Vorhaben werden die beiden Wege 1 und 2 gekappt bzw. an Weg 2 wird eine neue Anbindung an die neu zu bauende Ortsumfahrung vorgesehen. Weg 3 wird mittels Bauwerk 4W über die Ortsumfahrung überführt und bleibt in seiner Wegeverbindung im Bestand bestehen. Der Vorhabenträger verweist darauf, dass er nur in den Bereichen, in denen er den vorhandenen Weg anfassen



muss, seinerseits eine Planung vornimmt, dafür gelten dann die Richtlinien des Wegebaus. Eine Lösung wurde nicht erarbeitet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es besteht kein Anspruch auf Erhaltung günstiger Erreichbarkeit von Eigentums- bzw. Bewirtschaftungsflächen für Landwirte, solange die von ihnen bewirtschafteten Flächen in einer zumutbaren Form und Wegelänge erschlossen sind, BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 – 9 A 12/05. Die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen des Einwenders ist auch mit Bau der Ortsumfahrung gegeben.

Der Einwender konnte keine konkrete Verschlechterung einzelner durch ihn betroffenen Grundstücke aufzeigen. Daher wird auf die Erwiderung des Vorhabenträgers verwiesen.

### Kompensationsmaßnahmen

Der Einwender stellt angesichts des Antrages auf Ausnahme vom Biotopschutz nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V die Frage der Rechtfertigung eines Aufwandes für die Kompensation aus Konfliktpunkt K 13 im Biotop 10a in einem Umfang von betroffenen 7 m<sup>2</sup> Sandmagerrasen. Den Ausgleich dieses Eingriffs mit 1 m<sup>2</sup> Grünland ist für den Einwender höchst fraglich, zumal nicht erkennbar sei, ob es sich hier tatsächlich um Magerrasen oder um eine trockene Stelle auf Grund der Witterungsverhältnisse in 2016/201 handele. Es wird gefragt, ob die Umwandlung in Grünland dauerhaft vorgesehen sei und was passiert, wenn sich auf dem Grünland Bäume und Sträucher ansiedeln. Auch wird gefragt, was passiert, wenn die geplante Maßnahme A8, Neuanlage von 193 m<sup>2</sup> Kleingewässer, aus hydraulischen Gründen oder aus reinem Wassermangel (fehlende Niederschläge) nicht den errechneten Umfang erreiche.

Im Interesse einer Reduzierung des Flächenverbrauchs für die Ortsumgehung werde daher um Prüfung gebeten, ob die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht in größerem Umfang als bisher angedacht, über Ökokonten kompensiert werden können. Insbesondere werde die Umsetzung der Kompensation für 7 m<sup>2</sup> Sandmagerrasen und die Anlage von Kleingewässern abgelehnt.

Bezüglich der Eingriffskompensation in Sandmagerrasen und der Herstellung eines kleinen Gewässers trägt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung vor, die landschaftspflegerischen Maßnahmen würden nach Abschluss der Ausführung- und Entwicklungspflege durch die Planfeststellungsbehörde weiterhin verfolgt (Vollzugskontrolle). Da die hier geplanten Kompensationsmaßnahmen auf 25 Jahre wirksam sein müssen, werden die Flächen nach Beendigung der Pflegephase an Pflegefirmen bzw. an Landwirte übergeben, die die Wirksamkeit gegenüber der Planfeststellung nachweisen müssen.

In der erwähnten Unterlage zur Beantragung einer Ausnahme vom Biotopschutz nach § 20 BNatSchG seien sämtliche Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope und deren entsprechende Kompensation gemeint und dargestellt (nicht nur 7 m<sup>2</sup> Sandmagerrasen). Die Unterlage stelle einen Auszug aus der deutlich umfangreicheren Gesamtbilanz des LBP dar. Die Flächenangaben seien dahingehend als anteilige Anrechnung zu verstehen und spiegeln nicht die Gesamtgröße der Kompensationsmaßnahmen wider.

Die angerechneten Kompensationsmaßnahmen werden dauerhaft angelegt und über Grundbucheintragungen (Dienstbarkeiten) langfristig gesichert. Andere Nutzungen (auch die genannte Gehölzentwicklung auf Grünland) seien dann unzulässig und müssen von dem Eigentümer bzw. Bewirtschafter unterbunden werden.

Die genannten 7m<sup>2</sup> Magerrasen und 193m<sup>2</sup> Kleingewässer stellen nur Anteile der insgesamt größeren Kompensationsmaßnahmen dar. Die nebenstehende Einwendung auf Reduzierung des Flächenverbrauchs sei nachvollziehbar. Gemäß BNatSchG nehme auch der Vorhabenträger Rücksicht auf agrarstrukturelle Belange und reduziere die Eingriffe soweit möglich auf das Minimum. Die Verwendung eines Ökokontos führe jedoch an anderer Stelle zum Flächenverbrauch, sodass eine stärkere Verwendung von Ökokonten in Hinblick vermeintlicher Flächensparnis nicht zielführend sei.

Bezüglich der geplanten Biotope wurde im Erörterungstermin der Sachverhalt dargestellt.

Die Forderung, die Kompensationsfläche für 7 m<sup>2</sup> Sandmagerrasen und die Neuanlage von Kleingewässer (Maßnahme A 8) aufzugeben, wird zurückgewiesen.

Diese Maßnahmebestandteile sind in der Gesamteingriffs- Ausgleichsbilanz einberechnet, an geeigneter Stelle geplant, befinden sich auf dem Vorhabenträger gut zu erreichenden Flächen und werden daher umsetzbar sein. Die Vollzugskontrolle wird beobachten, ob das Ziel der Kompensation hier erreicht wird. Erst bei Verfehlen aus Gründen nicht absehbaren Sachverhalten, wie seitens der Einwender mit Dürre oder Ansiedelung anderer Pflanzenarten befürchtet, wird für den Eingriffsausgleich nachzubessern sein. Die aktuelle Planung ist schlüssig und fachlich nicht zu beanstanden, selbst wenn sie flächenmäßig klein erscheint. Es wird auf Ziffer 2.4.5.3.E verwiesen.

#### Beschaffung von Steinen für Maßnahmen

Der Einwender nimmt im Einzelnen Bezug auf die Ersatzmaßnahme Nr. 4, „Aufwertung des Lebensraumes der Zauneidechse mit Lesesteinen und Totholz (Artenschutzmaßnahme)“.

Im LBP heiße es: „Die Steine werden bauseits gewonnen ... und bei Bedarf weitere Steine zugekauft.“ Der Einwender empfiehlt, den gegebenenfalls notwendigen Zukauf bei örtlichen Landwirten zu tätigen, da es im Territorium üblich sei, Steine vom Feld zu sammeln. Der Verbau örtlicher Steine sei die nachhaltigere „natürlichere“ Methode und besser, als gesiebte, konfektionierte Steine von außerhalb zu verwenden.

Die Empfehlung des Einwenders bezüglich der Verwendung örtlich bei Steinlese gesammelter Feldsteine für Artenschutzmaßnahmen nimmt der Vorhabenträger dankend zur Kenntnis.

Er weist darauf hin, dass er als öffentlicher Auftraggeber in der Pflicht stehe, Ausschreibungen so allgemein wie möglich auszuführen. Die Beschaffung der Steine erfolge zudem erst durch den Auftragnehmer für den LBP. Dieser prüfe die Wirtschaftlichkeit in seinem Sinne. Die Verwendung von gesiebten und konfektionierten Steinen werde schon durch die Ausschreibung ausgeschlossen. Der Vorhabenträger sagt in seiner Erwiderung zu, die Möglichkeit des Erwerbs bei örtlichen Landwirten in die Leistungsbeschreibung mit auf zu nehmen.

Die Forderung aus der Einwendung, für die Beschaffung von Steinen für die Anlage von Artenschutzmaßnahmen in der Ausschreibung die mit zu betrachtende Möglichkeit, vorhandenen Feldsammelsteine der örtlichen Landwirte zu erwerben und nutzen, aufzunehmen, erledigen sich mit der Zusage in der Erwiderung. Die Zusage ist unter Ziffer 1.6 aufgeführt.

#### Kritik an Umfang und Lesbarkeit der Unterlagen

Der Einwender kritisiert, dass das zur Verfügung stehende Kartenmaterial sehr umfangreich, jedoch für einen Laien sehr schwer bis gar nicht zu lesen sei. Hier wären Kartenmaterial wünschenswert, dass einzelne Themen abhandele.

Die Kritik des Einwenders an Umfang und der Lesbarkeit der diversen Kartenunterlagen wird zurückgewiesen. Die Anordnung der Planunterlage entspricht dem Regelwerk, der seitens des Vorhabenträgers bei der Aufstellung der Planfeststellungsunterlage zu befolgen hat in Aufbau und Darstellung (Entwurfsrichtlinien 2012). Die textlichen Ausführungen sind nach Planprüfung seitens der Planfeststellungsbehörde auf u.a. Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Verständlichkeit geprüft worden, sie sind der komplexen Materie – in diesem Hinblick wird dem Einwender zugestimmt – gerecht. Noch vereinfachte Darstellungen führen zu Missverständlichkeit und könnten wichtige planrelevante Aspekte unterschlagen. Wegen der Komplexität und Umfanglichkeit wird der Öffentlichkeitsbeteiligung ein großes Zeitfenster zugestanden (bei wie hier UVP-pflichtigem, Vorhaben zwei Monate ab Auslegung der Unterlage) sowie die Möglichkeit zur weiteren Erläuterung im Erörterungstermin gegeben.

### **P 3**

P 3 tritt in seiner Einwendung als alleiniger Absender der Einwendung auf; dennoch ist die Einwendung unterzeichnet mit drei Namen desselben Nachnamens, händisch unterzeichnet wiederum nur durch den als Absender ausgewiesenen Einwender und eine weitere Person desselben Nachnamens. Es wird angenommen, dass es sich um unter selber Adresse lebende Familienmitglieder des Einwenders handelt. Die Einwendung wird hier behandelt als eine solche des ausdrücklichen Absenders, P 3 als Einzelperson.

Der Einwender ist weder unmittelbar grundstücksbetroffen noch immissionsbetroffen.

Er wendet sich gegen das Vorhaben als Grundstücksbetroffener des sich anschließenden Folgeabschnittes Mirow-Süd, planfestgestellt mit Planänderungs- und ergänzungsbeschluss 0115-553-13-61-1/1 vom 29.07.2022. Sein Belang unmittelbare Grundstücksbetroffenheit ist im genannten Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 198 Mirow, Abschnitt Süd ausführlich behandelt und abgewogen.

Die Einwendung gegen den Planungsabschnitt Mirow-West, der im Anschluss an den bereits planfestgestellten Abschnitt Süd anbindet, greift im wesentlichen dieselben Aspekte grundsätzlicher Art gegen das Vorhaben auf, die im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss Mirow-Süd vorgebracht worden sind.

Im Erörterungstermin ist die Einwendung des Einwenders mit ihm persönlich durchgearbeitet worden. Sämtliche Aspekte der Einwendung sind aufrecht gehalten worden.

Im Folgenden setzt sich der Planfeststellungsbeschluss mit den Aspekten der Einwendung thematisch auseinander. Soweit sich Aspekte auf Prüfungspunkte des Planfeststellungsbeschlusses beziehen, die gesondert behandelt werden, wird auf die relevante Ziffer verwiesen

#### Unmittelbare Betroffenheit

Der Einwender trägt vor, wegen der vom Vorhabenträger gewählten Vorzugsvariante 3 b PF die mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.07.2022 festgestellt sei, zwangsläufig trotz der Abschnittsbildung unmittelbar grundstücksbetroffen zu sein, da der Verlauf des Südabschnittes einen Teil seines Grundstückes Gemarkung Starsow, Flur 3, Flurstück 18/3 überbaue und sich notwendigerweise im gegenständlichen Westabschnitt mit dem Verlauf entlang des Schulzen-sees manifestiere.

Die Einwendungen zum Westabschnitt würden als Konsequenz der Einwendung erhoben, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Südabschnitt vorgetragen worden seien. Es werde konstatiert für den hier in der Anhörung befindlichen Westabschnitt der Umgehungsstraße ebenso wie im Anhörungsverfahren des Südabschnittes, dass die Trassenvariante 2 des Raumordnungsverfahrens, im Bereich der Ortslage Starsow die geringsten Nachteile für die meisten geprüften Belange aufweise.

Der Vorhabenträger erwidert, dass durch die Trasse West keine Inanspruchnahme von Flächen des Grundstücks (Flurstück 18/3 der Flur 3, Gemarkung Starsow) des Einwenders erfolge. Die Entfernung des Flurstücks zur geplanten Trasse der B 198 im Südabschnitt betrage mind. 75 m.

Die Einwendung wird insofern abgewiesen, dass für den Einwender aus seiner Grundstücksbetroffenheit im Folgeabschnitt Mirow-Süd kein vollumfänglicher Vollüberprüfungsanspruch bezüglich des Vorhabens Mirow-West erwächst, auch wenn die beiden Planungsabschnitte mittels Verklammerung miteinander verknüpft werden, s. Ziffer 1, Vorbehalt und Ziffer 2.4.2.

Allerdings wird dem Vorbringen insofern stattgegeben und als Einstiegsvoraussetzung für die Prüfung der einzelnen Sachvorträge der Einwendung als gegeben gesetzt, dass ein Überprüfungsanspruch bis zum Bau- km 2+600 besteht, dem Punkt, bis zu welchem sich die beiden Planabschnitte Süd und West technisch-sachlich bedingen. Das ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen:

Entstehen bei einer Abschnittsbildung sog. Zwangspunkte, ist gemäß der grundlegenden Entscheidung BVerwG 4 C 5/78, nochmals deutlich aufgeführt in BVerwG 4 B 1/11 der Überprüfungsanspruch gegenüber dem vorherigen Teilabschnitt auch für denjenigen gegeben, der in seinen Rechten unmittelbar durch den weiteren Ausbau des ihn erst dann berührenden Teilabschnitts betroffen sein kann.

Ein solcher „Zwangspunkt“ liegt nur dann vor, wenn bei einer abschnittsweisen Planung in einem den Betroffenen noch nicht unmittelbar berührenden Abschnitt Festlegungen getroffen werden, die im weiteren Planungsverlauf unvermeidbar dazu führen müssen, dass er in seinen Rechten betroffen wird (grundlegend BVerwG 4 C 5/78, s.o., bestätigt u.a. in BVerwG 9 A 34/03, BVerwG 4 VR 1/03). Dadurch soll der künftig notwendig Rechtsbetroffene zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden (vgl. BVerwG 9 A 34/03, a.a.O.). Voraussetzung für einen „Zwangspunkt“ ist damit die zwangsläufige Unvermeidlichkeit seiner Inanspruchnahme bei einer zukünftigen bzw. sich anschließenden weiteren Planung.

Die hier vorliegende Fallkonstellation betrifft zwar ein Vorhaben, das abschnittsweise geplant und planfestgestellt wird, was grundsätzlich zulässig ist, siehe Ziffer 2.4.2, dessen Abschnitte auch mittels Verklammerung miteinander verbunden werden, jedoch eine Reihenfolge aufweist, die ein sich Befassen mit der Eigentumsbetroffenheit des Einwenders abschließend bis zum Planfeststellungsbeschluss schon durchgeführt hat. Der Planungsabschnitt West führt in seiner Gesamtheit nicht zu Festlegungen, die im weiteren Planungsverlauf dazu führen, dass der Einwender mit zukünftiger Planung Rechtsbetroffener wird. Der Einwender ist bereits im schon planfestgestellten Abschnitt Betroffener. Die Betroffenheit ist bereits im Planfeststellungsbeschluss Mirow Süd behandelt und abgewogen.

Ein Ausstrahlen in den Abschnitt West kann nur insoweit zur Berücksichtigung der Interessen führen, als dass es aus planerischen Gründen Notwendigkeiten in der Trassenführung der Variante West gibt, die sich aus der für den Südabschnitt planfestgestellten Vorzugsvariante ergeben. Offensichtlicher Zwangspunkt ist der Knoten mit der L 25 als Anfangs- bzw. Endpunkt der hier aufeinanderfolgenden Abschnitte Süd und West. Die Weiterführung der Trasse im Bereich West in der hier herausgearbeiteten Vorzugsvariante 3 ist bis zum potentiellen Anknüpfungspunkt am Bau-km 2+600 mit der zu berücksichtigenden B 189n Wittstock-Mirow (als im BVWP mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und als belastbarer gesetzlicher Zwangspunkt zu bewerten) nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde relevant und von Bedeutung hinsichtlich der im Südabschnitt erzeugten Grundstücksbetroffenheit. Im weiteren Verlauf ab Bau km 2+600, dem zukünftigen Verknüpfungspunkt mit der B 189n, bestehen keine inneren Sachzusammenhänge mehr mit (zwangsläufiger) Strahlwirkung auf die Grundstücksbetroffenheit im Abschnitt Süd.

Der geltend gemachte Überprüfungsanspruch ist daher im Weiteren differenziert dahingehend zu betrachten, ob der vorgebrachte Einwand Aspekte betrifft, die noch in der Strahlwirkung des Abschnittes West zu finden sind.

#### Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

Der Einwender richtet sich gegen das Vorhaben und seiner grundsätzlichen Planrechtfertigung. Es werde die Verkehrswirksamkeit des Abschnittes Mirow-West sowohl mit als auch ohne das Hinzukommen einer B 189 von Wittstock als unplausibel betrachtet. Gleichmaßen werde die Verkehrswirksamkeit des gesamten Vorhabens, damit einschließlich des Abschnittes Mirow-Süd auf Grund nicht plausibler Verkehrsprognosen angezweifelt.

Zudem sei das Vorhaben nicht wirtschaftlich, die Gesamtwirtschaft betreffend.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass zum einen schon die Aufnahme und Beibehaltung des Vorhaben OU Mirow im Zuge der B 198 in den BVWP den Nachweis einer Verkehrswirksamkeit bringe; die Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 weise aus, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall reduziere. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert:

Auch ohne das weitere, die Verkehrsprognose mitbestimmende Vorhaben des BVWP B 189n Wittstock-Mirow ergebe sich durch den Neubau der OU Mirow eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Die Thematik Verkehrswirksamkeit ist unmittelbar mit der Planrechtfertigung für ein Vorhaben verbunden.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.4.3.4 verwiesen, unter welcher die Einwendungen, die sich gegen die Planrechtfertigung, die Verkehrswirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens richten, behandelt werden.

#### Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung wird durch den Einwender in Frage gestellt.

Die Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes sei auf Grund der angenommenen Verkehrsprognosen alleine und weder mit noch ohne die B 189 n plausibel. Ebenso sei der Südabschnitt für sich alleingegenommen nicht verkehrswirksam.

Fehle es an der Verkehrswirksamkeit und der rechtmäßigen Abschnittsbildung, bestehe keine Rechtfertigung für die Inanspruchnahme seines Grundeigentums, selbst wenn dieses im zum hier gegenständlichen Abschnitt im Folgeabschnitt liege.

Mit der Verkehrsunwirksamkeit der Straßenabschnitte gebe es keine Begründung, in die Eigentumsrechte der zu enteignenden Grundstücksbesitzer im Verlauf der Trasse einzugreifen.

Die nach Ansicht des Einwenders fehlerhafte Abschnittsbildung führe außerdem konsequenterweise zu nicht bewältigten Planlösungen für die Bereich Anbindung L 25 Starsow nach Mirow und innerhalb der Ortslage Mirow bezüglich der Starsower Straße und Lärzer Straße, bezogen auf Lärmproblematik und Luftschadstoffe sowie der Gefahrenminderung.

Die zusätzliche Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den unterschiedlichen Phasen des Ausbaus der Straßenabschnitte,- auch während der Bauphase-, seien nicht beachtet. So seien die Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz nicht in die Lärmprognoserechnungen einbezogen worden, obwohl hier wegen der Abschnittsbildung und dadurch getrennten Vorhaben alle Verkehre, die auf und von der L 25 Richtung Süden abbiegen werden, zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen müssten. Neben der nicht berücksichtigten erhöhten Verkehrsbelastung auf der L 25 je nach Ausbaustufe der Ortumgehung und der B 189n sei auch die erhöhte Gefährdung von Anwohnern insbesondere Kindern beim Querren der Straße sowohl in Mirowdorf als auch in Starsow und im weiteren Verlauf bis Buschhof und Schwarz als nicht relevant abgetan worden, es fehlten Schutzvorkehrungen. Der Entlastung der Mirower würden alle Bedenken auf den neu zu planenden Strecken untergeordnet, obwohl durch eine Planung Konflikte minimiert werden müssten und nicht negiert werden dürften.

Der Einwander erwartet für die Zwischenphase zwischen der Herstellung des einen Abschnittes (Süd) bis zur Fertigstellung des anderen Abschnittes (West) temporäre Schutzmaßnahmen, insbesondere den Abschnitt L 25 (Nord) und die Starsower Straße in Mirowdorf betreffend, da diese Straße als Lückenschluss zwischen der vorhandenen B 198 und dem Südabschnitt der B 198 OU Mirow bis zur Fertigstellung der gesamten OU Mirow genutzt werde mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung sowohl des Abschnittes L 25 (Nord) und Starsower Straße und ggf. Lärzer Straße in Mirow als auch des Abschnittes L 25 (Süd) in Richtung Starsow.

Gefordert werde die Planung und Umsetzung entsprechender lärm-, luftschadstoff- und für Personen gefahrenmindernde Maßnahmen, wie:

1. Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs auf 30km/h im Bereich der Starsower Straße in Mirow und auf der L 25 in Starsow.
2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70km/h auf der L 25 im Zulauf des Ortseinganges Mirow, Starsower Straße und des Ortseinganges Starsow
3. Errichtung eines neuen Fahrradweges im Zuge der Landesstraße L 25 im Bereich zwischen Starsow und Mirow parallel und nicht auf der Straßenfahrbahn
4. Errichtung eines gesicherten Fußgängerüberweges mit Lichtsignalanlage für die sichere Querung der L 25 in der Starsower Straße in Mirow und in Starsow für Passanten und insbesondere für Schüler auf ihrem Schulweg zu den Bushaltestellen
5. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Umgehungsstraße im gesamten Bereich der Ortslage Starsow auf 70 km/h.



Der Vorhabenträger erwidert, der Neubau der Ortsumgehung Mirow als im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenes laufendes und fest disponiertes Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte. Bauzeitliche Interimslösungen seien zwar verkehrstechnisch und immissionschutzfachlich betrachtet worden, seien jedoch für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt durch das Gesamtprojekt nicht maßgebend.

Eine signifikante Verkehrszunahme auf dem südlichen Ast der L 25 für einen (aus heutiger Sicht hypothetischen) Interimszustand bei dem nur Abschnitt Süd in Betrieb gehe, werde entsprechend der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 nicht erwartet, da in der Weiterführung der L 25 infolge des unzureichenden Ausbaustandes und der Vielzahl an Ortsdurchfahrten auch weiterhin große Netzwidestände bestehen blieben.

Der Vorhabenträger verweist darauf, dass die Planung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für etwaige temporäre Bauzustände im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde erarbeitet und bei Erfordernis angeordnet werden würden.

Mit dem Bau der OU Mirow Süd und West werde die Reduzierung des Schwerverkehrsanteils in den genannten Straßenbereichen erreicht, womit eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs als nicht erforderlich angesehen werde.

Die Planung des Knotens mit der L 25 erfolge nach geltendem Regelwerk. Die geplante Ausstattung der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage ziehe ohnehin nach sich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im Bereich des Knotens angeordnet werde. Der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer werde damit ausreichend Rechnung getragen.

Der Vorhabenträger sieht keine Erforderlichkeit eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 25 und begründet dies mit den prognostizierten Verkehrsstärken. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung zur Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 liege der prognostizierte DTV im Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n (Anl. 7, Blatt 1) bei 2030 Kfz/24h. Für den Prognose-Planfall 2030 mit B 189n (Anl. 8, Blatt 1) sogar nur bei 930 Kfz/24h. Nach den für die Straßenbauverwaltung geltenden Regelwerken sei ein gesonderter Radweg bei diesen Verkehrsstärken nicht zu begründen.

Der Bau eines Radweges für einen Interimszustand, bei dem höhere Verkehrsstärken zu erwarten seien, könne mangels Planrechtfertigung nicht in Betracht gezogen werden.

Die Errichtung gesicherter temporärer Querungsmöglichkeiten für Interimszustände werde bei Bedarf in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.

Darüber hinaus sei im Verlauf der Ortsumgehung eine Geschwindigkeit von 100 km/h aufgrund der immissionsschutz- und verkehrssicherheitsrechtlichen Belange zulässig.

Die Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit der Abschnittsbildung und der sich daraus ergebenden Konsequenzen auf das nachgeordnete Straßennetz wird grundsätzlich unter Ziffer 2.4.2.4, Abschnittsbildung, vorgenommen. Es wird dorthin verwiesen.

Aus der Abschnittsbildung zieht der Einwender des weiteren auch Argumentationsstränge, die seine persönliche Betroffenheit angehen bis hin zu Forderungen an zusätzlichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz an der L 25. Die L 25 nutzt er als Anwohner aus Starsow für Wegebeziehungen nach Mirow. Er (und seine Familienmitglieder) fühlt sich persönlich in seiner Verkehrssicherheit gefährdet, sollte aus Gründen der Abschnittsbildung temporär Mehrverkehr auf der L 25 entstehen.

Der Einwendung wird hinsichtlich der grundsätzlichen Belange der Abschnittsbildung stattgegeben, dazu Ziffer 2.4.2.4; die persönlichen Forderungen aus der Abschnittsbildung werden jedoch zurückgewiesen.

Es ergibt sich grundsätzlich für den Einwender aus der Abschnittsbildung, soweit sich Effekte aus der Planung des Abschnittes, der ihn nicht unmittelbar betrifft, der Rechtsschutz auch gegen diesen Folgeabschnitt im eingangs genannten Umfang (s.o. „unmittelbare Betroffenheit“).

Aus Gründen der Verkehrswirksamkeit und erwartbarer erheblicher nachteiliger Auswirkungen während einer etwaigen temporären Zeit zwischen den Bauzeiten und Verkehrsfreigaben der beiden Abschnitte werden die beiden Abschnitte Mirow-Süd und Mirow-West mit dem Vorbehalt der Verklammerung versehen, s. Ziffer 1 in diesem Planfeststellungsbeschluss und Ziffer 1.1. des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.07.2022 für das Vorhaben OU Mirow Süd. Es wird diesbezüglich auf die Ziffer 2.4.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Wegen der nur gemeinsam baulich durchzuführenden Maßnahmen und der Verbindung beider Vorhaben für die Verkehrsfreigabe werden Interimzustände auf dem nachgeordneten Straßennetz nicht eintreten, so dass wiederum die Forderungen des Einwenders nach zusätzlichen Schutzmaßnahmen für die Dauer der Bauzeit an der L 25 nicht erforderlich werden und daher zurückgewiesen werden.

## Variantenwahl

Der Einwender leitet seine persönliche Betroffenheit bezogen auf den Abschnitt Mirow-West aus dem Ergebnis der für den Abschnitt West durchgeführten Variantenwahl, aber auch als notwendige Konsequenz der getroffenen Variantenwahl im Abschnitt Süd, ab.

Seiner Ansicht nach würde die Variante 2 des Abschnittes Mirow-Süd über den Knoten- und Kreuzungspunkt mit der L 25 hinaus im Abschnitt West unter Einbehaltung der erforderlichen Radien auf die Variante 3 (des Abschnittes West bis zur Anschlussstelle mit der B 198 mit den geringsten Umweltauswirkungen die beste Variante sein.

Die Einwendung bemängelt die getroffene Variantenwahl insbesondere im Vergleich der Varianten 2 und 3. Nach Ansicht des Einwenders führe die Variante 2 des Vorhabens Süd im Anschluss zum Knotenpunkt mit der L 25 zur verträglichsten Lösung für die aus seiner Sicht meisten zu betrachtenden Belange bei der Fortführung im Westabschnitt bis zum hypothetischen Anbindungsknoten der OU B 198 mit der Straße B 189 n Wittstock-Mirow.

Der Einwender ist der Ansicht, dass die (Gesamt-) Variante 2 schon im Raumordnungsverfahren hätte ausgewiesen werden müssen.

Der Einwender führt in seiner Einwendung diverse Punkte zum Raumordnungsverfahren aus. Im Einzelnen wird auf Ziffer 2.3.1.2 verwiesen.

Er bemängelt diesbezüglich, dass auch in diesem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren die Empfehlungen der Raumordnungsbehörde nicht adäquat umgesetzt worden seien, was sich am Ende auf die Variantenwahl auswirke, die er nun angreife.

Der Einwender führt in seiner Einwendung umfassend zur Variantenwahl sowohl aus der bereits im vorgelagerten Raumordnungsverfahren als auch hinsichtlich dieses Planungsverfahrens auf Zulassungsebene aus. Es wird auf die Ziffern 2.3.1, 2.3.2 und 2.4.4.4 verwiesen.

Unter den genannten Ziffern sind die Einzelheiten der Einwendung im Kontext Variantenwahl aufgenommen, die Erwiderungen des Vorhabenträgers sowie die Befassung der Planfeststellungsbehörde.

## Lärmbetroffenheit und Wohnumfeldbeeinträchtigung

Der Einwender trägt vor, er sei schallbetroffen wegen der Nähe seines Wohngrundstückes zur Ortsumfahrung.

Er fühle sich in seinem Bewegungsraum im Wohnumfeld hinsichtlich der zukünftigen Beschränkung durch die Ortsumgehung in der Erholungsnutzungsmöglichkeit intensiv beschränkt und

bezieht diese Beschränkung auf weitere Familienmitglieder.

Der Einwender trägt vor, er habe auf Grund der Schönheit der Natur und den Erholungswert einer ungestörten Landschaft vor 25 Jahren hier seinen 2. Wohnsitz etabliert, um sich (und seine Familie) von der stressigen Stadt zu regenerieren. Er lebe auf Grund der Schönheit der Natur und den Erholungswert einer ungestörten Landschaft seit fast 50 Jahren, wie bereits seine Vorfahren seit fast 200 Jahren und hoffentlich zukünftig seine Kinder und Enkelkinder, in Starsow.

Er fühle sich durch den Bau der Umgehungsstraße in unmittelbarer Nähe des Dorfes, was mit der Zerstörung des Landschaftsbildes einhergehe und die Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes mit seiner einmalig schönen Lage in Landschaft und Natur zerstöre, zutiefst beeinträchtigt, insbesondere auch hinsichtlich des ideellen Wertes seiner Immobilie.

Der Vorhabenträger erwidert, Schallauswirkungen durch den Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow auf das Grundstück seien nicht gegeben. Die Orientierungswerte der DIN 18005 würden gemäß Schallgutachten (Anlage zur UVS-Plausibilisierung) eingehalten.

Schallbetroffenheiten durch OU Mirow Abschnitt Süd bestünden ebenfalls nicht, da auch durch den Trassenverlauf der Trasse 3bPF keine Überschreitungen der DIN 18005 ermittelt worden seien. Insofern liege mit der Linienführung der Var 3bPF und der Fortsetzung mit Variante 3 im Bereich des Abschnittes West eine lärmoptimierte Trassierung im Sinne von Abs. IV. Nr. 7 „Lärmindernde Linienführung“ der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und die Beachtung von § 50 BImSchG (Lärmschutz durch Planung) vor. Für die Einwender entstehe aus diesem Abschnitt keine direkte Betroffenheit. Dies gelte für die Betroffenheit hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastungen sowohl für den Bau als auch den Betrieb der Ortsumgehung.

Es bleibe insgesamt festzuhalten, dass für das Gesamtvorhaben Abschnitte Süd und West der OU Mirow unter „Worst-Case-Annahmen“ keine Überschreitungen der DIN 18005 in der Ortslage Starsow entstehen.

Das Wohnumfeld betreffend weist der Vorhabenträger darauf hin, die Konfliktlagen zur Erholungsnutzung im Bereich des gesamten Untersuchungsraumes und der gesamten Trasse inkl. der Ortsrandlage Starsow in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeit in der gebotenen Weise schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend ermittelt und bewertet zu haben. Das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung seien Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudien und deren Plausibilisierungen. Diese stellen die Grundlage für die Gesamtplanung für Vorhaben und Eingriffs-Ausgleichsmaßnahmen dar.

Es sei durch die erhebliche Verkehrsentslastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Abschnitt West erzeugt wegen seiner räumlichen Distanz keinerlei Auslösewerte nach DIN 18005 oder gar der gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Schon das Vorhaben Süd mit seinem dichteren Verlauf am Wohngrundstück des Einwenders wirkt nicht mit Werten, die in der DIN 18005 oder der 16. BImSchV zu berücksichtigen wären.

Die Lärmbetrachtung der Planung, siehe insbesondere Unterlagen 11.1 und 11.6, ist bereits bemessen an Verkehren, die den prognostizierten Verkehr der potentiell hinzukommenden B 189 mit aufgenommen hat.

Der Vorhabenträger hat sich als eigenes Planungsziel gesetzt, die für ihn gar nicht rechtlich verbindlich heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 als Maßstab der Lärmvorsorge zu berücksichtigen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 liegen unterhalb der für den Vorhabenträger verbindlichen 16. BImSchV. Die Schallauswirkungen des Vorhabens auf das Wohnhaus des Einwenders unterläuft eindeutig alle Grenzwerte und bewegt sich damit in unkritischen und zumutbaren Größenordnungen. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind nicht in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der Wohnumfeldbeeinträchtigung lässt sich die Betrachtungsweise des Einwenders zwar nachvollziehen, - unabhängig davon, ob er seit 25 Jahren seinen 2. Wohnsitz in Starsow genommen hat oder er seit 50 Jahren und vor ihm seine Vorfahren seit 200 Jahren dort lebt - welcher der Sachverhalte einschlägig ist, ist irrelevant, da beide deutlich machen, dass der Einwender in Starsow wohnt -. Dennoch überwiegt das für das Vorhaben streitende überwiegende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens, begründet auf der Planrechtfertigung und der Variante, die nachvollziehbar, plausibilisiert und richtig gewichtet erarbeitet worden ist. Sie ist rechtmäßig. Die Einbettung des Vorhabens in die Landschaft, auch an den Dammlagen mittels Gestaltungsmaßnahmen in Form von Begleitgrün (Unterlage 12.0, Maßnahmen G 1, dichte Bepflanzung von Böschungen und Dämmen, und G 2 Ansaat von Landschaftsrasen an Böschungen und Dämmen) relativiert die Überformung der bis dahin nicht überformten Landschaft.

Die Landschaft erfährt eine Veränderung in einer Himmelsrichtung; in die übrigen Blick- und Bewegungsrichtungen vom Wohnort des Einwenders verbleibt alles unverändert und bietet gerade nach Süden dieselben Möglichkeiten für einen erholsamen Blick und Naherholung. Die Straße

entfernt sich ab dem Knoten mit der L 25 in Richtung Westen deutlich weg vom Dorf Starsow; die vorhandene Vegetation am Schulzensee lässt in nordwestliche Richtung zudem keinen ungehinderten Blick auf den gegenständlichen Abschnitt der Ortsumgehung zu. Die befürchtete Überformung und Überprägung des 2. Wohnsitzes des Einwenders beeinträchtigt zwar die als vollständig ursprünglich empfundene Unberührtheit, dennoch besteht zum einen kein rechtlicher Anspruch auf Verschonung vor baulichen Veränderungen im Umfeld, zum anderen verstößt die vorliegende Veränderung nicht gegen messbare und objektive Vorgaben zum Schutze von ländlichen Wohnumfeldern.

Da das Vorhaben keinerlei Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wanderwegenetz führt, ist der Einwand diesbezüglich vollumfänglich mit Verweis auf die Planunterlagen zurückzuweisen. Es entsteht keine Beeinträchtigung für die Bewegungsfreiheit im Wohnumfeld des Einwenders.

### Gesundheit

Die Abwägung der durch den Lärm beeinträchtigten Menschen finde nach Dafürhalten des Einwenders schon in der UVP und der landesplanerischen Beurteilung völlig unzureichend statt. Daher lasse die Planung des Vorhabenträgers Maßnahmen zum Schutze der Schutz- und Rechtsgüter der Menschen, zu welchen er als unmittelbar am Vorhaben lebender Anwohner gehöre, vermissen.

Die Starsower Ortslage werde auch im Bereich des Westabschnittes durch die geplante Trassenführung durch den Lärm beeinträchtigt. Die Grundstücke seien de facto Wohngrundstücke mit großen Erholungsgärten, die insbesondere zum See hin als solche genutzt werden. Teilweise seien ehemalige Stallgebäude zu Ferienhäusern umgebaut und tragen damit dem anerkannten Erholungsort Mirow Rechnung.

Es genüge nicht die Feststellung, dass der Lärmpegel den gesetzlichen Grenzwert 55 dB(A) unterschreite und damit keine Maßnahmen zur "Gefahrenabwehr" notwendig seien.

Für die Planung des Vorhabens fordere er daher die mögliche Vermeidung von schädlicher Lärmbeeinträchtigung der Anwohner in Starsow durch eine größere Entfernung der Ortsumfahrung zum Ort, was mit Variante 2 (sowohl im Abschnitt Süd als daraus folgend auch im Abschnitt West) möglich sei und ihm ein Stück Lebensqualität erhalte.

Das Dorfbild in Starsow sei geprägt durch Einfamilienhäuser mit Erholungsgärten, teilweise mit Ferienwohnungen. Es sei lediglich ein Gewerbebetrieb ansässig. Die Beeinträchtigung der Menschen durch die Umgehungsstraße dürfe daher nicht einseitig an der Überschreitung von

Lärmgrenzwerten festgemacht werden, eine Beeinträchtigung setze weit im Vorfeld der Gesundheitsgefahr ein und sei auch immer subjektiv zu sehen. Diese subjektive Betrachtung eröffne ihm daher auch das Recht des Vorbringens seiner Forderung. Die gefühlte Beeinträchtigung hänge von den jeweiligen Lebensumständen ab, er beziehe sich auf die DIN 18005. So seien viele Bewohner gerade auch mit Kindern nach Starsow gezogen bzw. auch alteingesessene Familien in der nächstfolgenden Generation dageblieben, um gerade die Ruhe, das Landschaftsbild, die Einbindung in die Natur, Freiräume für die Kinder und Erholung zu finden,- man sei eben nicht in die Stadt gezogen. Werde die Umgehungsstraße wie geplant umgesetzt, so werden diese Lebensumstände erheblich beeinträchtigt.

Der Einwender fordert eine Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit, der Sozio-Akustik.

Der Vorhabenträger weist die Ausführungen des Einwenders in Hinblick auf die Auseinandersetzung des Vorhabenträgers mit den Belangen der menschlichen Gesundheit als unzutreffend zurück.

Die menschliche Gesundheit durch eine Betroffenheitsanalyse der Bevölkerung in konkreten Belastungsklassen sei in den Planungsunterlagen umfassend analysiert und bewertet. Er habe sich mit den gesundheitlichen Aspekten in den Antragsunterlagen intensiv im Kontext der Gesamtwirkung auf die Bevölkerung im Landschaftsraum auseinandergesetzt.

Im aktualisierten Schallgutachten, Anlage zur UVS-Plausibilisierung sei für den Westabschnitt nachgewiesen, dass keine Überschreitungen der DIN 18005 eintreten werde; dies betreffe die nördlich gelegene Siedlung Mirow Dorf und auch die Ortslage Starsow. Es sei keine Gesundheitsgefahr erkennbar.

Mit der Ortsumgehung Mirow werden durch die Entlastung der Ortslage Mirow erhebliche positive Effekte für den Gesundheitsschutz erreicht.

Das Schallgutachten zur Plausibilitätsprüfung der UVS (S. 16) weise aus, dass alle untersuchten Ortsumgehungsvarianten bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer spürbaren Entlastung der schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich der OD Mirow führen. Die Verringerung des Verkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrt ist mit einer Verringerung des Beurteilungspegels um 3,5 bis 5,3 dB(A) verbunden. Es handele sich um Entlastungswirkungen in Bereichen > 3 dB(A), die gem. straßenbaulichen Regelwerk (z.B. LärmschutzRL STV) und Fachliteratur zu spürbaren Entlastungseffekten für die Bevölkerung führen. Noch deutlicher sei der Entlastungseffekt in Anlage 4 – schalltechnisches Gutachten zur UVS (2005) als Grundlage der raumordnerischen

UVP - nachlesbar. Das Gutachten ermittle mit Hilfe einer pegelstatistischen Auswertung die Anzahl der entlasteten Personen. Demnach reduziere sich die Anzahl von Personen in der Ortsdurchfahrt mit Belastungswerten über 65 dB(A) = „Gesundheitsrichtwert des UBA“ von 772 auf 0 Betroffene. Das Gutachten vermerkte „Alle Trassenvarianten führen bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl von Personen die mit gesundheitsgefährdenden Pegeln beeinträchtigt werden“.

Der Vorhabenträger weist klar zurück, sich lediglich nur bezüglich der Variante 1 mit der menschlichen Gesundheit auseinandergesetzt zu haben.

Hinsichtlich der Schallauswirkungen auf die Wohnfunktion bestünden keine Unterschiede zwischen Variante 2 und 3 im Westabschnitt. Die Aussage der Einwendung sei unzutreffend, da nach Tabelle 15: „Aktuelle Bewertung des Schutzgutes Mensch (2017)“ der UVS-Plausibilisierung aufgrund höherer Gewichtung der Betroffenheit bei der ortsnahen Erholungsnutzung Variante 3 für die gesamte Bewertung beim Schutzgut Mensch schlechter bewertet werde als Variante 2.

Die Auswirkungen von Zwischenständen und Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz seien in den Schallgutachten zum Südabschnitt und Westabschnitt begutachtet worden. Daraus resultieren keine gebotenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.

Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen habe er die Lärminderungsmaßnahme durch Abstandsvergrößerung ergriffen. Dies folge einer Maßgabe aus dem Raumordnungsbeschluss wonach gem. A. Nr. 2 „Trassenoptimierungen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow“ vorzunehmen seien. Demzufolge wurde die beantragte Trasse der Planfeststellung im Zuge des Südabschnittes um ca. 60 m von der Ortslage weg nach Norden verlagert. Die Fortführung auf der Linie im Westabschnitt führe nicht zu unzulässigen Lärmbeeinträchtigungen.

Der Vorhabenträger sei also schon im Ansatz der Planung dem Vorsorge-/Minderungsgrundsatz gemäß § 50 Planung BImSchG gefolgt. Die Trassenverschiebung entspreche damit und des Weiteren den Bestimmungen des ROV. Dies sei für den Westabschnitt nachgewiesen.

Die freiwillig gesetzte Einhaltung von Vorsorgewerten der DIN 18005 zeige darüber hinaus, dass zusätzliche Ansprüche zum Schutze der menschlichen Gesundheit nicht zu erfüllen seien.



Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Hinweis des Einwenders, in Starsow befänden sich außer einem einzigen Gewerbebetrieb nur Wohnhäuser mit teilweise Ferienwohnungen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde gewertet, dass der Einwender vorträgt, dass es sich bei der Ortslage Starsow um eine Lage reiner Wohnnutzung i.S.d der BauNVO handelt, und sein Wohnort entsprechend als Einstufung für die Herleitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herangezogen werden muss.

Dazu wird angemerkt, dass der Einwender keine amtliche Anmeldung eines Gastbetriebes gewerblicher Ferienunterkünfte vorgewiesen hat – und dass für Starsow insgesamt keine solche Ferienunterkünfte amtlich bekannt sind, was zur Heranziehung besonderer Schutzansprüche berücksichtigt werden müsste.

Die Ortslage Starsow ist in der örtlichen Bauleitplanung als Dorf/Mischgebiet ausgewiesen. Entsprechende Immissionsgrenzwerte der für den Vorhabenträger verbindlich geltenden 16. BImSchV sind heranzuziehen. Die Grenzwerte tags liegen bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A).

Der Vorhabenträger hat für die Ortslage Starsow schon abweichend von der Ausweisung im Flächennutzungsplan die Nutzungsart „allgemeines Wohnen“ angesetzt. Dafür gelten die Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A). Zudem und darüber hinaus hat sich der Vorhabenträger als eigenen Grenzwert die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen, ohne dazu verpflichtet zu sein. Danach sollten in Allgemeinen Wohngebieten tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschritten werden.

Aus dem Planungsabschnitt Mirow-West ergeben sich keine Lärmemissionen, die die Immissionsorte in Starsow über die genannten Grenzwerte und Orientierungswerte hinaus erreichen.

Eine Beschädigung der menschlichen Gesundheit des Einwenders durch Lärm des Straßenbetriebs des Vorhabens und der Ortsumgebung als Gesamtvorhaben ist nicht zu erkennen.

Auch wenn der Vorhabenträger zutreffend auf die Gesamtbetrachtung der Auswirkung auf die menschliche Gesundheit aller in einem Kontext zur Planung der Ortsumfahrung stehenden Menschen hinweist und sich auf die nicht von der Hand zu weisenden Vorteile der Bewohner der Ortslage Mirow bezieht, ist konkret die Besorgnis einer möglichen gesundheitlichen Betroffenheit des Einwenders zu betrachten. Das gilt hinsichtlich messbarer Gesundheitsgefährdung durch Lärm, s. vorstehend, aber auch hinsichtlich Gesundheitsbeeinträchtigung durch die genannte soziale Gesundheit, die die Planfeststellungsbehörde ausgeweitet versteht als psychische Gesundheit.

Diese Interpretation des vom Einwender verwendeten Begriffs der „Sozio-Akustik“ erscheint er-

forderlich, da die Begrifflichkeit Sozio-Akustik im Zusammenhang mit der Planung von umbauten Räume verwendet wird und außer über die Heranziehung der ganz groben Beschreibung „Schall beeinflusst Räume“ für die hier gemeinten Räume nicht einschlägig ist.

Gemeint sein wird daher an dieser Stelle eine Beeinträchtigung des psychischen Wohlbefindens, das durch Schall auch unterhalb der gesundheitsbezogenen Lärmgrenzwerte nachteilig geprägt wird.

Bezüglich der Beeinträchtigungsbesorgnis auf die eigene Gesundheit wegen schädlicher Schallimmissionen ist bereits ausgeführt worden, dass es zu keiner Überschreitung von gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerten der anzuwendenden 16. BImSchV kommt, selbst wenn seitens des Vorhabenträgers schon anders als in der Bauleitplanung ausgewiesen hier die Grenzwerte bzgl. der Allgemeinen Wohnnutzung nach BauNVO herangezogen worden sind, dazu siehe oben.

Auch die freiwillig als Maßstab genutzten Orientierungswerte für allgemeine Wohnnutzung nach der DIN 18005 bleiben am Wohnort des Einwenders unterschritten. Eine gesundheitlich gefährlich werdende Lärmimmission tritt nicht auf. Die individuell das Wohlbefinden störende und sich so auf die (psychische) Gesundheit nachteilig auswirkende Schallimmission unterhalb der Orientierungs- und Grenzwerte sind nicht messbar. Anhaltspunkte existieren nicht und sind individuell sehr verschieden. Es handelt sich in dieser Zone um rein subjektive und daher nicht verallgemeinerbare Empfindungen. Die Störanfälligkeit ist individuell, ebenso die Toleranzgrenzen und Anpassungsfähigkeiten. In die Erarbeitung von berücksichtigungswerten Gesundheitsgefahren sind nicht nur die Immissionen als solche einzustellen, sondern auch entgegenwirkende Parameter wie z.B. Gewöhnungseffekte an sich neu eingestellt habende Schallquellen. Anders ließe sich kaum konstatieren, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung zu schädlichen Veränderung führt.

Um solchen Betrachtungsweisen nachzukommen, bedarf es etlicher konkreter Angaben der persönlichen Betroffenheit, Empfindsamkeit, Lebensumstände, ggf. Nachweis von Vorerkrankungen usw. Daran fehlt es im Falle des Einwenders und seiner geltend gemachten sozio-akustischen Beeinträchtigung mit Folgen für die eigene Gesundheit. Da derartiger Sachvortrag seitens des Einwenders nicht erfolgt, wird eine ausführliche Betrachtung des stichwortartig vorgebrachten Belangs nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde muss sich also auf die greifbaren Fakten und Werte zurückziehen.

Danach ausgerichtet verbleibt kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen.

### Wirtschaftliche Einbußen

Der Einwender trägt eigene wirtschaftliche Nachteile vor, die das Vorhaben für ihn mit sich bringe. Er befürchtet einen Verlust des materiellen Wertes seiner Immobilie.

Außerdem werde es neben den generellen genannten Bedenken der Wirtschaftlichkeit die Gesamtkonomie betreffend (s.o. Ziffer 2.4.3.4), die generell Einbußen im Tourismusgeschäft bedeuten, ganz konkret im Bereich des Schulzensees durch die nahe am See geplante Trassenführung zu individuellen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen kommen.

Der See sei in Privateigentum und werde als Angel- und Badesee für Urlauber, die in Starsow Quartier bezogen haben, bewirtschaftet. Diese Nutzung werde erheblich an Attraktivität verlieren bzw. ganz wegfallen, wenn der Bundesstraße in unmittelbarer Nähe vorbeigeführt werde. Damit würde auch die jetzt sehr nachgefragte Vermietung von Ferienwohnungen für Angler rückläufig sein,- eine nicht unerhebliche Einbuße für die Starsower Bürger, die Ferienwohnungen anbieten.

Da das Dorf Starsow durch den Verlauf der Umgehungsstraße von der touristischen Entwicklung abgekoppelt werde, sei für viele Starsower, die inzwischen in den Bau von Ferienwohnungen investiert haben, nicht hinnehmbar.

Der Vorhabenträger erwidert, er habe sich im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung detailliert auseinandergesetzt. Die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und der Naturhaushalt seien diesbezüglich kritisch betrachtet worden. Nach seiner Auffassung werde gerade wegen des Vorhabens mit der erheblichen Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region erwartet.

Das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz, auch die genannten Radfernwegeverbindungen als touristischer Faktor, bleibe erhalten und werde entsprechend angepasst.

Die Nutzung des Sees sei weiterhin möglich, da der See nicht unmittelbar überbaut werde.

Einbußen im Tourismusgeschäft sowie wirtschaftliche Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger nicht gesehen.

Die Einwendung, es werden eigene wirtschaftliche Einbußen eintreten, wird zurückgewiesen.

Der Einwender benennt seine persönliche wirtschaftliche Betroffenheit nicht konkret, sondern

verweist drauf, es gebe in Starsow Ferienwohnungen, die (mit eigenem wirtschaftlichem Einsatz) hergerichtet und bewirtschaftet werden.

Ob er selber Betreiber einer oder mehrerer Ferienwohnungen ist, die zudem genehmigt sein müsste, wollte er sich diesbezüglich auf generierbares (Zusatz-)Einkommen beziehen, trägt er nicht vor. Sollte er Feriengäste beherbergen, so ist ein Zusammenhang zwischen dem Straßenvorhaben und einem potentiellen Einbruch der Buchungszahlen nicht dargetan.

Die Nutzbarkeit der Umgebung zur Naherholung bleibt nach wie vor möglich; die Wegenetze bleiben erhalten, die Erreichbarkeit von Mirow ebenso. Eine Abkopplung von Starsow und somit seines Grundstücks von der zukünftigen touristischen Entwicklung tritt nicht ein – vielmehr trägt die Ortsumgebung dazu bei, Gäste ihren Weg über den Knoten mit der L 25 unkomplizierter als zuvor nach Starsow zu finden. Es ist nicht vorgetragen worden, dass die Gäste, so der Einwender selber welche in einer Ferienwohnung beherberge, ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen.

Lärmbeeinträchtigungen treten zwar im Vergleich zum Vorzustand auf, bewegen sich jedoch unterhalb aller Grenzwerte und sogar der Orientierungswerte. Dazu ist oben sowie unter Ziffer 2.4.5.4. ausgeführt.

Ob und dass der Schulzensee zum einen das Hauptziel von Gästen in einer von ihm eventuell betriebenen Ferienwohnung der Schulzensee darstellt, bleibt vage. Der Schulzensee ist unverändert für die Besucher aus Starsow erreichbar und nutzbar.

Die geltend gemachte negative Preisentwicklung von seiner Immobilie am Markt nach Bau der Straße stellt kein geschütztes Rechtsgut dar. Die Befürchtung ist nicht belastbar untersetzt; zukünftige Entwicklungen von Flächen sind insgesamt nicht als abwägungsrelevant in die Entscheidungsfindung zur Zulässigkeit eines Vorhabens einstellbar.

### Gewässerbetreffenheit

Der Einwender befürchtet Schäden durch etwaige Havarien insbesondere einen Ölunfall am Schulzensee, was Auswirkungen auf Starsow mit sich bringe. Die Planung erzeuge sehenden Auges eine Gefahrenlage. Es gebe keine geeigneten Mittel zur Minderung der Gefahr. Die nahe Trassenführung am See stelle bei möglichen "Ölunfällen" auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers dar, insbesondere auch während der Baumaßnahmen. Selbst wenn Schutzmaßnahmen ergriffen werden, so stellen diese keinen absoluten Schutz für alle Eventualitäten eines Unfalls so nah an einem Oberflächengewässer dar.

Die Gewässerbetreffenheit wird durch den Einwender des Weiteren in seinem Vorbringen gegen die Variantenwahl thematisiert, dort unter Schutzgut Wasser, s. Ziffer. 2.4.4.4 VII.

Der Vorhabenträger erwidert, es entstünden keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulzensee“. Das Gewässer befinde sich in einem Abstand von etwa 95 m von der Trasse der Ortsumgehung, damit außerhalb des Auswirkungsbereiches erhöhter Auswirkungen von 50 m gemäß LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die Ortsumfahrung Mirow liege außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung erfolge unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie WRRL) und der gültigen Vorschriften für diesen Planfall.

Die gesamte Planung sei mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Der vom Gesetzgeber geforderte Schutz des Grundwassers und aller weiteren Gewässer finde in den Planungen volle Berücksichtigung und sei in der Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (U 13.4) ausführlich dargestellt.

Um gegen Ölunfälle, verursacht durch den zukünftigen Verkehr auf der neuen Straße, wirksam vorzubeugen, habe er eine Wirkungsabschätzung nach Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vorgenommen.

Die RPS sähen als Schutz vor von der Fahrbahn abkommende Fahrzeugen die Einhaltung von kritischen Abständen vor, welche in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungshöhe zu bestimmen sei. Er verweise auf die Abbildung 5 der RPS.

Diese kritischen Abstände belaufen sich demnach auf mindestens einzuhaltende 35 m bei negativer Böschung und einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit > 100 km/h.

Mit den hier tatsächlich 95 m Abstand zwischen Straße und zu schützendem Ort Schulzensee seien die im Regelwerk vorgesehenen Mindestabstände nahezu um das Dreifache erweitert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Selbst wenn eine hydraulische Verbindung vom Schulzensee in Richtung Starsow/Grabensystem/Pechgraben die Gewässer (Grabensystem) nahe am Grundstück des Einwenders vorliegt (was der Fall ist, siehe Fachbeitrag nach WRRL, Unterlage 13.4) so eröffnen sich hier doch keine nachteilige und daher zur Wahrung der Recht des Einwenders zu beachtenden Auswirkungen auf Belange des Einwenders. Der Einwender trägt keine ihn unmittelbar betreffende Rechte vor, etwa den Betrieb eines genehmigten Trinkwasserbrunnens oder übrigen Brunnen

zur Bewässerung seiner Gartenflächen. Er ist auch nicht der Eigentümer des Schulzensees oder des Grabensystems oder an Teilen der Gräben in der Starsowniederung; auch Nutzungsrechte an den Gräben/eines Grabens in der Starsowniederung sind nicht vorgetragen.

Auch wenn sich aus BVerwG 9 A 5/20 grundsätzlich eine Rügebefugnis aus durch die Planung verursachte Verletzung gerade den Einwender schützender Normen des materiellen Rechts und des Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung seiner geschützten Privatbelange ableiten ließe, kann der Einwender aber nicht eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen. Diese Entscheidung wird stets herangezogen, wenn sich Interessen aus dem Verschlechterungsverbot gegenüber Gewässern ins Bild schieben. Zu diesen gehören Grundwasserbetroffenheiten, sobald Rechte an der Nutzung des Grundwassers bestehen, oder Nutzungsrechte an Oberflächengewässern oder schließlich Schutz vor Überschwemmungen. Auf individuelle Betroffenheiten und Rechte kommt es aber gerade an, sollte sich die Rechtsprechung für eine durchtragende Einwendung gegen nachteilige Veränderung an Grundwasser oder Oberflächenwasser nutzbar gemacht werden.

Allgemeine Belange der Öffentlichkeit sind zwar hinsichtlich des Interesses Schutz vor Verschlechterung der Gewässerqualität gegeben, hierzu wird auf Ziffer 2.4.4.4 und Ziffer 2.5.4.10 sowie die Begründung für die aufgebene Nebenbestimmung 1.5.5.2.A Nr. 7 verwiesen. Es handelt sich hierbei jedoch ausdrücklich nicht um eine Nebenbestimmung zum Schutze von vorgebrachten Interessen des Einwenders, sondern der Allgemeinheit.

Die Nebenbestimmung beugt effektiv gegen Ölundfälle während der Bauzeit vor. Mit der planerischen Lösung, die sich im gewählten Abstand des Vorhabens vom Gewässer Schulzensee gemäß den einzuhaltenden Vorgaben der RPS ausreichend verhält, ist dem Schutz der Gewässer vor Ölundfällen rechtlich Genüge getan.

Aus diesem grundsätzlichen Schutz der allgemeinen Öffentlichkeit profitiert der Einwender als Teil der Öffentlichkeit. Persönliche Schutzansprüche stehen ihm jedoch nicht zu.

#### Verletzung rechtlichen Gehörs im Raumordnungsverfahren

Der Einwender trägt vor, das Verfahren zur Planfeststellung basiere nicht auf einem rechtsgültigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten Raumordnungsbeschluss und der darin implizierten UVP. Er sei nicht über den Beschluss des Raumordnungsverfahrens gemäß §15 (8) Nr. 4 Raumordnungsgesetz konkretisiert im Informationsblatt zur Durchführung v. Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmungen Punkt 8.3, unterrichtet worden.

Im Raumordnungsgesetz §15 (8) Nr. 4 sei geregelt, dass die Öffentlichkeit u.a. dadurch einbezogen werde, dass sie über das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bzw. der daraus resultierenden Linienbestimmung (Trassenführung) zu unterrichten sei.

In der Mitteilung über die Auslegung der Raumordnungsunterlagen im Amtsblatt vom 5.11.2005 sei im Schlusssatz auch eine Veröffentlichung des Ergebnisses angekündigt. Dies sei jedoch nie geschehen und widerspreche dem EUGH- Urteil vom 30.04.2009 -C-75/08 SLG 2009.

Erst aus der amtlichen Bekanntmachung im Kleinseenlotsen Nr. 02.2011 über die Betretungsrechte der Vermesser und Kartierer habe er erfahren, dass das Raumordnungsverfahren zu einem Ergebnis gekommen sein müsse und die Linienbestimmung eine Trasse über Starsower Land als Vorzugsvariante gewählt habe.

Diese Nicht-Veröffentlichung des Raumordnungsbeschlusses zur Linienführung stelle ein Beispiel von einer Reihe gezielter Desinformationen gegenüber ihm als Betroffenen und grundsätzlich als Bürger dar, was eine frühe Intervention der Betroffenen verhindert habe. So sei auf der im Amtsblatt Mecklenburg-Strelitz vom 5.11.05 abgebildeten Karte zur Beteiligung der Öffentlichkeit am Raumordnungsverfahren, die Querung der Umgehungsstraße deutlich nördlich des Knickes der L 25 als auch nördlich der Hohen Brücke zu erkennen. Die Planungsunterlage zeige, dass diese Linie der Trassenführung der Variante 2 entspreche. Dagegen habe er keine Einwände, denn er sehe sich von der Trassenführung Variante 2 weniger stark beeinträchtigt. Auch im NORDKURIER vom 24.04.2010 sei eine Trassenführung kommuniziert, die der Variante 2 entspreche.

Erst im Februar 2011, als die Entwurfsvermessung für den Südabschnitt mit einer extrem kleinen Karte, aber immerhin mit breiten Planungskorridor versehen, amtlich im Kleinseenlotse bekanntgegeben worden sei, habe er erkennen können, dass die Umgehungsstraße über sein Land, nahe der Wohngebäude und des Schulzensees führen werde und damit eine erhebliche Betroffenheit bzgl. Lärm, Sichtbeziehungen und Eigentumsrechten einhergehen würde, von Amts wegen also keineswegs die Variante 3 hätte vorangetrieben werden dürfen.

Das Vorhaben unterliege einer UVP und damit bestehe zusätzlich und unverzichtbar gemäß der RL 85/37 EWG (geändert RL 2003/35/EG) die Einbeziehung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit. Die betroffenen Bürger sollen so informiert werden, dass sie ihre Interessen effektiv wahrnehmen können, erforderlichenfalls auch gerichtlich. Im Planfeststellungsverfahren OU Mirow Westabschnitt 2020 sei dieser Grundsatz nicht adäquat umgesetzt.

In Konsequenz zum nicht rechtmäßig durchgeführten Raumordnungsverfahren könne die gesamte Planung, die im Planfeststellungsverfahren auf Grund der Empfehlungen der Raumordnungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit der Vorzugsvariante aufgelegt

worden sei, nicht adäquat umgesetzt werden.

Die Unterlagen, der Abwägungsprozesse und damit das Fazit, welches aus der UVP für die Linienführung und damit aus der Raumordnung für die Planfeststellung der Ortsumgehung des Westabschnittes 2020 gezogen wurde, seien nicht vollständig und fehlerhaft.

Nahezu alle Verbände und Behörden hätten im Raumordnungsverfahren verlangt, dass die Streckenführung der Variante 3a bzw. 3b im Bereich Starsow weiter nach Norden verschoben werde. Das sei mit der Trasse, die im Südteil der Umgehungsstraße ebenso wie jetzt im Westteil im Plan festgestellt werden soll, nur unzureichend erfolgt.

Bei dem Variantenvergleich der „allgemeinverständliche Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG S. 48 bis 53 sprächen die Auswertungen der Schutzgüter Mensch, Boden, Luft/Klima hauptsächlich für die Linienführung nach der Variante 2. Für den Westteil sei auch die Beeinflussung der Natur nördlich des Schulzensees deutlich konfliktärmer als die jetzt geplante Trassenführung A 8W entlang des Feuchtgebietes des Schulzensees.

Die Straßenbaubehörde habe die Einwände der am Raumordnungsverfahren Beteiligten zur Optimierung der Streckenführung der Umgehungsstraße nicht zielführend umgesetzt.

Die 2017 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ können den Mangel einer für das Raumordnungsverfahren durchgeführten UVP ohne vollständige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht beseitigen und können damit für das Straßenbauvorhaben nicht rechtswirksam sein.

Die unzureichende Verfahrensführung verletze ihn in seinem Recht auf rechtliches Gehör und habe einen relevanten Beitrag zur daher insgesamt rechtswidrigen Planung geleistet.

Auch im Planfeststellungsverfahren mit dortiger UVP habe eine unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahren auf Grundlage der UVS 2005 und der UVS 2009 stelle die Grundlage der UVP im Planfeststellungsverfahrens Südabschnitt 2014 dar. Das sei bereits im Eilverfahren, welches er gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Mirow-Süd angestrengt habe, erfolgreich vorgetragen worden. Konkret sei gerügt worden, dass der Versuch, die fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung der UVP im Rahmen des Raumordnungsverfahrens 2005 durch eine zusätzliche UVS von INROS LACKNER im Jahre 2009 zu heilen und diese beide Verfahren als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren 2014 Südabschnitt mit ebenfalls unzureichender Auslage der Unterlagen als UVP Unterlagen zu verwenden, rechtlich zu beanstanden sei. Der Bezug zu den beiden Verfahrensabläufen 2006 und 2009 im Planfeststellungsverfahren 2014 sei durch weiterhin fehlende Unterlagen in der Auslegung laut OVG Beschluss (Aktz.4 M 303/15) nicht geheilt worden.



In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren 2020 des Westabschnittes sehe er den gleichen Mangel.

Die Unterlagen von seien zu alt, um als Basis für die Planfeststellung des Straßenbau Westabschnittes 2020 herangezogen werden zu können. Zudem erfolge auch hier nur eine unvollständige Auslage der Unterlagen und es sei eine fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung zu konstatieren. Daran ändere auch die von 2017 bis 2020 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und „die allgemein verständliche Zusammenfassung“ nichts, da sie nicht flächendeckend durchgeführt worden sei und sich nur entlang der Vorzugstrasse auf Konflikträume des Raumordnungsverfahrens beziehe. Der Ermessensspielraum der beurteilenden Behörde wurde offenbar ausschließlich so ausgelegt, dass es bei der bereits durchgeplanten Vorzugstrasse aus dem Jahr 2005 bis 2009 geblieben sei.

Die Planfeststellungsunterlagen können nicht zu einer rechtskräftigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten UVP führen, da die Unterlagen für die UVP bzgl. des Straßenbauvorhaben nicht vollständig seien, bzw. vollständig ausgelegt worden seien und im erforderlichen Detaillierungsgrad bewertet worden sein konnten.

Zusammengefasst trägt der Einwender vor, die Bekanntmachung der Auslegungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren im Amtsblatt habe zu Fehlinformation der Bürger geführt, zum anderen sei das Ergebnis des Verfahrens weder der Öffentlichkeit noch den Betroffenen mitgeteilt worden. Dementsprechend müsse die UVP mit der notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt werden.

Der Vorhabenträger erwidert, das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung sei ordnungsgemäß durchgeführt und bilde mit dem Beschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenentscheidung.

Der Raumordnungsbeschluss basiere auf einer UVP nach durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudien für die Planungsabschnitte OU Mirow Süd und West, einer öffentlichen Auslegung, Einwendungen aus der Öffentlichkeit / privater Einwender und einer Beteiligung der Fachbehörden. Die Vorgaben des UVPG seien somit vollumfänglich erfüllt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung habe somit zur Entscheidung über die Linienführung vorgelegen. Im ROV sei eine Gesamtwertung der beiden Abschnitte Süd und West durchgeführt worden.

Für das Planfeststellungsverfahren seien lediglich Plausibilisierungen der Umweltverträglichkeitsstudien aus dem ROV und der Linienbestätigung erforderlich geworden, die auch unter Be-

rücksichtigung der Landschaftsentwicklung und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen die Aussagen des ROV bestätigen.

Das Raumordnungsverfahren schließe mit der Festlegung der Varianten 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt der OU Mirow ab.

Die „Zusammenfassende raumordnerische Bewertung“ führe hierzu wörtlich aus: „Zusammenfassend ist im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festzustellen, dass die Ortsumgehung Mirow mit der Vorzugstrasse 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt bei Beachtung der in Kapitel A. der landesplanerischen Beurteilung aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.“

In der landesplanerischen Beurteilung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, insb. für den Bereich nördlich von Starsow heiße es, dass „...Trassenoptimierungen (...) vorzunehmen...“ seien. Von einer „deutlichen“ Verschiebung der Trasse auf die Trasse 2, wie vom Einwender behauptet, sei keine Rede.

Der Vorhabenträger weist den Vorwurf einer gezielten Desinformation des Einwenders nach Abschluss des ROV und vor allem bezüglich der Beteiligung im Zusammenhang der Planfeststellung zurück.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Ortsumgehung Mirow erfolge gem. UVPG zweistufig. In der UVP zum ROV sei die Öffentlichkeit ordnungsgemäß beteiligt und die Äußerungen der Öffentlichkeit bei der Beschlussfassung erkennbar berücksichtigt. Die UVP für beide Abschnitte der Ortsumgehung berücksichtige alle im Beteiligungsverfahren ergangenen Einwendungen aus der Öffentlichkeit und bilde mit dem Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenausarbeitung im Planfeststellungsverfahren. In umfassenden Plausibilitätsprüfungen, welche die relevanten Unterlagen aller Verfahrensschritte (2005, 2009, 2015) beinhalte, sei kontinuierlich von seiner Seite aus überprüft, zu welchem Ergebnis der Variantenvergleich unter Berücksichtigung aktueller Daten- und Rechtsgrundlagen nach heutigem Stand führen würde. Es sei ebenfalls geprüft worden, ob die Vorgehensweise und methodische Bewertung der Varianten zur UVS 2005 und 2009 und die Antragsunterlagen aus dem Jahr 2015 nachvollziehbar d.h. plausibel waren und ob die Wahl der Vorzugslinie auch unter der heutigen Ausstattung der verschiedenen Schutzgüter auf die ursprüngliche Linie fallen würde.

Das Ergebnis sei nach wie vor die Variante 3, die für den Verlauf im Abschnitt West nun zur Feststellung komme.

Im Planfeststellungsverfahren 2020 zum Westabschnitt seien alle Unterlagen mit ausgelegt wor-

den. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes für die Vorzugstrasse sei eine flächendeckende Erfassung der Biotoptypen vorgenommen. Gleiches gelte für die Brutvögel. Im Rahmen der Plausibilisierungen 2016/2017 sei ein flächendeckender Biotopabgleich im Untersuchungsraum als Grundlage für die Plausibilisierung der faunistischen Unterlagen vorgenommen worden. Die Plausibilisierungen der Faunauntersuchungen bezögen sich nach wie vor für die Gruppen auf die im Scopingverfahren festgelegten, für das weitere Verfahren relevanten Konflikträume. Die Plausibilisierung der UVS berücksichtige die Landschaftsentwicklung im Untersuchungsraum und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Schutzgutbewertung seien eingestellt worden.

Das Plausibilisierungsergebnis entspreche dem Ergebnis aus dem ROV und verdeutliche, dass alle bisherigen Schlussfolgerungen richtig gezogen worden seien und sich über die Zeitachse nicht maßgeblich verändert hätten. Aufgrund einer objektiven Analyse und Bewertung, die in vielen Belangen „Worst-Case-Charakter“ hat, ergebe sich keine Änderung in der Variantenreihung. Alle diese Unterlagen seien für die Öffentlichkeit bereitgestellt und im Beteiligungsverfahren einsehbar gewesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Dem Einwender ist im Rahmen des durch die zuständige Anhörungsbehörde ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens die vollständige Planunterlage, die Unterlagen der UVS in ihre Gesamthistorie mit Ursprungsfassung und Plausibilisierungsfassungen im Rahmen der Beteiligung nach § 18 UVPG und 73 VwVfG über das UVP-Portal, die Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr sowie die ortsüblichen Bekanntmachungsmedien zugänglich gemacht worden und mittels Bekanntmachung die Möglichkeit zur Abgabe einer Einwendung mitgeteilt worden., Es wird auf Ziffer 2.2 verwiesen. Mängel am Beteiligungsverfahren in der Zuständigkeit der Anhörungsbehörde sind nicht aufgetreten.

Es steht nicht in der Zuständigkeit der Anhörungs- oder jetzt Planfeststellungsbehörde für die Zulassung des Vorhabens nach fachplanerischen Rechts- und Verfahrensgrundlagen, etwaige Beteiligungsfehler, die die für das Raumordnungsverfahren zuständige Behörde, das Amt für Raumordnung und Landesplanung etwaig verursacht hat. Die Planfeststellungsbehörde vermag getreu der Voraussetzungen des VwVfG nur Verfahrensmängel, die in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich aufgetreten sind, heilen.

Durch das gestufte Verfahren ist dem Einwender jedoch auch auf Verfahrensebene der Planfeststellung die Beteiligungsmöglichkeit gegeben. Sie bezieht sich auf das fortgeschriebene Ergebnis der ersten Stufe Raumordnungsverfahren mit UVP auf dortiger Ebene. Mit seinen sachlichen Vorträgen, die er verstärkt auf die UVP schon im Raumordnungsverfahren gerichtet hat, konnte sich auf dieser Zulassungsebene auseinandergesetzt werden, s. o. Ziffer 2.4.2.4. Das rechtliche Gehör ist soweit der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde möglich, gegeben und wird über diesen Planfeststellungsbeschluss in die gerichtliche Kontrolle weitergegeben. Dort wird auch die gerichtliche Überprüfung von Angelegenheiten des vorgelagerten Raumordnungsverfahrens eröffnet.

Hinsichtlich des Vorwurfs einer unterbliebenen Öffentlichkeitsbeteiligung seitens der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Behörde Amt für Raumordnung und Landesplanung wird sich seitens des Einwenders auf § 15 Abs. 8 Nr. 4 LPLG M-V bezogen. Dort heißt es,

„8) Die Landesplanungsbehörden beziehen die Öffentlichkeit in der Regel dadurch ein, dass  
4. die Öffentlichkeit über das Ergebnis unterrichtet wird.“.

Ob das Geltendmachen eines Verfahrensfehlers als wesentlich und das Verfahren rechtswidrig machend, weil die Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Ergebnis der Raumordnung für das Vorhaben OU Mirow vermeintlich unterblieben ist, rechtlich durchträgt, ist nicht belastbar sicher. Die Unterrichtung soll in der Regel vorgenommen werden, ist aber nicht zwingend vorzusehen.

### Eisenbahnkreuzung

Der Einwender befasst sich in seinem Vortrag gegen das Vorhaben außerdem mit der Kreuzung des Vorhabens mit der Eisenbahnstrecke nach Wittstock.

Er trägt vor, ausweislich der Unterlage 1, S. 21/22, bleibe die Eisenbahntrasse Richtung Wittstock, Mirow, Flur 36, Flurstück 91/6, unberücksichtigt. Das Stilllegen einer Eisenbahnstrecke bedeute nicht gleichzeitig, dass sie die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn verliere. Da sie dem Fachplanungsrecht nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) unterliege, sei sie dem allgemeinen Planungsrecht entzogen. Für eine verbindliche Bauleitplanung sei eine Freistellung der Flächen der vorhandenen Betriebsanlage der Eisenbahn Voraussetzung. Da die Freistellung nach § 23 AEG in diesem Fall nicht erfolgt sei, überlagere hier Fachplanungsrecht die Bauleitplanung. Dabei sei es unerheblich, ob der Eigentümer in absehbarer Zeit keine Reaktivierung der Bahnstrecke plane.

Die Nachrüstung eines Brückenbauwerkes sei nicht hinreichend geprüft worden vor allem nicht

bezüglich der Baukosten und der technischen bzw. baulichen Umsetzung. Es hätte in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden müssen.

Der Vorhabenträger erwidert, die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Behörden zum Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Bahntrasse zu führen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist durch die Planung der Eisenbahnkreuzung mit der stillgelegten Trasse nach Wittstock in seinen Eigentumsrechten nicht beeinträchtigt. Einzelfragen diese Kreuzung betreffend tragen nicht durch auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks im Folgeabschnitt Mirow-Süd. Es kommt seine Rechte betreffend insofern hier nicht darauf an, wie die Planung der Kreuzung ausfällt.

Selbst wenn es auf die Lösung der Eisenbahnkreuzung ankäme, wäre die Einwendung zurück zu weisen.

Die Auseinandersetzung mit der stillgelegten, aber nicht freigestellten Eisenbahntrasse ist unter den Ziffern 2.5.4.14 und 2.5.4.15 nachzulesen. Es wird dorthin verwiesen.

#### Grundsätzliches zur Planungshistorie

Der Einwender führt umfassend zur Planungshistorie und deren Auswirkungen auf die L 25 aus.

Ursache für die Nichteinbeziehung der Auswirkung auf die L 25 dürfte nach seiner Erkenntnis das Hin- und Her bei der Planung der B 189n und dem sich jeweils ändernden Zweck und Verkehrswirksamkeit der Ortumgehung sein. Der Westabschnitt sei zunächst im Raumordnungsverfahren nicht vorgesehen, da man seinerzeit noch von einer Bundesstraßenanbindung nach Wittstock ausgegangen sei, die mit einem Knoten westlich von Starsow angebunden werden sollte. Für den Bereich Starsow mit der L 25 sei kein Knoten, sondern eine Brückenüberführung vorgesehen. Im weiteren Verlauf der Verfahren sei die B 189n nicht weiter eingeplant gewesen.

Daher sei im Planfeststellungsverfahren zunächst der Brückenbau über die L 25 gestrichen, und ein ebenerdiger Knoten mit der L 25 für den Abbiegeverkehr von und nach Norden und Süden geplant worden. Erst im Planergänzungsverfahren zum Südabschnitt 2018 werde nun auch wieder die B 189n geplant, allerdings nun ohne Brücke über die L 25, sondern als ebenerdige Kreuzung und ohne Abwägung hinsichtlich der Auswirkungen des Abbiegeverkehrs für die Ort-

schaften im weiteren Verlauf der L 25. Dass solche grundlegenden und mehrfachen Veränderungen der Verkehrsführung auf der L 25 zu keinen anderen Verkehren als bei der Nullvariante ohne Ausbau führen, mag darin begründet liegen, dass man mit einem Raumordnungsbeschluss all diese Änderungen als nicht wesentlich einstufte, damit nicht als abwägungsrelevant und somit kein neuer Raumordnungsbeschluss herbeigeführt werden müsse.

Die Betroffenheiten und Ziele der Straßenbauabschnitte hätten jedenfalls seit dem Raumordnungsverfahren im Verfahren mehrfach gewechselt. Insbesondere habe je nach Verfahrensschritt die Verkehrsprognose zu widersprüchlichen Verkehrsbelastungen geführt. Auf Grund der wechselnden Aussagen und Begründungen je nach Verfahrensschritt könne er seine Interessen kaum mehr adäquat vertreten. Das sei nicht im Sinne einer Öffentlichkeitsbeteiligung eines Planungsverfahrens bzw. einer UVP. Ihm sei deutlich geworden, dass der Vorhabenträger größte Anstrengungen unternommen habe, seine Planungen aus den 2000er Jahren bzgl. der Vorzugstrasse immer wieder zu bestätigen, egal mit welcher Begründung und Verkehrsbelastung je nach Abschnitt geplant worden sei.

Der Vorhabenträger erwidert, die Verlegung des Kreuzungspunktes nach Osten zur L 25 sei eine Folge der Nebenbestimmung im Raumordnungsverfahren. Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet worden: „In Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock – Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“

Die B 189n als ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 sei daher in den Unterlagen zur Planfeststellung für die Ortsumgehung Mirow West berücksichtigt worden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung des ROV sowie alle hierzu erfolgten Plausibilisierungen kommen zu identischen Ergebnissen, was die Konsistenz der Antragsunterlagen explizit unterstreiche. Es komme zu keinem Zeitpunkt in den abgestuften Verfahrensschritten zu anderslautenden grundsätzlichen Bewertungen.

Die jeweils zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen, die in Folge der Aktualisierungen von Verkehrsprognosen an den jeweiligen Verfahrensstand angepasst worden seien, liegen in Belastungsbereichen, die nach den im Straßenbau gültigen Regelwerken der UVS / UVP (MUVS, VLärmSchR 97, DIN 18005) zu identischen Ergebnissen führen.

Der Planungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG – Lärmschutz durch Planung – sei immer konsequent eingehalten worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Grundsätzlich kommt es für die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss auf die dargestellte und dort rechtmäßige Planung in Text- und Kartenteil an, die mit Antragstellung vorgelegt und in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben werden. Vorgängige anderslautende Planungsstände spielen für die Zulassungsentscheidung keine Rolle; sie stehen dem Vorhabenträger im langwährenden Planungsprozess geradezu zu. Sie werden nicht jeweils im Einzelnen öffentlich angehört und der Beteiligung Dritter wie hier dem Einwender vorgelegt. Die Beteiligung und darüber die Eröffnung der Wahrung der Rechte erfolgt ausschließlich anhand des Feststellungsentwurfes für die Planfeststellung. Nur daran gemessen sind die Rechte und Belange Betroffener, hier des Einwenders, vorzubringen und dann abzuwägen.

Die Herleitung der im Planfeststellungsentwurf dargestellten Planungen für das Vorhaben und die dadurch eröffneten Konflikte müssen dabei nachvollziehbar und für sich genommen schlüssig sein. Auf vorgängige Zwischenstufen kommt es nicht an.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im vorliegenden Vorhaben dennoch und insbesondere wegen der lang andauernden und viel diskutierten Planungsschritte und das Vorhaben begleitenden Ereignisse im öffentlichen Raum mit der Entwicklung der Verträglichkeitsprüfung und der planerischen Bewältigung der Konflikte und deren Lösungsergebnissen befasst. Die Variantenwahl, die sich vorwiegend auf die beiden Varianten 2 und 3 fokussierte, ist gründlich und wiederholt sowie nach rechtlichen und tatsächlichen Änderungsereignissen erneut geprüft worden.

Die Planungshistorie ist zwar lang und umständlich und im Knotenbereich mit der L 25 wechselhaft, aber dennoch nicht unvollständig oder verdreht durchgeführt.

Die Planung im Planfeststellungsentwurf ist schlussendlich das Entscheidende, was die Planfeststellungsbehörde zu prüfen hat.

Sie erkennt hier weder einen Sachverhaltsfehler noch einen Planungsfehler noch eine unrechtmäßige Herleitung in der Abwägung in der Variantenwahl seitens des Vorhabenträgers. In der eigenen Variantenwahl ist aus dem Gesamtmaterial (welches vollständig der Öffentlichkeit zur Beteiligung zugänglich gemacht war) die Herleitung der planfestgestellten Variante 3 erfolgt und wird planfestgestellt.

In die Planfeststellungsentscheidung eingeflossen ist die hier gegenständliche Einwendung des Einwenders, die sich auf die relevante Planunterlage bezogen hat.

Trotz der Planungshistorie ist kein Belang „untergegangen“.

#### **P 4**

Der Einwender ist weder grundstücks- noch lärmbeeinträchtigt. Er wohnt in Starsow und ist Eigentümer des Schulzensees bei Starsow. Er ist zum Erörterungstermin trotz ordnungsgemäßer Einladung nicht erschienen. Es wurde der Anhörungsbehörde jedoch mitgeteilt, dass er sich akut erkrankt im Krankenhaus befinde und keine Vertretungsvollmacht mehr habe erstellen können.

Die Anhörungsbehörde hat die Nichtteilnahme daher als entschuldigt betrachtet, jedoch vorsichtshalber vorbehaltlich einer nachholbaren Erörterung die Einwendung in Abwesenheit mit dem Vorhabenträger erörtert.

Der Einwender wurde erneut zu einem für ihn eigens eingerichteten Erörterungstermin geladen, (s. Ziffer 2.2.3), zu welchem er erneut unerklärt nicht erschienen ist.

Er wendet sich gegen das Vorhaben aus Gründen der grundsätzlichen Befürchtung einer Lärmbeeinträchtigung, der negativen Veränderung im Landschaftsbild, sich für ihn einstellender wirtschaftlicher Einbußen als Eigentümer des Schulzensees sowie grundsätzlich entstehender wirtschaftlicher Einbußen durch Verlust eines touristisch attraktiven unzerschnittenen Landschaftsraums südlich Mirow.

Des Weiteren trägt er Bedenken gegen die Plausibilitätsunterlage der UVS vor, was in eine aus seiner Sicht fehlerhaften Variantenwahl münde.

Der Vortrag die Schutzgüter nach UVPG betreffend, etwa der Hinweis auf Seeadler als Nahrungsgast am See oder die Bewegungen des Otters im Pechgraben, die Lage des Knotens L 25 sowie des ehemaligen Bahndamms der Strecke Wittstock-Mirow im Bereich zu betrachtender Schutzgüter des UVPG wie Boden, Oberflächenwasser, Flora und Fauna ist unter Ziffer 2.3. dieses Beschlusses aufgenommen. Soweit der Abwägungsprozess die Einwendung betreffend auf die UVP Bezug nimmt, wird das an dieser Stelle behandelt (etwa zum Thema Landschaftsbild und menschliche Gesundheit).

Die Frage der grundsätzlichen Wirtschaftlichkeit des Vorhabens betrifft in der Gestalt, wie durch den Einwender vorgebracht, unter anderem die Planrechtfertigung, der Einwand wird dort unter Ziffer 2.4.3.4 behandelt. Es wird dorthin verwiesen.

Die Einwendung, soweit sie sich gegen die Variantenwahl richtet, wird unter Ziffer 2.4.4.4. behandelt. Das Vorbringen der Betroffenheit von naturschutzfachlichen Aspekten und dem Boden und Klimaschutz steht in dieser Einwendung im Zusammenhang mit der Variantenwahl. Es wird daher ebenfalls zu Ziffer 2.4.4.4 verwiesen



## Lärm

Der Einwender sieht sich als Lärmbetroffenen durch die Trassenführung der Ortsumfahrung an. Er bemängelt, dass die Auseinandersetzung seitens des Vorhabenträgers mit Lärm nur in Hinblick auf die Einhaltung von gesetzlichen Grenzwerten vorgenommen worden sei. Er sieht sich in seiner Lebensführung durch das Vorhaben dennoch beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung der Gesundheit der Menschen setze weit unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte an und sei subjektiv zu betrachten; die gefühlte Beeinträchtigung hänge von den jeweiligen Lebensumständen ab, das sei auch die Grundlage der DIN 18005. In Starsow und gerade nicht in einer verkehrsverlärmteten Stadt zu leben, stelle einen solchen Lebensumstand dar. Die sogenannte Sozio-Akustik als Bestandteil seiner Gesundheit sei unberücksichtigt geblieben.

Eine zusätzliche Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den unterschiedlichen Varianten des Ausbaus der Straßenabschnitte,- auch während der Bauphase-, habe der Vorhabenträger als nicht wesentlich weggewogen.

Die Verkehrslärmbetrachtung habe die Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz nicht einbezogen, obwohl dort alle Verkehre auf und von der L 25 Richtung Süden fahren müssen. Es komme dort zu höherer Lärmbelastung.

Der Vorhabenträger erwidert, dass das Wohnhaus des Einwenders durch die Trasse des Vorhabens durch das Vorhaben grundstücksmäßig nicht in Anspruch genommen werde. Auch der Schulensee bleibe von einer Inanspruchnahme ausgespart.

Schallauswirkungen durch den Abschnitt Mirow-West seien nicht gegeben. Die Orientierungswerte der DIN 18005 seien eingehalten. Der Vorhabenträger nimmt in seiner Erwiderng Bezug auf mögliche Betroffenheiten durch den Abschnitt Mirow-Süd, der sich in Starsow an den Abschnitt west anbindet. Auch im Südabschnitt seien die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht überschritten. Gerade der Abschnitt Süd sei zur Optimierung der Lärmbetroffenheiten in der Variante angepasst worden. Es habe Lärmschutz durch Planung gemäß den gesetzlichen Vorgaben gegeben, was zur Vorzugsvariante des Südabschnitts geführt habe.

Der Vorhabenträger erwidert hinsichtlich der Bedenken die gesetzliche Gesundheit betreffend, in den Planungsunterlagen die menschliche Gesundheit durch eine Betroffenheitsanalyse der Bevölkerung in konkreten Belastungsklassen analysiert und bewertet zu haben. Er habe sich somit mit den gesundheitlichen Aspekten in den Antragsunterlagen intensiv im Kontext der Gesamtwirkung auf die Bevölkerung im Landschaftsraum auseinandergesetzt.

Im aktualisierten Schallgutachten, Anlage zur UVS-Plausibilisierung sei für den Westabschnitt

nachweisbar, dass keine Überschreitungen der DIN 18005 vorlägen. Dies betreffe die nördlich gelegene Siedlung Mirow Dorf und auch die Ortslage Starsow, hier seien also keine Gesundheitsgefahren erkennbar. Im Gegensatz zur Gesundheitsrelevanz in der Ortslage Starsow seien mit der Ortsumgehung Mirow erhebliche positive Effekte für den Gesundheitsschutz durch die Entlastung der Ortslage Mirow zu erwarten. Entsprechend der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 werde bei Realisierung beider Abschnitte der OU Mirow die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum sogenannten Prognose-Nullfall reduziert. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert.

Im Schallgutachten zur Plausibilitätsprüfung der UVS (S. 16) sei nachlesbar, dass alle untersuchten Ortsumgehungsvarianten bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer spürbaren Entlastung der schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich der OD Mirow führen. Die Verringerung des Verkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrt sei mit einer Verringerung des Beurteilungspegels um 3,5 bis 5,3 dB(A) verbunden. Es handele sich um Entlastungswirkungen in der Größenordnung über 3 dB(A), die gem. straßenbaulichen Regelwerk (z.B. LärmschutzRL STV) und Fachliteratur (POPP et al. 2016) zu spürbaren Entlastungseffekten für die Bevölkerung führen. Noch deutlicher sei der Entlastungseffekt gem. Anlage 4 – schalltechnisches Gutachten zur UVS (2005) als Grundlage der raumordnerischen UVP. Das Gutachten ermittle mit Hilfe einer pegelstatistischen Auswertung die Anzahl der entlasteten Personen. Demnach reduziere sich die Anzahl von Personen in der Ortsdurchfahrt mit Belastungswerten über 65 dB(A) = „Gesundheitsrichtwert des UBA“ von 772 auf 0 Betroffene. Das Gutachten vermerke „Alle Trassenvarianten führen bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl von Personen die mit „gesundheitsgefährdenden Pegeln“ beeinträchtigt werden.“

Zum Thema, es seien zusätzliche Belastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den verschiedenen Varianten des Ausbaus der Straßenabschnitte auch während der Bauphase missachtet und es fehle an einer Betrachtung der Lärmeffekte auf der L 25 für die Ziegelei, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz erwidert der Vorhabenträger, hinsichtlich der Schallauswirkungen auf die Wohnfunktion bestünden keine Unterschiede zwischen Var. 2 und 3 im Westabschnitt. Die Aussage der Einwendung sei unzutreffend, da nach Tabelle 15: „Aktuelle Bewertung des Schutzgutes Mensch (2017)“ der UVS-Plausibilisierung aufgrund höherer Gewichtung der Betroffenheit bei der ortsnahen Erholungsnutzung Variante 3 für die gesamte Bewertung beim Schutzgut Mensch schlechter bewertet werde als Variante 2.

Die Auswirkungen von Zwischenständen und Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz seien in den Schallgutachten zum Südabschnitt und Westabschnitt begutachtet. Daraus resultieren keine gebotenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.

Die Einwendung betreffend die befürchtete Verlärmung betreffend wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat sich mit der Einhaltung der Lärmgrenzwerte auseinandergesetzt. Das Vorhaben führt bemessen sowohl an den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzen der 16. BImSchV als auch an der freiwillig herangezogenen DIN 18005, die der Vorhabenträger in seiner Planung als Maßstab genutzt hat, zu keiner Überschreitung von Grenzwerten.

Der Einwender trägt im Übrigen nicht vor, an welcher Stelle und welchen Immissionsort betreffend er durch Lärm betroffen wird. Eine Sachverhaltsaufklärung diesbezüglich war im Erörterungstermin beabsichtigt, konnte aber wegen Fernbleibens des Einwenders nicht durchgeführt werden. Anhand der Aktenlage und der Planunterlagen ergeben sich keine Erkenntnisse zu Wohnorten mit Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV oder DIN 18005. Der Einwender wohnt laut Adresse in Starsow; das Wohnhaus ist jedoch nicht im Bereich der relevanten Schall-Isophonenlinien, gelegen, vergleiche Übersichtslageplan Unterlage 11.2 gelegen.

Der Einwender als Eigentümer und Nutzer des Schulzensees hat keinen Vortrag hinsichtlich der Art der Nutzung abgegeben. Der Schulzensee unterliegt keiner der relevanten zu schützenden Kategorien der BauNVO und damit der 16. BImSchV. Dem Außenbereich zugehörig und ohne besondere freizeitmäßige Nutzung ausgerüstet ist der Schulzensee damit nicht durch besondere Lärmschutzmaßnahmen zu schützen.

Der Verlauf der Schallisophonenlinie der niedriger angesetzten Nachtwerte, die für Orte menschlicher Nutzung ausgerichtet sind, zeigt am Schulzensee jedoch ohnehin keine Überschneidung oder gar Nähe; vgl. Unterlage 11.2.

Eine relevante Bemessung für die Zulässigkeit von Vorhaben an den seitens des Einwenders vorgebrachten gesundheitsgefährdenden Lärmbeeinflussungen weit unterhalb der gesetzlich und über die Rechtsprechung bisher nicht in Frage gestellten Grenzwerten (eine von ihm genannte Sozio-Akustik müsse berücksichtigt werden) kann nicht ausgemacht werden, um den subjektiv empfundenen Belästigungen durch Straßenlärm, der außer Frage verbleiben wird, fachlich und rechtlich belastbar begegnen zu können. Es wird hier kein die Forderung untersetzender Ansatz vorgetragen, der ggf. zu diskutieren wäre.

Insofern verbleibt es bei der anhand der Planunterlagen und der heranzuziehenden Rechtsgrundlagen beim Ergebnis, dass es für Forderungen nach Lärmschutz keinen Ansatz gibt.

Die vorgebrachte Kritik ausgebliebender Betrachtung von Lärm in Höhe Ziegelei, Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz, also im nachgeordneten Straßennetz befindliche Ortslagen, wird mit Verweis auf die Verkehrsuntersuchung und der Prognose, dass hier keine zusätzlichen Verkehre induziert werden, zurückgewiesen. Vielmehr führt die Ortsumfahrung dazu,

dass diverse quer über das Land fahrenden Verkehre gebündelt über die Bundesstraßen geführt werden, da die Ortsumfahrung die bisher als beschwerlich empfundene Ortsdurchfahrt von Mirow zu befahren nicht mehr erforderlich macht; Unterlage 1 mit Anlagen.

### Wirtschaftliche Einbußen

Der Einwender trägt vor, die negativen Veränderung des Landschaftsbildes führen zu damit einhergehenden wirtschaftliche Einbußen für den Tourismus im Bereich Starsow überhaupt und für ihn als Eigentümer und Nutzer des Schulzensees im Besonderen.

Er führt dazu aus, laut Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP S. 94) besitze der Untersuchungsraum eine hohe Eignung naturgebundener Erholung. Es werde schon in der Planunterlage des Vorhabenträgers selbst aufgezeigt, dass der Bereich südlich von Mirow (also nördlich von Starsow) wegen seiner naturschutzräumlichen Qualität als Tourismusschwerpunkt bzw. Tourismusedwicklungsgebiet ausgewiesen sei. Die Wanderwege werden hier als überregionale und regionale Rad- und Wanderwege (Radfernweg Mecklenburgische Seenplatte, Mecklenburgischer Seenradweg, Fernradweg Berlin-Kopenhagen, usw.) erwähnt. Die touristische Entwicklung werde in der Umgebung von Mirow dadurch gefördert, dass ein unzerstörter, selten schöner Anblick der Starsower Flur mit dem weiten Auenbereich östlich der L 25 und den in die Landschaft eingebetteten Schulzensee vorhanden sei. Eine bequeme und ungehinderte Durchfahrt durch Landschaft und Stadt durch ein durch die Umgehungsstraße zerschnittenes Landschaftsbild seien hingegen für die Tourismusedwicklung nicht förderlich. Werde die Umgehungsstraße gebaut, egal auf welcher Trasse, so wird das zerstört, was der Besucher suche.

Der Einwender wendet sich gegen die Abkopplung von Starsow von der touristischen Entwicklung durch den Verlauf der Umgehungsstraße.

Neben diesen allgemeinen und schwer bezifferbaren Einbußen im Tourismusgeschäft werde es jedoch auch ganz konkret im Bereich des Schulzensees durch die nahe am See geplante Trassenführung zu wirtschaftlichen Beeinträchtigungen kommen.

Der See ist seinem Privateigentum und werde von ihm bewirtschaftet. Diese Nutzung werde erheblich an Attraktivität verlieren bzw. ganz wegfallen, wenn der Bundesstraße in unmittelbarer Nähe vorbeigeführt werde.

Der Einwender schlägt zur Verhinderung der verminderten Attraktivität des Sees die Verschiebung der Trasse auf die Variante 2 nach Norden. Mit einer nördlichen Verschiebung würde die Umgehungsstraße nicht unmittelbar am See entlangführen, sondern in einem gebührenden Abstand.

Der Vorhabenträger bestätigt die hohe Eignung naturgebundener Erholung im beplanten Bereich zwischen Mirow und Starsow. Er weist darauf hin, dass touristische Entwicklungen im Rahmen der Variantenwahl bzw. Linienfindung mit dem gebotenen Anteil über die Schutzgüter Mensch (hier Erholungsfunktion) und Landschaftsbild in die Abwägung mit eingehen und bewertet worden seien. Die Planrechtfertigung stehe dem gegenüber und gehe ebenfalls ein.

Die ermittelte Vorzugsvariante sei im weiteren Verfahren konkret beplant und im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung zum einen über die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und zum anderen über den Naturhaushalt detailliert betrachtet worden. Nach Auffassung des Vorhabenträgers sei durch die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten.

Das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz bleibe erhalten und werde angepasst.

Einbußen im Tourismusgeschäft sowie wirtschaftliche Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger nicht gesehen. Auch eine persönliche wirtschaftliche Einbuße, die der Einwender befürchte, sei nicht zu sehen. Eine unmittelbare Betroffenheit sei also nicht gegeben (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan 12.2.1 Nr. 7). Die Nutzung des Sees sei weiterhin möglich, da der See nicht unmittelbar überbaut werde. Das Vorhaben führe anders als vom Einwender vorgetragen mit 40 m am Schulzensee mit 95 m Abstand vorbei.

Bereits der Gehölzsaum (VSX) mit einem temporären Kleingewässer, welches dichter an der geplanten Trasse liege als der Schulzensee, sei schon nicht durch Überbauung betroffen. Schon dieses kleine Gewässer erhalte wegen einen ausreichenden Abstand keine speziellen landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Schutz oder gar Ausgleich einer Beeinträchtigung. Erst recht gelte das für den Schulzensee.

Die Einwendung, wirtschaftliche Einbußen durch das Vorhaben zu erleiden, wird zurückgewiesen. Es ist die Art der wirtschaftlichen Nutzung des Schulzensees nicht vorgetragen worden. Auch hat eine Ortsbesichtigung der Planfeststellungsbehörde die Erkenntnis durch in Augenscheinnahme ergeben, dass der See keinerlei Anlagen vorweist, die auf eine irgendwie geartete wirtschaftliche Nutzung schließen ließe.

Die Einbußen wirtschaftlicher Art für die Gesamtbevölkerung in Starsow oder als Gesellschaft überhaupt dadurch, dass ein bisher unzerschnittener Landschaftsraum südlich Mirow nun zerschnitten zurückbleibe und damit als Erholungsort unattraktiver werde, was aus tourismuswirtschaftlicher Sicht nicht gewünscht sein könne, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Nutzung des

Raumes bleibt wegen der Aufrechterhaltung des Wegenetzes und nachgeordneten Straßennetzes unbeeinflusst. Die Nutzung exakt nur der Landschaftsbereiche südlich Mirow als einziges Ziel Erholungssuchender besteht nicht, die touristische Attraktivität des Raumes wird nur geringfügig beeinträchtigt; der Bereich betrifft den Urlauber während seines Aufenthaltes südlich Mirow nur für kurze Momente und verhindert keine Erholung, so dass die Region weiterhin als Tourismusort erhalten bleibt.

### Gewässerschutz

Hinsichtlich des von ihm genutzten Schulzensees trägt der Einwender vor, dass das Oberflächenwasser durch einen 100 m weiter nördlicheren Verlauf der Ortsumgebung erheblich besser geschützt werde. Auch werde die Situation für die Empfindlichkeit des Grundwassers völlig falsch beurteilt.

Das Grundwasser werde auf einer Anhöhe auf Grund der Entfernung zum Grundwasserspiegel (Grundwasserflurabstand) erheblich besser geschützt als in unmittelbarer horizontaler als auch vertikaler Entfernung zum sog. Vorfluter. Ausgleichsmaßnahmen an einem Ort, so wie erläutert, seien da nicht zielführend. Komme es zu einem Schadstoffeintrag, so treten negativen Folgen für den See und das Grundwasser unmittelbar auf, ohne dass diese geschützt werden könnten. Das Vorhaben stelle durch die nahe Trassenführung am See eine Gefahrenlage bei möglichen "Ölunfällen" auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers für seinen See dar, insbesondere auch während der Baumaßnahmen. Auch wenn Schutzmaßnahmen ergriffen würden, so stellen diese keinen absoluten Schutz für alle Eventualitäten eines Unfalls so nah an einem Oberflächengewässer dar.

Bezüglich der Besorgnis von zukünftig auftretender Schäden des Schulzensees wegen Einwirkungen über Oberflächenwasser und Grundwasser erwidert der Vorhabenträger, gem. Auswirkungskarten auf Boden / Wasser / Klima der UVS (2009) werden keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulzensee“ ausgewiesen. Das Gewässer befinde sich mit einem Abstand von etwa 95 m von der OU-Trasse auch außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen durch Straßenoberflächenentwässerung von 50 m gem. LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die OU Mirow befinde sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung erfolge unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie WRRL) und der gültigen Vorschriften für diesen Planfall.

Die gesamte Planung sei mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Der vom Gesetzgeber geforderte Schutz des Grundwassers und aller weiteren Gewässer habe in den Planungen volle Berücksichtigung gefunden und sei in der Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (U 13.4) ausführlich dargestellt.

Zur Abwehr wassergefährdender Unfälle auf der Straße komme die Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) zur Anwendung.

Darin werden die Wirkungsabschätzungen der vom Verkehrsweg ausgehenden Gefahren klar gestellt. Die RPS schreiben als Schutz vor von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugen die Einhaltung von kritischen Abstände vor, welche in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungshöhe mit Diagrammen bestimmt werden können. Der kritische Abstand belaufe sich demnach auf maximal 35 m bei negativer Böschung und einer Geschwindigkeit > 100 km/h. Dieser Abstand mache ein Drittel der Abstandsentfernung der Straße zum Schulensee aus, der 95 m weit entfernt von der Straße sei.

Die Einwendung wird in Teilen zurückgewiesen. Hinsichtlich der Bedenken etwaiger Beschädigung des Grundwassers wird der Einwendung mittels Nebenbestimmung 1.5.5.2.A abgeholfen.

Die Nebenbestimmung verpflichtet den Vorhabenträger zu zusätzlichen Maßnahmen, um wegen der stets bestehenden Möglichkeit aus menschlichem Versagen heraus entstehende und somit nicht gänzlich ausschließbaren Öl- oder Schmierstoffhavarien während der Bauphase entgegen zu wirken. Diese Auflage betrifft den Bau der Trasse in der Tangente des Schulensees von Bau-km 2+550 bis zum Ende der Baustrecke bei Bau-km 3+325. Es dürfen keine Baustelleneinrichtungsflächen und zentralen Materiallagerplätze vorgesehen werden. Das Betanken der Baumaschinen mit Kraft- und Betriebsstoffen hat außerhalb dieser Bereiche zu erfolgen.

Diese Vorgabe eröffnet gar nicht erst die Möglichkeit, Geräte, Tanks, Stoffbehälter usw. in diesem Bereich abzustellen oder andere baubegleitende Tätigkeiten auszuführen, die zu etwaigen Austritten von Schadstoffen führen können, die das Grundwasser schädlich zu beeinträchtigen vermögen. Auch das Verbot des Abstellens von Baumaschinen außerhalb der täglichen Betriebszeit verhindert Gelegenheiten, dass unbefugte Dritte an den Baumaschinen werken und Schaden mit nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser verursachen.

Die Begrenzung der Nebenbestimmung auf die Bauzeit begründet sich darauf, dass nur in dieser Phase Tätigkeiten ausgeführt werden, die mit (grund-)wasserschädlichen Betriebsstoffen verbunden sind. Der reguläre Verkehr nach Verkehrsfreigabe erfolgt im Kontext nach Regelwerk zulässigen Vorkehrungen gegen schädliche Einträge in das Grundwasser, s. Unterlage 11

und Fachbeitrag nach WWRL. Für die Betriebsphase der Straße besteht rechtlich keine Notwendigkeit, besondere Vorgaben zum Grundwasser vorzugeben. Der vom Einwender genannte klassische Unfall-/Havariefall durch KFZ oder LKW ist als Sonderlage und Einzelfallsituation zu betrachten, die Gefahr im Verzug-Maßnahmen auslöst, und nicht generell in der Zulassung des Vorhabens bewältigt werden muss. Eine Anordnung von Schutzplanken zur Abwehr wassergefährdender Unfälle auf der Straße wie für Trinkwasserschutzgebiete gemäß Ziffer 6 (mit Verweisen) RiStWag vorgesehen, ist hier nicht geboten. Eine Trinkwasserschutzzonenausweisung liegt nicht vor. Einen Anlass zur Überschreitung der Standards aus dem Regelwerk ist nicht erkennbar. Insbesondere lässt der Streckenverlauf keine potentielle Unfallstelle auftreten, die Strecke ist verkehrssicher, vergleiche die Radien im Lageplan (Unterlage 7 Blatt 6, Halbmesser im Höhenplan Unterlage U 8 Blätter 7 bis 9).

Die erforderliche Bewältigung des Schutzes des Grundwassers im Kontext mit der Oberflächenwasserbewältigung ist technisch und rechtlich mit der Planung gelöst.

Die Begrenzung der Nebenbestimmung auf den genannten Abschnitt zwischen Bau-Km 2+550 bis zum Ende der Baustrecke bei Bau-km 3+325 begründet sich damit, dass in dieser Höhe die Grundwasserabdeckung mit einem Flurabstand von gerade 2 m verläuft. Laut UVS Karte Nr. 2 Blatt Nr. 5 – Bestand und Bewertung – Wasser – ist unterhalb des Flurabstandes die Geschüttheit des Grundwassers nicht mehr gegeben. Im Bereich von 2 bis 5 m Flurabstand wird die Empfindlichkeit mit mittel eingestuft. Es ist daher zum Schutze des Grundwassers geboten, für die Dauer gesteigerter Tätigkeiten wie während der Bauzeit Maßnahmen vorzusehen, um das Risiko der Beeinträchtigung zu vermeiden. Die Einschränkungen der Nebenbestimmung 1.5.5.2.A dient dieser Vermeidung erhöhter Risiken zu Lasten des Grundwassers.

Damit wird neben dem Grundwasserschutz mit eventuellen Auswirkungen auf das Oberflächenwasser Schulensee, dem Schutzinteresse an unbeschädigtem Eigentum des Einwenders und der Nutzbarkeit des Sees und damit dem Gesundheitsschutz begegnet.

### Landschaftsbild

Die Einwendung befasst sich mit dem Landschaftsbild. Dazu wird zum einen unter Ziffer 2.3 zum Schutzgut Landschaft nach UVPG ausgeführt. Zum anderen wird in der Einwendung auch ein persönlicher Bezug aufgebaut.

Die Einschätzung zum Landschaftsbild äußert der Einwender als „Starsower“ – als solchen Bürger und Einwender sieht ihn die Planfeststellungsbehörde auch an, ohne dass er sich ausdrücklich in diese Gruppe Betroffener einordnet. Der Einwender lebt dauerhaft und offenkundig schon seit sehr langer Zeit unter der Absenderadresse seiner Einwendung in Starsow.



Als ortskundiger Starsower kritisiert der Einwender die Einstufung des betroffenen Landschaftsbildes, die der Vorhabenträger vorgenommen hat. Statt „hoch“ sei die unzerschnittene Offenlandschaft in ihrer Bedeutung als „sehr hoch“ einzuschätzen. Er begründet diese Kritik damit, dass gerade die Anwohner die mehrdimensionalen Auswirkungen von Trassenführungen in der Landschaft am besten beurteilen könnten. Sie seien die Experten für die vorhandenen Sicht- und Wegebeziehungen, Topographie und Bepflanzungen in Bezug zur Trasse. Sprechen sich also die Anwohner für eine Trassenführung aus, die das Landschaftsbild weniger schädige als eine andere Variante, so habe diese Aussage einen besonderen Wert und müsse in der landschaftsplanerischen Beurteilung berücksichtigt und abgewogen werden. Dieser Aspekt habe an keiner Stelle Eingang in die Landesplanerische Beurteilung gefunden.

Die wertvolle Offenlandschaft um Starsow werde überhaupt durch jede der Trassenführungen erheblich beeinträchtigt und geschädigt. Wenn es aber zu einer Variantenwahl käme, sei seiner ausdrücklichen Meinung nach die Variante 2 die bessere.

Insbesondere die nahe Trassenführung der A8W entlang des Schulzensees sowie des Dorfes und die Errichtung eines ca. 3 m hohen Damms auf eine Länge von ca. 80 m nur 40 m Meter nördlich des Schulzensees werde als störender Eingriff in die Landschaft angesehen. Bei einer Trassenführung ca. 100m nördlich, entsprechend der Variante 2, wäre diese Sichtbeziehung von Starsow über den Schulzensee erheblich weniger gestört, u.a. auch weil hier auf Grund der Topographie ein Dammbau überflüssig wäre.

Die Trassenführung über die Variante 3, bzw. der jetzt geplanten Trasse A8W, im Bereich Starsow verlaufe über weite Bereiche durch als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Flächen, welche nach Möglichkeit so wenig wie möglich durchschnitten und beeinflusst werden dürften. Diese Maxime sei für die Natur als auch für den Menschen als Anwohner und Erholungssuchende von zentraler Bedeutung.

Durch die Trassenführung, wie sie im Planfeststellungsverfahren des Westteils der Umgehungsstraße festgeschrieben werden soll, werden diese Ansprüche im Bereich der Ortslage Starsow jedoch missachtet, obwohl es hier mit der Variante 2 auch eine deutlich weniger belastende Alternative gibt. Die Variante 2 verlaufe auch im Südteil der OU über eine Anhöhe und weiter im Westteil ebenso. Die größere Entfernung von der Ortschaft Starsow und sowie der Verzicht auf störende Dämme fügen die Straße mehr in das Landschaftsbild ein. Das Landschaftsbild mit der Niederung des Pechgrabens und des Schulzensees werde durch diese Trassenführung weniger beeinflusst und müsse daher in der Bewertung des Landschaftsbildes zu einer deutlichen geringeren Bedeutung führen, als die Variante 3, die die Niederung dicht am Dorf kreuze und an ihr entlangführe.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Belange des Schutzgutes Landschaft bereits in der UVS (2005, s. 76) ausführlich bewertet worden seien.

Die vorgesehene Dammschüttung nördlich des Schulzensees sei im Landschaftspflegerischen Begleitplan beachtet und dargestellt. Für die jeweilige Landschaftsbildeinheit sei eine Bewertung der visuellen Empfindlichkeit vorgenommen worden, die am Schulzensee aber aufgrund der Gehölzstrukturen am Ufer nicht als erheblich eingestuft werde. In dem besagten Abschnitt in Höhe des Schulzensees seien Dammhöhen bis maximal 2,70m über Gelände vorgesehen. In Verbindung mit einer Entfernung von mind. 350m zum nächstgelegenen Grundstück in Starsow werde die Dammlage nicht mehr als störend wahrnehmbar.

Aufgrund der Begrenzung des Landschaftsschutzgebietes durch die L 25 führe lediglich der Trassenverlauf im Südabschnitt über Flächen des Schutzgebietes. Dies sowohl mit der geplanten Linie 3 als auch mit der vom Einwender bevorzugten Variante 2. Der Westabschnitt der Ortsumgehung berührte keine LSG-Flächen.

Die Einwendung gegen Störung des Landschaftsbildes wird daher zurückgewiesen.

Auch wenn unbestritten die Zerschneidung des genannten Landschaftsraumes am Schulzensee und südlich Mirow das Landschaftsbild zusätzlich zu bereits vorhandenen Verkehrsachsen Mirow-Kanal, der Kreisstraße K MSE 18 sowie der zwar stillgelegten, aber als Damm vorhandenen Bahnstrecke beeinträchtigt, das zeigt auch das Ergebnis der UVP, so kann diese Erkenntnis dennoch nicht dazu führen, das Vorhaben aufzugeben – dem steht die Planrechtfertigung entgegen, s.o. Ziffer 2.2.1 – oder eine andere Variante wie die vom Einwender favorisierte Achse A 8 W durchzusetzen. Alle Varianten zerschneiden den selben Landschaftsraum.

Mittels Gestaltungsmaßnahmen wird die Trasse in ihren teilweisen Dammlagen in das Landschaftsbild eingebettet.

## **P 5**

Die Einwenderin ist weder unmittelbar grundstücksbetroffen noch immissionsbetroffen.

Sie wendet sich gegen das Vorhaben als Grundstücksbetroffene des sich anschließenden Folgeabschnittes Mirow-Süd, planfestgestellt mit Planänderungs- und ergänzungsbeschluss 0115-553-13-61-1/1 vom 29.07.2022.

Ihr Belang unmittelbare Grundstücksbetroffenheit ist im genannten Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 198 Mirow, Abschnitt Süd ausführlich

behandelt und abgewogen.

Die Einwendung gegen den Planungsabschnitt Mirow-West, der im Anschluss an den bereits planfestgestellten Abschnitt Süd anbindet, greift im wesentlichen dieselben Aspekte grundsätzlicher Art gegen das Vorhaben auf, die im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss Mirow-Süd vorgebracht worden sind.

Im Erörterungstermin ist die Einwendung der Einwenderin mit ihr persönlich durchgearbeitet worden. Sämtliche Aspekte der Einwendung sind aufrecht gehalten worden.

Im Folgenden setzt sich der Planfeststellungsbeschluss mit den Aspekten der Einwendung thematisch auseinander. Soweit sich Aspekte auf Prüfungspunkte des Planfeststellungsbeschlusses beziehen, die gesondert behandelt werden, wird auf die relevante Ziffer verwiesen

#### Unmittelbare Betroffenheit

Die Einwenderin trägt vor, wegen der vom Vorhabenträger gewählten Vorzugsvariante 3 b PF, die mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.07.2022 festgestellt sei, zwangsläufig trotz der Abschnittsbildung unmittelbar grundstücksbetroffen zu sein, da der Verlauf des Südabschnittes einen Teil ihrer Grundstücke Gemarkung Starsow, Flur 3, Flurstück 12 und Gemarkung Starsow, Flur 12, Flurstück 53/5 überbaue und sich notwendigerweise im gegenständlichen Westabschnitt mit dem Verlauf entlang des Schulzensees manifestiere.

Die Einwendungen zum Westabschnitt werden als Konsequenz der Einwendung erhoben, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Südabschnitt vorgetragen worden seien. Es werde konstatiert für den hier in der Anhörung befindlichen Westabschnitt der Umgehungsstraße ebenso wie im Anhörungsverfahren des Südabschnittes, dass die Trassenvariante 2 des Raumordnungsverfahrens, im Bereich der Ortslage Starsow die geringsten Nachteile für die meisten geprüften Belange aufweise.

Der Vorhabenträger erwidert, dass durch die Trasse West keine Inanspruchnahme von Flächen der Grundstücke (Flurstücke 12 und 53/5 der Fluren 3 und 12, Gemarkung Starsow) der Einwenderin erfolge. Die Entfernung des Flurstücks zur geplanten Trasse der B 198 im Südabschnitt betrage mind. 115 m (Flurstück 12) bzw. 195m (Flurstück 53/5 Flur 12).

Die Einwendung wird insofern abgewiesen, dass für die Einwenderin aus ihrer Grundstücksbetroffenheit im Folgeabschnitt Mirow-Süd kein vollumfänglicher Vollüberprüfungsanspruch bezüglich des Vorhabens Mirow-West erwächst, auch wenn die beiden Planungsabschnitte mittels Verklammerung miteinander verknüpft werden, s. Ziffer 1, Vorbehalt und Ziffer 2.4.2.

Allerdings wird dem Vorbringen insofern stattgegeben und als Einstiegsvoraussetzung für die Prüfung der einzelnen Sachvorträge der Einwendung als gegeben gesetzt, dass ein Überprüfungsanspruch bis zum Bau- km 2+600 besteht, dem Punkt, bis zu welchem sich die beiden Planabschnitte Süd und West technisch-sachlich bedingen. Das ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen:

Entstehen bei einer Abschnittsbildung sog. Zwangspunkte, ist gemäß der grundlegenden Entscheidung BVerwG 4 C 5/78, nochmals deutlich aufgeführt in BVerwG 4 B 1/11 der Überprüfungsanspruch gegenüber dem vorherigen Teilabschnitt auch für denjenigen gegeben, der in seinen Rechten unmittelbar durch den weiteren Ausbau des ihn erst dann berührenden Teilabschnitts betroffen sein kann.

Ein solcher „Zwangspunkt“ liegt nur dann vor, wenn bei einer abschnittsweisen Planung in einem den Betroffenen noch nicht unmittelbar berührenden Abschnitt Festlegungen getroffen werden, die im weiteren Planungsverlauf unvermeidbar dazu führen müssen, dass er in seinen Rechten betroffen wird (grundlegend BVerwG 4 C 5/78, s.o., bestätigt u.a. in BVerwG 9 A 34/03, BVerwG 4 VR 1/03). Dadurch soll der künftig notwendig Rechtsbetroffene zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden (vgl. BVerwG 9 A 34/03, a.a.O.). Voraussetzung für einen „Zwangspunkt“ ist damit die zwangsläufige Unvermeidlichkeit seiner Inanspruchnahme bei einer zukünftigen bzw. sich anschließenden weiteren Planung.

Die hier vorliegende Fallkonstellation betrifft zwar ein Vorhaben, das abschnittsweise geplant und planfestgestellt wird, was grundsätzlich zulässig ist, siehe Ziffer 2.4.2, dessen Abschnitte auch mittels Verklammerung miteinander verbunden werden, jedoch eine Reihenfolge aufweist, die ein sich Befassen mit der Eigentumsbetroffenheit der Einwenderin abschließend bis zum Planfeststellungsbeschluss schon abgeschlossen hat. Der Planungsabschnitt West führt in seiner Gesamtheit nicht zu Festlegungen, die im weiteren Planungsverlauf dazu führen, dass die Einwenderin mit zukünftiger Planung Rechtsbetroffene wird. Die Einwenderin ist bereits im schon planfestgestellten Abschnitt Betroffene. Die Betroffenheit ist bereits im Planfeststellungsbeschluss Mirow Süd behandelt und abgewogen.

Ein Ausstrahlen in den Abschnitt West kann nur insoweit zur Berücksichtigung der Interessen

führen, als dass es aus planerischen Gründen Notwendigkeiten in der Trassenführung der Variante West gibt, die sich aus der für den Südabschnitt planfestgestellten Vorzugsvariante ergeben. Offensichtlicher Zwangspunkt ist der Knoten mit der L 25 als Anfangs- bzw. Endpunkt der hier aufeinanderfolgenden Abschnitte Süd und West. Die Weiterführung der Trasse im Bereich West in der hier herausgearbeiteten Vorzugsvariante 3 ist bis zum potentiellen Anknüpfungspunkt am Bau-km 2+600 mit der zu berücksichtigenden B 189 Wittstock-Mirow (als im BVWP mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und als belastbarer gesetzlicher Zwangspunkt zu bewerten) nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde relevant und von Bedeutung hinsichtlich der im Südabschnitt erzeugten Grundstücksbetroffenheit. Im weiteren Verlauf ab Bau km 2+600, dem zukünftigen Verknüpfungspunkt mit der B 189, bestehen keine inneren Sachzusammenhänge mehr mit (zwangsläufiger) Strahlwirkung auf die Grundstücksbetroffenheit im Abschnitt Süd.

Der geltend gemachte Überprüfungsanspruch ist daher im Weiteren differenziert dahingehend zu betrachten, ob der vorgebrachte Einwand Aspekte betrifft, die noch in der Strahlwirkung des Abschnittes West zu finden sind.

#### Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

Die Einwenderin richtet sich gegen das Vorhaben und seiner grundsätzlichen Planrechtfertigung. Es werde die Verkehrswirksamkeit des Abschnittes Mirow-West sowohl mit als auch ohne das Hinzukommen einer B 189 von Wittstock als unplausibel betrachtet. Gleichermäßen werde die Verkehrswirksamkeit des gesamten Vorhabens, damit einschließlich des Abschnittes Mirow-Süd auf Grund nicht plausibler Verkehrsprognosen angezweifelt.

Zudem sei das Vorhaben nicht wirtschaftlich, die Gesamtwirtschaft betreffend.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass zum einen schon die Aufnahme und Beibehaltung des Vorhaben OU Mirow im Zuge der B 198 in den BVWP den Nachweis einer Verkehrswirksamkeit bringe; die Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 weise aus, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall reduziere. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert:

Auch ohne das weitere, die Verkehrsprognose mitbestimmende Vorhaben des BVWP B 189n Wittstock-Mirow ergebe sich durch den Neubau der OU Mirow eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Die Thematik Verkehrswirksamkeit ist unmittelbar mit der Planrechtfertigung für ein Vorhaben verbunden. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.4.3.4 verwiesen, unter welcher die Einwendungen, die sich gegen die Planrechtfertigung, die Verkehrswirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens richten, behandelt werden.

### Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung wird durch die Einwenderin in Frage gestellt.

Die Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes sei auf Grund der angenommenen Verkehrsprognosen alleine und weder mit noch ohne die B 189 n plausibel. Ebenso sei der Südabschnitt für sich alleingegenommen nicht verkehrswirksam.

Fehle es an der Verkehrswirksamkeit und der rechtmäßigen Abschnittsbildung, bestehe keine Rechtfertigung für die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums, selbst wenn dieses im zum hier gegenständlichen Abschnitt im Folgeabschnitt liege.

Mit der Verkehrsunwirksamkeit der Straßenabschnitte gebe es keine Begründung, in die Eigentumsrechte der zu enteignenden Grundstücksbesitzer im Verlauf der Trasse einzugreifen.

Die nach Ansicht der Einwenderin fehlerhafte Abschnittsbildung führe außerdem konsequenterweise zu nicht bewältigten Planlösungen für die Bereich Anbindung L 25 Starsow nach Mirow und innerhalb der Ortslage Mirow bezüglich der Starsower Straße und Lärzer Straße, bezogen auf Lärmproblematik und Luftschadstoffe sowie der Gefahrenminderung.

Die zusätzliche Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den unterschiedlichen Phasen des Ausbaus der Straßenabschnitte, - auch während der Bauphase-, seien nicht beachtet worden. So seien die Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz nicht in die Lärmprognoserechnungen einbezogen worden, obwohl hier wegen der Abschnittsbildung und dadurch getrennten Vorhaben alle Verkehre, die auf und von der L 25 Richtung Süden abbiegen werden, zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen müssten. Neben der nicht berücksichtigten erhöhten Verkehrsbelastung auf der L 25 je nach Ausbaustufe der Ortumgebung und der B 189n sei auch die erhöhte Gefährdung von Anwohnern insbesondere Kindern beim Queren der Straße sowohl in Mirowdorf als auch in Starsow und im weiteren Verlauf bis Buschhof und Schwarz als nicht relevant abgetan worden, es fehlen Schutzvorkehrungen. Der Entlastung der Mirower werden alle Bedenken auf den neu zu planenden Strecken untergeordnet, obwohl durch eine Planung Konflikte minimiert werden müssen und nicht negiert werden dürfen.

Die Einwenderin erwartet für die Zwischenphase zwischen der Herstellung des einen Abschnittes (Süd) bis zur Fertigstellung des anderen Abschnittes (West) temporäre Schutzmaßnahmen,

insbesondere den Abschnitt L 25 (Nord) und die Starsower Straße in Mirowdorf betreffend, da diese Straße als Lückenschluss zwischen der vorhandenen B 198 und dem Südabschnitt der B 198 OU Mirow bis zur Fertigstellung der gesamten OU Mirow genutzt werde mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung sowohl des Abschnittes L 25 (Nord) und Starsower Straße und ggf. Lärzer Straße in Mirow als auch des Abschnittes L 25 (Süd) in Richtung Starsow.

Gefordert werde die Planung und Umsetzung entsprechender lärm-, luftschadstoff- und für Personen gefahrenmindernde Maßnahmen, wie:

1. Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs auf 30km/h im Bereich der Starsower Straße in Mirow und auf der L 25 in Starsow.
2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70km/h auf der L 25 im Zulauf des Ortseinganges Mirow, Starsower Straße und des Ortseinganges Starsow
3. Errichtung eines neuen Fahrradweges im Zuge der Landesstraße L 25 im Bereich zwischen Starsow und Mirow parallel und nicht auf der Straßenfahrbahn
4. Errichtung eines gesicherten Fußgängerüberweges mit Lichtsignalanlage für die sichere Querung der L 25 in der Starsower Straße in Mirow und in Starsow für Passanten und insbesondere für Schüler auf ihrem Schulweg zu den Bushaltestellen"
5. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Umgehungsstraße im gesamten Bereich der Ortslage Starsow auf 70 km/h.

Der Vorhabenträger erwidert, der Neubau der Ortsumgehung Mirow als im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenes laufendes und fest disponiertes Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte.

Bauzeitliche Interimslösungen seien zwar verkehrstechnisch und im-missionsschutzfachlich betrachtet worden, seien jedoch für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt durch das Gesamtprojekt nicht maßgebend.

Eine signifikante Verkehrszunahme auf dem südlichen Ast der L 25 für einen (aus heutiger Sicht hypothetischen) Interimszustand bei dem nur Abschnitt Süd in Betrieb gehe, werde entsprechend der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 nicht erwartet, da in der Weiterführung der L 25 infolge des unzureichenden Ausbaustandes und der Vielzahl an Ortsdurchfahrten auch weiterhin große Netzwidestände bestehen blieben.

Der Vorhabenträger verweist darauf, dass die Planung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für etwaige temporäre Bauzustände im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde erarbeitet und bei Erfordernis angeordnet werden.

Mit dem Bau der OU Mirow Süd und West werde die Reduzierung des Schwerverkehrsanteils in den genannten Straßenbereichen erreicht, womit eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs als nicht erforderlich angesehen werde.

Die Planung des Knotens mit der L 25 erfolge nach geltendem Regelwerk. Die geplante Ausstattung der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage ziehe ohnehin nach sich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im Bereich des Knotens angeordnet werde. Der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer werde damit ausreichend Rechnung getragen.

Der Vorhabenträger sieht keine Erforderlichkeit eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 25 und begründet dies mit den prognostizierten Verkehrsstärken. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung zur Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 liege der prognostizierte DTV im Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n (Anl. 7, Blatt 1) bei 2030 Kfz/24h. Für den Prognose-Planfall 2030 mit B 189n (Anl. 8, Blatt 1) sogar nur bei 930 Kfz/24h. Nach den für die Straßenbauverwaltung geltenden Regelwerken sei ein gesonderter Radweg bei diesen Verkehrsstärken nicht zu begründen.

Der Bau eines Radweges für einen Interimszustand, bei dem höhere Verkehrsstärken zu erwarten seien, könne mangels Planrechtfertigung nicht in Betracht gezogen werden.

Die Errichtung gesicherter temporärer Querungsmöglichkeiten für Interimszustände werde bei Bedarf in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.

Darüber hinaus sei im Verlauf der Ortsumgehung eine Geschwindigkeit von 100 km/h aufgrund der immissionsschutz- und verkehrssicherheitsrechtlichen Belange zulässig.

Die Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit der Abschnittsbildung und der sich daraus ergebenden Konsequenzen auf das nachgeordnete Straßennetz wird grundsätzlich unter Ziffer 2.4.2.4, Abschnittsbildung, vorgenommen. Es wird dorthin verwiesen.

Aus der Abschnittsbildung zieht die Einwenderin des weiteren auch Argumentationsstränge, die ihre persönliche Betroffenheit angehen bis hin zu Forderungen an zusätzlichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz an der L 25. Die L 25 nutzt sie als Anwohnerin aus Starsow für Wegebeziehungen nach Mirow. Sie fühlt sich persönlich in ihrer Verkehrssicherheit gefährdet, sollte aus Gründen der Abschnittsbildung temporär Mehrverkehr auf der L 25 entstehen.



Der Einwendung wird hinsichtlich der grundsätzlichen Belange der Abschnittsbildung stattgegeben, dazu Ziffer 2.4.2.4; die persönlichen Forderungen aus der Abschnittsbildung werden jedoch zurückgewiesen.

Es ergibt sich grundsätzlich für die Einwenderin aus der Abschnittsbildung soweit sich Effekte aus der Planung des Abschnittes, der sie nicht unmittelbar betrifft, der Rechtsschutz auch gegen diesen Folgeabschnitt im eingangs genannten Umfang (s.o. „unmittelbare Betroffenheit“).

Aus Gründen der Verkehrswirksamkeit und erwartbarer erheblicher nachteiliger Auswirkungen während einer etwaigen temporären Zeit zwischen den Bauzeiten und Verkehrsfreigaben der beiden Abschnitte werden die beiden Abschnitte Mirow-Süd und Mirow-West mit dem Vorbehalt der Verklammerung versehen, s. Ziffer 1 in diesem Planfeststellungsbeschluss und Ziffer 1.1. des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.07.2022 für das Vorhaben OU Mirow Süd. Es wird diesbezüglich auf die Ziffer 2.4.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Wegen der nur gemeinsam baulich durchzuführenden Maßnahmen und der Verbindung beider Vorhaben für die Verkehrsfreigabe werden Interimszustände auf dem nachgeordneten Straßennetz nicht eintreten, so dass wiederum die Forderungen der Einwenderin nach zusätzlichen Schutzmaßnahmen für die Dauer der Bauzeit an der L 25 nicht erforderlich werden und daher zurückgewiesen werden.

### Variantenwahl

Die Einwenderin leitet ihre persönliche Betroffenheit bezogen auf den Abschnitt Mirow-West aus dem Ergebnis der für den Abschnitt West durchgeführten Variantenwahl, aber auch als notwendige Konsequenz der getroffenen Variantenwahl im Abschnitt Süd, ab.

Ihrer Ansicht nach würde die Variante 2 des Abschnittes Mirow-Süd über den Knoten- und Kreuzungspunkt mit der L 25 hinaus im Abschnitt West unter Einbehaltung der erforderlichen Radien auf die Variante 3 (des Abschnittes West bis zur Anschlussstelle mit der B 198 mit den geringsten Umweltauswirkungen die beste Variante sein.

Die Einwendung bemängelt die getroffene Variantenwahl insbesondere im Vergleich der Varianten 2 und 3. Nach Ansicht der Einwenderin führe die Variante 2 des Vorhabens Süd im Anschluss zum Knotenpunkt mit der L 25 zur verträglichsten Lösung für die aus ihrer Sicht meisten zu betrachtenden Belange bei der Fortführung im Westabschnitt bis zum hypothetischen Anbindungsknoten der OU B 198 mit der Straße B 189 n Wittstock-Mirow.

Die Einwenderin ist der Ansicht, dass die (Gesamt-) Variante 2 schon im Raumordnungsverfahren hätte ausgewiesen werden müssen.

Die Einwenderin führt in ihrer Einwendung diverse Punkte zum Raumordnungsverfahren aus. Im Einzelnen wird auf Ziffer 2.3.1.2 verwiesen.

Sie bemängelt diesbezüglich, dass auch in diesem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren die Empfehlungen der Raumordnungsbehörde nicht adäquat umgesetzt worden seien, was sich am Ende auf die Variantenwahl auswirke, die sie nun angreife.

Die Einwenderin führt in ihrer Einwendung umfassend zur Variantenwahl sowohl aus der bereits im vorgelagerten Raumordnungsverfahren als auch hinsichtlich dieses Planungsverfahrens auf Zulassungsebene aus. Es wird auf die Ziffern 2.3.1, 2.3.2 und 2.4.4.4 verwiesen.

Unter den genannten Ziffern sind die Einzelheiten der Einwendung im Kontext Variantenwahl aufgenommen, die Erwiderungen des Vorhabenträgers sowie die Befassung der Planfeststellungsbehörde.

#### Lärmbetroffenheit und Wohnumfeldbeeinträchtigung

Die Einwenderin trägt vor, sie sei schallbetroffen wegen der Nähe ihres Wohngrundstückes zur Ortsumfahrung.

Sie lebe auf Grund der Schönheit der Natur und den Erholungswert einer ungestörten Landschaft seit fast 50 Jahren, wie bereits ihre Vorfahren seit fast 200 Jahren und hoffentlich zukünftig ihre Kinder und Enkelkinder, in Starsow.

Sie fühle sich durch den Bau der Umgehungsstraße in unmittelbarer Nähe des Dorfes, was mit der Zerstörung des Landschaftsbildes einhergehe und die Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes mit seiner einmalig schönen Lage in Landschaft und Natur zerstöre, zutiefst beeinträchtigt, insbesondere auch hinsichtlich des ideellen Wertes ihrer Immobilie.

Außerdem werde sie in ihrer persönlichen Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

Der Vorhabenträger erwidert, Schallauswirkungen durch den Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow auf die Grundstücke seien nicht gegeben. Die Orientierungswerte der DIN 18005 würden gemäß Schallgutachten (Anlage zur UVS-Plausibilisierung) eingehalten.

Schallbetroffenheiten durch OU Mirow Abschnitt Süd bestünden ebenfalls nicht, da auch durch

den Trassenverlauf der Trasse 3bPF keine Überschreitungen der DIN 18005 ermittelt worden seien. Insofern liege mit der Linienführung der Var 3bPF und der Fortsetzung mit Variante 3 im Bereich des Abschnittes West eine lärmoptimierte Trassierung im Sinne von Abs. IV. Nr. 7 „Lärmindernde Linienführung“ der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und die Beachtung von § 50 BImSchG (Lärmschutz durch Planung) vor. Für die Einwenderin entstehe aus diesem Abschnitt keine direkte Betroffenheit. Dies gelte für die Betroffenheit hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastungen sowohl für den Bau als auch den Betrieb der Ortsumgehung.

Es bleibe insgesamt festzuhalten, dass für das Gesamtvorhaben Abschnitte Süd und West der OU Mirow unter „Worst-Case-Annahmen“ keine Überschreitungen der DIN 18005 in der Ortslage Starsow entstehen.

Das Wohnumfeld betreffend weist der Vorhabenträger darauf hin, die Konfliktlagen zur Erholungsnutzung im Bereich des gesamten Untersuchungsraumes und der gesamten Trasse inkl. der Ortsrandlage Starsow in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeit in der gebotenen Weise schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend ermittelt und bewertet zu haben. Das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung seien Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudien und deren Plausibilisierungen. Diese stellen die Grundlage für die Gesamtplanung für Vorhaben und Eingriffs-Ausgleichsmaßnahmen dar.

Es sei durch die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Abschnitt West erzeugt wegen seiner räumlichen Distanz keinerlei Auslösewerte nach DIN 18005 oder gar der gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Schon das Vorhaben Süd mit seinem dichteren Verlauf am Wohngrundstück der Einwenderin wirkt nicht mit Werten, die in der DIN 18005 oder der 16. BImSchV zu berücksichtigen wären.

Die Lärmbetrachtung der Planung, siehe insbesondere Unterlagen 11.1 und 11.6, ist bereits bemessen an Verkehren, die den prognostizierten Verkehr der potentiell hinzukommenden B 189n mit aufgenommen hat.

Der Vorhabenträger hat sich als eigenes Planungsziel gesetzt, die für ihn gar nicht rechtlich verbindlich heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 als Maßstab der Lärmvorsorge zu berücksichtigen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 liegen unterhalb der für den Vorha-

beiträger verbindlichen 16. BImSchV. Die Schallauswirkungen des Vorhabens auf das Wohnhaus und die Außenwohnbereiche der Einwenderin unterläuft eindeutig alle Grenzwerte und bewegt sich damit in unkritischen und zumutbaren Größenordnungen. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind nicht in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der Wohnumfeldbeeinträchtigung lässt sich die Betrachtungsweise der Einwenderin zwar nachvollziehen. Dennoch überwiegt das für das Vorhaben streitende überwiegende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens, begründet auf der Planrechtfertigung und der Variante, die nachvollziehbar, plausibilisiert und richtig gewichtet erarbeitet worden ist. Sie ist rechtmäßig. Die Einbettung des Vorhabens in die Landschaft, auch an den Dammlagen mittels Gestaltungsmaßnahmen in Form von Begleitgrün (Unterlage 12.0, Maßnahmen G 1, dichte Bepflanzung von Böschungen und Dämmen, und G 2 Ansaat von Landschaftsrasen an Böschungen und Dämmen) relativiert die Überformung der bis dahin nicht überformten Landschaft.

Die Landschaft erfährt eine Veränderung in einer Himmelsrichtung; in die übrigen Blick- und Bewegungsrichtungen vom Wohnort der Einwenderin verbleibt alles unverändert und bietet gerade nach Süden dieselben Möglichkeiten für einen erholsamen Blick und Naherholung. Die Straße entfernt sich ab dem Knoten mit der L 25 in Richtung Westen deutlich weg vom Dorf Starsow; die vorhandene Vegetation am Schulzensee lässt in nordwestliche Richtung zudem keinen ungehinderten Blick auf den gegenständlichen Abschnitt der Ortsumgehung zu. Die befürchtete Überformung und Überprägung der Landschaft in der Nähe des Wohneigentums der Einwenderin beeinträchtigt zwar die als vollständig ursprünglich empfundene Unberührtheit, dennoch besteht zum einen kein rechtlicher Anspruch auf Verschonung vor baulichen Veränderungen im Umfeld, zum anderen verstößt die vorliegende Veränderung nicht gegen messbare und objektive Vorgaben zum Schutze von ländlichen Wohnumfeldern.

Da das Vorhaben keinerlei Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wanderwegenetz führt, ist der Einwand diesbezüglich vollumfänglich mit Verweis auf die Planunterlagen zurückzuweisen. Es entsteht keine Beeinträchtigung für die Bewegungsfreiheit im Wohnumfeld der Einwenderin.

### Gesundheit

Die Abwägung der durch den Lärm beeinträchtigten Menschen finde nach Dafürhalten der Einwenderin schon in der UVP und der landesplanerischen Beurteilung völlig unzureichend statt. Daher lasse die Planung des Vorhabenträgers Maßnahmen zum Schutze der Schutz- und Rechtsgüter der Menschen, zu welchen sie als unmittelbar am Vorhaben lebende Anwohnerin gehöre, vermissen.

Die Starsower Ortslage werde auch im Bereich des Westabschnittes durch die geplante Trassenführung durch den Lärm beeinträchtigt. Die Grundstücke seien de facto Wohngrundstücke mit großen Erholungsgärten, die insbesondere zum See hin als solche genutzt werden. Teilweise seien ehemalige Stallgebäude zu Ferienhäusern umgebaut und tragen damit dem anerkannten Erholungsort Mirow Rechnung.

Es genüge nicht die Feststellung, dass der Lärmpegel den gesetzlichen Grenzwert 55 dB(A) unterschreite und damit keine Maßnahmen zur "Gefahrenabwehr" notwendig seien.

Für die Planung des Vorhabens fordere sie daher die mögliche Vermeidung von schädlicher Lärmbeeinträchtigung der Anwohner in Starsow durch eine größere Entfernung der Ortsumfahrung zum Ort, was mit Variante 2 (sowohl im Abschnitt Süd als daraus folgend auch im Abschnitt West) möglich sei und ihr ein Stück Lebensqualität erhalte.

Das Dorfbild in Starsow sei geprägt durch Einfamilienhäuser mit Erholungsgärten, teilweise mit Ferienwohnungen. Es sei lediglich ein Gewerbebetrieb ansässig. Die Beeinträchtigung der Menschen durch die Umgehungsstraße dürfe daher nicht einseitig an der Überschreitung von Lärmgrenzwerten festgemacht werden, eine Beeinträchtigung setze weit im Vorfeld der Gesundheitsgefahr ein und sei auch immer subjektiv zu sehen. Diese subjektive Betrachtung eröffne ihr daher auch das Recht des Vorbringens ihrer Forderung. Die gefühlte Beeinträchtigung hänge von den jeweiligen Lebensumständen ab, sie beziehe sich auf die DIN 18005. So seien viele Bewohner gerade auch mit Kindern nach Starsow gezogen bzw. auch alteingesessene Familien in der nächstfolgenden Generation dageblieben, um gerade die Ruhe, das Landschaftsbild, die Einbindung in die Natur, Freiräume für die Kinder und Erholung zu finden,- man sei eben nicht in die Stadt gezogen. Werde die Umgehungsstraße wie geplant umgesetzt, so werden diese Lebensumstände erheblich beeinträchtigt.

Die Einwenderin fordert eine Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit, der Sozio-Akustik.

Der Vorhabenträger weist die Ausführungen der Einwenderin in Hinblick auf die Auseinandersetzung des Vorhabenträgers mit den Belangen der menschlichen Gesundheit als unzutreffend zurück.

Die menschliche Gesundheit durch eine Betroffenheitsanalyse der Bevölkerung in konkreten Belastungsklassen sei in den Planungsunterlagen umfassend analysiert und bewertet. Er habe sich mit den gesundheitlichen Aspekten in den Antragsunterlagen intensiv im Kontext der Gesamtwirkung auf die Bevölkerung im Landschaftsraum auseinandergesetzt.

Im aktualisierten Schallgutachten, Anlage zur UVS-Plausibilisierung sei für den Westabschnitt nachgewiesen, dass keine Überschreitungen der DIN 18005 eintreten; dies betreffe die nördlich gelegene Siedlung Mirow Dorf und auch die Ortslage Starsow. Es sei keine Gesundheitsgefahr erkennbar.

Mit der Ortsumgehung Mirow werden durch die Entlastung der Ortslage Mirow erhebliche positive Effekte für den Gesundheitsschutz erreicht.

Das Schallgutachten zur Plausibilitätsprüfung der UVS (S. 16) weise aus, dass alle untersuchten Ortsumgehungsvarianten bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer spürbaren Entlastung der schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich der OD Mirow führen. Die Verringerung des Verkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrt ist mit einer Verringerung des Beurteilungspegels um 3,5 bis 5,3 dB(A) verbunden. Es handele sich um Entlastungswirkungen in Bereichen > 3 dB(A), die gem. straßenbaulichen Regelwerk (z.B. LärmschutzRL STV) und Fachliteratur zu spürbaren Entlastungseffekten für die Bevölkerung führen. Noch deutlicher sei der Entlastungseffekt in Anlage 4 – schalltechnisches Gutachten zur UVS (2005) als Grundlage der raumordnerischen UVP - nachlesbar. Das Gutachten ermittle mit Hilfe einer pegelstatistischen Auswertung die Anzahl der entlasteten Personen. Demnach reduziere sich die Anzahl von Personen in der Ortsdurchfahrt mit Belastungswerten über 65 dB(A) = „Gesundheitsrichtwert des UBA“ von 772 auf 0 Betroffene. Das Gutachten vermerkte „Alle Trassenvarianten führen bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl von Personen die mit gesundheitsgefährdenden Pegeln beeinträchtigt werden“.

Der Vorhabenträger weist klar zurück, sich lediglich nur bezüglich der Variante 1 mit der menschlichen Gesundheit auseinandergesetzt zu haben.

Hinsichtlich der Schallauswirkungen auf die Wohnfunktion bestünden keine Unterschiede zwischen Var. 2 und 3 im Westabschnitt. Die Aussage der Einwendung sei unzutreffend, da nach Tabelle 15: „Aktuelle Bewertung des Schutzgutes Mensch (2017)“ der UVS-Plausibilisierung aufgrund höherer Gewichtung der Betroffenheit bei der ortsnahen Erholungsnutzung Variante 3 für die gesamte Bewertung beim Schutzgut Mensch schlechter bewertet werde als Variante 2.

Die Auswirkungen von Zwischenständen und Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz seien in den Schallgutachten zum Südabschnitt und Westabschnitt begutachtet worden. Daraus resultieren keine gebotenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.

Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen habe er die Lärminderungsmaßnahme durch Abstandsvergrößerung ergriffen. Dies folge einer Maßgabe aus dem Raumordnungsbeschluss wonach gem. A. Nr. 2 „Trassenoptimierungen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow“ vorzunehmen seien. Demzufolge wurde die beantragte

Trasse der Planfeststellung im Zuge des Südabschnittes um ca. 60 m von der Ortslage weg nach Norden verlagert. Die Fortführung auf der Linie im Westabschnitt führe nicht zu unzulässigen Lärmbeeinträchtigungen.

Der Vorhabenträger sei also schon im Ansatz der Planung dem Vorsorge-/Minderungsgrundsatz gem. § 50 Planung BImSchG gefolgt. Die Trassenverschiebung entspreche damit und des Weiteren den Bestimmungen des ROV. Dies sei für den Westabschnitt nachgewiesen.

Die freiwillig gesetzte Einhaltung von Vorsorgewerten der DIN 18005 zeige darüber hinaus, dass zusätzliche Ansprüche zum Schutze der menschlichen Gesundheit nicht zu erfüllen seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Hinweis der Einwenderin, in Starsow befänden sich außer einem einzigen Gewerbebetrieb nur Wohnhäuser mit teilweise Ferienwohnungen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde gewertet, dass die Einwenderin vorträgt, dass es sich bei der Ortslage Starsow um eine Lage reiner Wohnnutzung i.S.d der BauNVO handelt, und ihr Wohnort entsprechend als Einstufung für die Herleitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herangezogen werden muss.

Dazu wird angemerkt, dass die Einwenderin keine amtliche Anmeldung eines Gastbetriebes gewerblicher Ferienunterkünfte vorgewiesen hat – und dass für Starsow insgesamt keine solche Ferienunterkünfte amtlich bekannt sind, was zur Heranziehung besonderer Schutzansprüche berücksichtigt werden müsste.

Die Ortslage Starsow ist in der örtlichen Bauleitplanung als Dorf/Mischgebiet ausgewiesen. Entsprechende Immissionsgrenzwerte der für den Vorhabenträger verbindlich geltenden 16. BImSchV sind heranzuziehen. Die Grenzwerte tags liegen bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A).

Der Vorhabenträger hat für die Ortslage Starsow schon abweichend von der Ausweisung im Flächennutzungsplan die Nutzungsart „allgemeines Wohnen“ angesetzt. Dafür gelten die Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A). Zudem und darüberhinaus hat sich der Vorhabenträger als eigenen Grenzwert die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen, ohne dazu verpflichtet zu sein. Danach sollten in Allgemeinen Wohngebieten tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschritten werden.

Aus dem Planungsabschnitt Mirow-West ergeben sich keine Lärmemissionen, die die Immissionsorte in Starsow über die genannten Grenzwerte und Orientierungswerte hinaus erreichen.

Eine Beschädigung der menschlichen Gesundheit der Einwenderin durch Lärm des Straßenbetriebs des Vorhabens und der Ortsumgebung als Gesamtvorhaben ist nicht zu erkennen.

Auch wenn der Vorhabenträger zutreffend auf die Gesamtbetrachtung der Auswirkung auf die menschliche Gesundheit aller in einem Kontext zur Planung der Ortsumfahrung stehenden Menschen hinweist und sich auf die nicht von der Hand zu weisenden Vorteile der Bewohner der Ortslage Mirow bezieht, ist konkret die Besorgnis einer möglichen gesundheitlichen Betroffenheit der Einwenderin zu betrachten. Das gilt hinsichtlich messbarer Gesundheitsgefährdung durch Lärm, s. vorstehend, aber auch hinsichtlich Gesundheitsbeeinträchtigung durch die genannte soziale Gesundheit, die die Planfeststellungsbehörde ausgeweitet versteht als psychische Gesundheit.

Diese Interpretation des von der Einwenderin verwendeten Begriffs der „Sozio-Akustik“ erscheint erforderlich, da die Begrifflichkeit Sozio-Akustik im Zusammenhang mit der Planung von umbauten Räume verwendet wird und außer über die Heranziehung der ganz groben Beschreibung „Schall beeinflusst Räume“ für die hier gemeinten Räume nicht einschlägig ist.

Gemeint sein wird daher an dieser Stelle eine Beeinträchtigung des psychischen Wohlbefindens, das durch Schall auch unterhalb der gesundheitsbezogenen Lärmgrenzwerte nachteilig geprägt wird.

Bezüglich der Beeinträchtigungsbesorgnis auf die eigene Gesundheit wegen schädlicher Schallimmissionen ist bereits ausgeführt worden, dass es zu keiner Überschreitung von gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerten der anzuwendenden 16. BImSchV kommt, selbst wenn seitens des Vorhabenträgers schon anders als in der Bauleitplanung ausgewiesen hier die Grenzwerte bzgl. der Allgemeinen Wohnnutzung nach BauNVO herangezogen worden sind, dazu siehe oben.

Auch die freiwillig als Maßstab genutzten Orientierungswerte für allgemeine Wohnnutzung nach der DIN 18005 bleiben am Wohnort der Einwenderin unterschritten. Eine gesundheitlich gefährlich werdende Lärmimmission tritt nicht auf. Die individuell das Wohlbefinden störende und sich so auf die (psychische) Gesundheit nachteilig auswirkende Schallimmission unterhalb der Orientierungs- und Grenzwerte sind nicht messbar. Anhaltspunkte existieren nicht und sind individuell sehr verschieden. Es handelt sich in dieser Zone um rein subjektive und daher nicht verallgemeinerbare Empfindungen. Die Störanfälligkeit ist individuell, ebenso die Toleranzgrenzen und Anpassungsfähigkeiten. In die Erarbeitung von berücksichtigungswerten Gesundheitsgefahren sind nicht nur die Immissionen als solche einzustellen, sondern auch entgegenwirkende Parameter wie z.B. Gewöhnungseffekte an sich neu eingestellt habende Schallquellen. Anders ließe sich kaum konstatieren, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung zu schädlichen Veränderung führt.



Um solchen Betrachtungsweisen nachzukommen, bedarf es etlicher konkreter Angaben der persönlichen Betroffenheit, Empfindsamkeit, Lebensumstände, ggf. Nachweis von Vorerkrankungen usw. Daran fehlt es im Falle der Einwenderin und ihrer geltend gemachten sozio-akustischen Beeinträchtigung mit Folgen für die eigene Gesundheit. Da derartige Sachvortrag seitens der Einwenderin nicht erfolgt, wird eine ausführliche Betrachtung des stichwortartig vorgebrachten Belangs nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde muss sich also auf die greifbaren Fakten und Werte zurückziehen.

Danach ausgerichtet verbleibt kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen.

### Wirtschaftliche Einbußen

Die Einwenderin trägt eigene wirtschaftliche Nachteile vor, die das Vorhaben für sie mit sich bringe. Sie befürchtet einen Verlust des materiellen Wertes ihrer Immobilie.

Außerdem werde es neben den generellen genannten Bedenken der Wirtschaftlichkeit die Gesamtkonomie betreffend (s.o. Ziffer 2.4.3.4), die generell Einbußen im Tourismusgeschäft bedeuten, ganz konkret im Bereich des Schulzensees durch die nahe am See geplante Trassenführung zu individuellen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen kommen.

Der See sei in Privateigentum und werde als Angel- und Badesees für Urlauber, die in Starsow Quartier bezogen haben, bewirtschaftet. Diese Nutzung werde erheblich an Attraktivität verlieren bzw. ganz wegfallen, wenn der Bundesstraße in unmittelbarer Nähe vorbeigeführt werde. Damit würde auch die jetzt sehr nachgefragte Vermietung von Ferienwohnungen für Angler rückläufig sein,- eine nicht unerhebliche Einbuße für die Starsower Bürger, die Ferienwohnungen anbieten.

Das das Dorf Starsow durch den Verlauf der Umgehungsstraße von der touristischen Entwicklung abgekoppelt werde, sei für viele Starsower, die inzwischen in den Bau von Ferienwohnungen investiert haben, nicht hinnehmbar.

Der Vorhabenträger erwidert, er habe sich im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung detailliert auseinandergesetzt. Die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und der Naturhaushalt seien diesbezüglich kritisch betrachtet worden. Nach seiner Auffassung werde gerade wegen des Vorhabens mit der erheblichen Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region erwartet.

Das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz, auch die genannten Radfernwegeverbindungen als touristischer Faktor, bleibe erhalten und werde entsprechend angepasst.

Die Nutzung des Sees sei weiterhin möglich, da der See nicht unmittelbar überbaut werde.

Einbußen im Tourismusgeschäft sowie wirtschaftliche Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger nicht gesehen.

Die Einwendung, es werden eigene wirtschaftliche Einbußen eintreten, wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin benennt ihre persönliche wirtschaftliche Betroffenheit nicht konkret, sondern verweist drauf, es gebe in Starsow Ferienwohnungen, die (mit eigenem wirtschaftlichem Einsatz) hergerichtet und bewirtschaftet werden.

Ob sie selber Betreiberin einer oder mehrerer Ferienwohnungen ist, die zudem genehmigt sein müssten, wollte sie sich diesbezüglich auf generierbares (Zusatz-)Einkommen beziehen, trägt sie nicht vor. Sollte sie Feriengäste beherbergen, so ist ein Zusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und einem potentiellen Einbruch der Buchungszahlen nicht dargetan.

Die Nutzbarkeit der Umgebung zur Naherholung bleibt nach wie vor möglich; die Wegenetze bleiben erhalten, die Erreichbarkeit von Mirow ebenso. Eine Abkopplung von Starsow und somit ihres Grundstücks von der zukünftigen touristischen Entwicklung tritt nicht ein – vielmehr trägt die Ortsumgebung dazu bei, dass Gäste ihren Weg über den Knoten mit der L 25 unkomplizierter als zuvor nach Starsow finden. Es ist nicht vorgetragen worden, dass die Gäste, so die Einwenderin selber welche in einer Ferienwohnung beherberge, ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen.

Lärmbeeinträchtigungen treten zwar im Vergleich zum Vorzustand auf, bewegen sich jedoch unterhalb aller Grenzwerte und sogar der Orientierungswerte. Dazu ist oben sowie unter Ziffer 2.4.5.4. ausgeführt.

Ob und dass der Schulensee zum einen das Hauptziel von Gästen in einer von ihr eventuell betriebenen Ferienwohnung der Schulensee darstellt, bleibt vage. Der Schulensee ist unverändert für die Besucher aus Starsow erreichbar und nutzbar.

Die geltend gemachte negative Preisentwicklung von ihrer Immobilie am Markt nach Bau der Straße stellt kein geschütztes Rechtsgut dar. Die Befürchtung ist nicht belastbar untersetzt; zukünftige Entwicklungen von Flächen sind insgesamt nicht als abwägungsrelevant in die Entscheidungsfindung zur Zulässigkeit eines Vorhabens einstellbar.

## Gewässerbetroffenheit

Die Einwenderin befürchtet Schäden durch etwaige Havarien insbesondere einen Ölunfall am Schulensee, was Auswirkungen auf Starsow mit sich bringe. Die Planung erzeuge sehenden Auges eine Gefahrenlage. Es gebe keine geeigneten Mittel zur Minderung der Gefahr. Die nahe Trassenführung am See stelle bei möglichen "Ölunfällen" auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers dar, insbesondere auch während der Baumaßnahmen. Selbst wenn Schutzmaßnahmen ergriffen werden, so stellen diese keinen absoluten Schutz für alle Eventualitäten eines Unfalls so nah an einem Oberflächengewässer dar.

Die Gewässerbetroffenheit wird durch die Einwenderin des Weiteren in ihrem Vorbringen gegen die Variantenwahl thematisiert, dort unter Schutzgut Wasser, s. Ziffer 2.4.4.4 VII.

Der Vorhabenträger erwidert, es entstünden keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulensee“. Das Gewässer befinde sich in einem Abstand von etwa 95 m von der Trasse der Ortsumgehung, damit außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen von 50 m gemäß LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die Ortsumfahrung Mirow liege außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung erfolge unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie WRRL) und der gültigen Vorschriften für diesen Planfall.

Die gesamte Planung sei mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Der vom Gesetzgeber geforderte Schutz des Grundwassers und aller weiteren Gewässer finde in den Planungen volle Berücksichtigung und sei in der Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (U 13.4) ausführlich dargestellt.

Um gegen Ölunfälle, verursacht durch den zukünftigen Verkehr auf der neuen Straße, wirksam vorzubeugen, habe er eine Wirkungsabschätzung nach Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vorgenommen.

Die RPS sähen als Schutz vor von der Fahrbahn abkommende Fahrzeugen die Einhaltung von kritischen Abständen vor, welche in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungshöhe zu bestimmen sei. Er verweise auf die Abbildung 5 der RPS.

Diese kritischen Abstände belaufen sich demnach auf mindestens einzuhaltende 35 m bei negativer Böschung und einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit > 100 km/h.

Mit den hier tatsächlich 95 m Abstand zwischen Straße und zu schützendem Ort Schulensee seien die im Regelwerk vorgesehenen Mindestabstände nahezu um das Dreifache erweitert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Selbst wenn eine hydraulische Verbindung vom Schulzensee in Richtung Starsow/Grabensystem/Pechgraben die Gewässer (Grabensystem) nahe am Grundstück der Einwenderin vorliegt (was der Fall ist, siehe Fachbeitrag nach WRRL, Unterlage 13.4) so eröffnen sich hier doch keine nachteilige und daher zur Wahrung der Recht der Einwenderin zu beachtenden Auswirkungen auf Belange der Einwenderin. Die Einwenderin trägt keine sie unmittelbar betreffende Rechte vor, etwa den Betrieb eines genehmigten Trinkwasserbrunnens oder übrigen Brunnen zur Bewässerung ihrer Gartenflächen. Sie ist auch nicht die Eigentümerin des Schulzensees oder des Grabensystems oder an Teilen der Gräben in der Starsowniederung; auch Nutzungsrechte an den Gräben/eines Grabens in der Starsowniederung sind nicht vorgetragen.

Auch wenn sich aus BVerwG 9 A 5/20 grundsätzlich eine Rügebefugnis aus durch die Planung verursachte Verletzung gerade die Einwenderin schützender Normen des materiellen Rechts und des Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung ihrer geschützten Privatbelange ableiten ließe, kann die Einwenderin aber nicht eine insgesamt fehlerfreie Abwägung und Planung verlangen. Diese Entscheidung wird stets herangezogen, wenn sich Interessen aus dem Verschlechterungsverbot gegenüber Gewässern ins Bild schieben. Zu diesen gehören Grundwasserbetroffenheiten, sobald Rechte an der Nutzung des Grundwassers bestehen, oder Nutzungsrechte an Oberflächengewässern oder schließlich Schutz vor Überschwemmungen. Auf individuelle Betroffenheiten und Rechte kommt es aber gerade an, sollte sich die Rechtsprechung für eine durchtragende Einwendung gegen nachteilige Veränderung an Grundwasser oder Oberflächenwasser nutzbar gemacht werden.

Allgemeine Belange der Öffentlichkeit sind zwar hinsichtlich des Interesses Schutz vor Verschlechterung der Gewässerqualität gegeben, hierzu wird auf Ziffer 2.4.4.4 und Ziffer 2.5.4.10 sowie die Begründung für die aufgegebene Nebenbestimmung 1.5.5.2.A Nr. 7 verwiesen. Es handelt sich hierbei jedoch ausdrücklich nicht um eine Nebenbestimmung zum Schutze von vorbrachten Interessen der Einwenderin, sondern der Allgemeinheit.

Die Nebenbestimmung beugt effektiv gegen Ölnfälle während der Bauzeit vor. Mit der planerischen Lösung, die sich im gewählten Abstand des Vorhabens vom Gewässer Schulzensee gemäß den einzuhaltenden Vorgaben der RPS ausreichend verhält, ist dem Schutz der Gewässer vor Ölnfällen rechtlich Genüge getan.

Aus diesem grundsätzlichen Schutz der allgemeinen Öffentlichkeit profitiert die Einwenderin als Teil der Öffentlichkeit. Persönliche Schutzansprüche stehen ihr jedoch nicht zu.

## Verletzung rechtlichen Gehörs im Raumordnungsverfahren

Die Einwenderin trägt vor, das Verfahren zur Planfeststellung basiere nicht auf einem rechtsgültigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten Raumordnungsbeschluss und der darin implizierten UVP. Sie sei nicht über den Beschluss des Raumordnungsverfahrens gemäß §15 (8) Nr. 4 Raumordnungsgesetz konkretisiert im Informationsblatt zur Durchführung v. Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmungen Punkt 8.3, unterrichtet worden.

Im Raumordnungsgesetz §15 (8) Nr. 4 sei geregelt, dass die Öffentlichkeit u.a. dadurch einbezogen werde, dass sie über das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bzw. der daraus resultierenden Linienbestimmung (Trassenführung) zu unterrichten sei.

In der Mitteilung über die Auslegung der Raumordnungsunterlagen im Amtsblatt vom 5.11.2005 sei im Schlusssatz auch eine Veröffentlichung des Ergebnisses angekündigt. Dies sei jedoch nie geschehen und widerspreche dem EUGH- Urteil vom 30.04.2009 -C-75/08 SLG 2009.

Erst aus der amtlichen Bekanntmachung im Kleinseenlotsen Nr. 02.2011 über die Betretungsrechte der Vermesser und Kartierer habe sie erfahren, dass das Raumordnungsverfahren zu einem Ergebnis gekommen sein müsse und die Linienbestimmung eine Trasse über Starsower Land als Vorzugsvariante gewählt habe.

Diese Nicht-Veröffentlichung des Raumordnungsbeschlusses zur Linienführung stelle ein Beispiel von einer Reihe gezielter Desinformationen gegenüber ihr als Betroffener und grundsätzlich als Bürgerin dar, was eine frühe Intervention der Betroffenen verhindert habe. So sei auf der im Amtsblatt Mecklenburg-Strelitz vom 5.11.05 abgebildeten Karte zur Beteiligung der Öffentlichkeit am Raumordnungsverfahren, die Querung der Umgehungsstraße deutlich nördlich des Knickes der L 25 als auch nördlich der Hohen Brücke zu erkennen. Die Planungsunterlage zeige, dass diese Linie der Trassenführung der Variante 2 entspreche. Dagegen habe sie keine Einwände, denn sie sehe sich von der Trassenführung Variante 2 weniger stark beeinträchtigt. Auch im NORDKURIER vom 24.04.2010 sei eine Trassenführung kommuniziert, die der Variante 2 entspreche.

Erst im Februar 2011, als die Entwurfsvermessung für den Südabschnitt mit einer extrem kleinen Karte, aber immerhin mit breiten Planungskorridor versehen, amtlich im Kleinseenlotse bekanntgegeben worden sei, habe sie erkennen können, dass die Umgehungsstraße über ihr Land, nahe der Wohngebäude und des Schulzensees führen werde und damit eine erhebliche Betroffenheit bzgl. Lärm, Sichtbeziehungen und Eigentumsrechten einherging, von Amts wegen also keineswegs die Variante 3 hätte vorangetrieben werden dürfen.

Das Vorhaben unterliege einer UVP und damit bestehe zusätzlich und unverzichtbar gemäß der

RL 85/37 EWG (geändert RL 2003/35/EG) die Einbeziehung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit. Die betroffenen Bürger sollen so informiert werden, dass sie ihre Interessen effektiv wahrnehmen können, erforderlichenfalls auch gerichtlich. Im Planfeststellungsverfahren OU Mirow Westabschnitt 2020 sei dieser Grundsatz nicht adäquat umgesetzt.

In Konsequenz zum nicht rechtmäßig durchgeführten Raumordnungsverfahren könne die gesamte Planung, die im Planfeststellungsverfahren auf Grund der Empfehlungen der Raumordnungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit der Vorzugsvariante aufgelegt worden sei, nicht adäquat umgesetzt werden.

Die Unterlagen, der Abwägungsprozess und damit das Fazit, welches aus der UVP für die Linieneinführung und damit aus der Raumordnung für die Planfeststellung der Ortsumgebung des Westabschnittes 2020 gezogen wurde, seien nicht vollständig und fehlerhaft.

Nahezu alle Verbände und Behörden hätten im Raumordnungsverfahren verlangt, dass die Streckenführung der Variante 3a bzw. 3b im Bereich Starsow weiter nach Norden verschoben werde. Das sei mit der Trasse, die im Südtteil der Umgehungsstraße ebenso wie jetzt im Westteil im Plan festgestellt werden soll, nur unzureichend erfolgt.

Bei dem Variantenvergleich der „allgemeinverständliche Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG S. 48 bis 53 sprächen die Auswertungen der Schutzgüter Mensch, Boden, Luft/Klima hauptsächlich für die Linienführung nach der Variante 2. Für den Westteil sei auch die Beeinflussung der Natur nördlich des Schulzensees deutlich konfliktärmer als die jetzt geplante Trassenführung A 8W entlang des Feuchtgebietes des Schulzensees.

Die Straßenbaubehörde habe die Einwände der am Raumordnungsverfahren Beteiligten zur Optimierung der Streckenführung der Umgehungsstraße nicht zielführend umgesetzt.

Die 2017 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ können den Mangel einer für das Raumordnungsverfahren durchgeführten UVP ohne vollständige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht beseitigen und können damit für das Straßenbauvorhaben nicht rechtswirksam sein.

Die unzureichende Verfahrensführung verletze sie in ihrem Recht auf rechtliches Gehör und habe einen relevanten Beitrag zur daher insgesamt rechtswidrigen Planung geleistet.

Auch im Planfeststellungsverfahren mit dortiger UVP habe eine unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahren auf Grundlage der UVS 2005 und der UVS 2009 stelle die Grundlage der UVP im Planfeststellungsverfahrens Südabschnitt 2014 dar. Das sei bereits im Eilverfahren, welches sie gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Mirow-Süd angestrengt habe, erfolgreich vorgetragen worden. Konkret

sei gerügt worden, dass der Versuch, die fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung der UVP im Rahmen des Raumordnungsverfahrens 2005 durch eine zusätzliche UVS von INROS LACKNER im Jahre 2009 zu heilen und diese beide Verfahren als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren 2014 Südabschnitt mit ebenfalls unzureichender Auslage der Unterlagen als UVP Unterlagen zu verwenden, rechtlich zu beanstanden sei. Der Bezug zu den beiden Verfahrensabläufen 2006 und 2009 im Planfeststellungsverfahren 2014 sei durch weiterhin fehlende Unterlagen in der Auslegung laut OVG Beschluss (Aktz.4 M 303/15) nicht geheilt worden.

In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren 2020 des Westabschnittes sehe sie den gleichen Mangel.

Die Unterlagen von seien zu alt, um als Basis für die Planfeststellung des Straßenbau Westabschnittes 2020 herangezogen werden zu können. Zudem erfolge auch hier nur eine unvollständige Auslage der Unterlagen und es sei eine fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung zu konstatieren. Daran ändere auch die von 2017 bis 2020 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und „die allgemein verständliche Zusammenfassung“ nichts, da sie nicht flächendeckend durchgeführt worden sei und sich nur entlang der Vorzugstrasse auf Konflikträume des Raumordnungsverfahrens beziehe. Der Ermessensspielraum der beurteilenden Behörde wurde offenbar ausschließlich so ausgelegt, dass es bei der bereits durchgeplanten Vorzugstrasse aus dem Jahr 2005 bis 2009 geblieben sei.

Die Planfeststellungsunterlagen können nicht zu einer rechtskräftigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten UVP führen, da die Unterlagen für die UVP bzgl. des Straßenbauvorhaben nicht vollständig seien, bzw. vollständig ausgelegt worden seien und im erforderlichen Detaillierungsgrad bewertet worden sein konnten.

Zusammengefasst trägt die Einwenderin vor, die Bekanntmachung der Auslegungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren im Amtsblatt habe zu Fehlinformation der Bürger geführt, zum anderen sei das Ergebnis des Verfahrens weder der Öffentlichkeit noch den Betroffenen mitgeteilt worden. Dementsprechend müsse die UVP mit der notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt werden.

Der Vorhabenträger erwidert, das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung sei ordnungsgemäß durchgeführt und bilde mit dem Beschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenentscheidung.

Der Raumordnungsbeschluss basiere auf einer UVP nach durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudien für die Planungsabschnitte OU Mirow Süd und West, einer öffentlichen Auslegung,

Einwendungen aus der Öffentlichkeit / privater Einwender und einer Beteiligung der Fachbehörden. Die Vorgaben des UVPG seien somit vollumfänglich erfüllt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung habe somit zur Entscheidung über die Linienführung vorgelegen. Im ROV sei eine Gesamtwertung der beiden Abschnitte Süd und West durchgeführt worden.

Für das Planfeststellungsverfahren seien lediglich Plausibilisierungen der Umweltverträglichkeitsstudien aus dem ROV und der Linienbestätigung erforderlich geworden, die auch unter Berücksichtigung der Landschaftsentwicklung und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen die Aussagen des ROV bestätigen.

Das Raumordnungsverfahren schließe mit der Festlegung der Varianten 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt der OU Mirow ab.

Die „Zusammenfassende raumordnerische Bewertung“ führe hierzu wörtlich aus: „Zusammenfassend ist im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festzustellen, dass die Ortsumgehung Mirow mit der Vorzugstrasse 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt bei Beachtung der in Kapitel A. der landesplanerischen Beurteilung aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.“

In der landesplanerischen Beurteilung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, insb. für den Bereich nördlich von Starsow heiße es, dass „...Trassenoptimierungen (...) vorzunehmen...“ seien. Von einer „deutlichen“ Verschiebung der Trasse auf die Trasse 2, wie von der Einwenderin behauptet, sei keine Rede.

Der Vorhabenträger weist den Vorwurf einer gezielten Desinformation der Einwenderin nach Abschluss des ROV und vor allem bezüglich der Beteiligung im Zusammenhang der Planfeststellung zurück.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Ortsumgehung Mirow erfolge gem. UVPG zweistufig. In der UVP zum ROV sei die Öffentlichkeit ordnungsgemäß beteiligt und die Äußerungen der Öffentlichkeit bei der Beschlussfassung erkennbar berücksichtigt. Die UVP für beide Abschnitte der Ortsumgehung berücksichtige alle im Beteiligungsverfahren ergangenen Einwendungen aus der Öffentlichkeit und bilde mit dem Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenausarbeitung im Planfeststellungsverfahren. In umfassenden Plausibilitätsprüfungen, welche die relevanten Unterlagen aller Verfahrensschritte (2005, 2009, 2015) beinhalte, sei kontinuierlich vom seiner Seite aus überprüft, zu welchem Ergebnis der Variantenvergleich unter Berücksichtigung aktueller Daten- und Rechtsgrundlagen nach heutigem Stand führen würde. Es sei ebenfalls geprüft worden, ob die Vorgehensweise und methodische Bewertung der Varianten zur UVS 2005 und 2009 und die Antragsunterlagen aus dem Jahr 2015 nachvollziehbar d.h. plausibel waren und ob die Wahl der Vorzugslinie auch unter der



heutigen Ausstattung der verschiedenen Schutzgüter auf die ursprüngliche Linie fallen würde. Das Ergebnis sei nach wie vor die Variante 3, die für den Verlauf im Abschnitt West nun zur Feststellung komme.

Im Planfeststellungsverfahren 2020 zum Westabschnitt seien alle Unterlagen mit ausgelegt.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes für die Vorzugstrasse sei eine flächendeckende Erfassung der Biotoptypen vorgenommen. Gleiches gelte für die Brutvögel. Im Rahmen der Plausibilisierungen 2016/2017 sei ein flächendeckender Biotopabgleich im Untersuchungsraum als Grundlage für die Plausibilisierung der faunistischen Unterlagen vorgenommen worden. Die Plausibilisierungen der Faunauntersuchungen bezögen sich nach wie vor für die Gruppen auf die im Scopingverfahren festgelegten, für das weitere Verfahren relevanten Konflikträume. Die Plausibilisierung der UVS berücksichtige die Landschaftsentwicklung im Untersuchungsraum und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Schutzgutbewertung seien eingestellt worden.

Das Plausibilisierungsergebnis entspreche dem Ergebnis aus dem ROV und verdeutliche, dass alle bisherigen Schlussfolgerungen richtig gezogen worden seien und sich über die Zeitachse nicht maßgeblich verändert hätten. Aufgrund einer objektiven Analyse und Bewertung, die in vielen Belangen „Worst-Case-Charakter“ hat, ergebe sich keine Änderung in der Variantenreihung.

Alle diese Unterlagen seien für die Öffentlichkeit bereitgestellt und im Beteiligungsverfahren einsehbar gewesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwenderin ist im Rahmen des durch die zuständige Anhörungsbehörde ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens die vollständige Planunterlage, die Unterlagen der UVS in ihre Gesamthistorie mit Ursprungsfassung und Plausibilisierungsfassungen im Rahmen der Beteiligung nach § 18 UVPG und 73 VwVfG M-V über das UVP-Portal, die Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr sowie die ortsüblichen Bekanntmachungsmedien zugänglich gemacht worden und mittels Bekanntmachung die Möglichkeit zur Abgabe einer Einwendung mitgeteilt worden., Es wird auf Ziffer 2.2 verwiesen. Mängel am Beteiligungsverfahren in der Zuständigkeit der Anhörungsbehörde sind nicht aufgetreten.

Es steht nicht in der Zuständigkeit der Anhörungs- oder jetzt Planfeststellungsbehörde für die Zulassung des Vorhabens nach fachplanerischen Rechts- und Verfahrensgrundlagen, etwaige

Beteiligungsfehler, die die für das Raumordnungsverfahren zuständige Behörde, das Amt für Raumordnung und Landesplanung etwaig verursacht hat. Die Planfeststellungsbehörde vermag getreu der Voraussetzungen des VwVfG nur Verfahrensmängel, die in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich aufgetreten sind, heilen.

Durch das gestufte Verfahren ist der Einwenderin jedoch auch auf Verfahrensebene der Planfeststellung die Beteiligungsmöglichkeit gegeben. Sie bezieht sich auf das fortgeschriebene Ergebnis der ersten Stufe Raumordnungsverfahren mit UVP auf dortiger Ebene. Mit ihren sachlichen Vorträgen, die sie verstärkt auf die UVP schon im Raumordnungsverfahren gerichtet hat, konnte sich auf dieser Zulassungsebene auseinandergesetzt werden, s. o. Ziffer 2.4.2.4. Das rechtliche Gehör ist soweit der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde möglich, gegeben und wird über diesen Planfeststellungsbeschluss in die gerichtliche Kontrolle weitergegeben. Dort wird auch die gerichtliche Überprüfung von Angelegenheiten des vorgelagerten Raumordnungsverfahrens eröffnet.

Hinsichtlich des Vorwurfs einer unterbliebenen Öffentlichkeitsbeteiligung seitens der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Behörde Amt für Raumordnung und Landesplanung wird sich seitens des Einwenders auf § 15 Abs. 8 Nr. 4 LPLG M-V bezogen. Dort heißt es,

„8) Die Landesplanungsbehörden beziehen die Öffentlichkeit in der Regel dadurch ein, dass  
4. die Öffentlichkeit über das Ergebnis unterrichtet wird.“.

Ob das Geltendmachen eines Verfahrensfehlers als wesentlich und das Verfahren rechtswidrig machend, weil die Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Ergebnis der Raumordnung für das Vorhaben OU Mirow vermeintlich unterblieben ist, rechtlich durchträgt, ist nicht belastbar sicher. Die Unterrichtung soll in der Regel vorgenommen werden, ist aber nicht zwingend vorzusehen.

### Eisenbahnkreuzung

Die Einwenderin befasst sich in ihrem Vortrag gegen das Vorhaben außerdem mit der Kreuzung des Vorhabens mit der Eisenbahnstrecke nach Wittstock.

Sie trägt vor, ausweislich der Unterlage 1, S. 21/22, bleibe die Eisenbahntrasse Richtung Wittstock, Mirow, Flur 36, Flurstück 91/6, unberücksichtigt. Das Stilllegen einer Eisenbahnstrecke bedeute nicht gleichzeitig, dass sie die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn verliere. Da sie dem Fachplanungsrecht nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) unterliege, sei sie dem allgemeinen Planungsrecht entzogen. Für eine verbindliche Bauleitplanung sei eine Freistellung der Flächen der vorhandenen Betriebsanlage der Eisenbahn Vorausset-

zung. Da die Freistellung nach § 23 AEG in diesem Fall nicht erfolgt sei, überlagere hier Fachplanungsrecht die Bauleitplanung. Dabei sei es unerheblich, ob der Eigentümer in absehbarer Zeit keine Reaktivierung der Bahnstrecke plane.

Die Nachrüstung eines Brückenbauwerkes sei nicht hinreichend geprüft worden vor allem nicht bezüglich der Baukosten und der technischen bzw. baulichen Umsetzung. Es hätte in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden müssen.

Der Vorhabenträger erwidert, die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Behörden zum Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Bahntrasse zu führen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin ist durch die Planung der Eisenbahnkreuzung mit der stillgelegten Trasse nach Wittstock in ihren Eigentumsrechten nicht beeinträchtigt. Einzelfragen diese Kreuzung betreffend tragen nicht durch auf die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke im Folgeabschnitt Mirow-Süd. Es kommt seine Rechte betreffend insofern hier nicht darauf an, wie die Planung der Kreuzung ausfällt.

Selbst wenn es auf die Lösung der Eisenbahnkreuzung ankäme, wäre die Einwendung zurück zu weisen.

Die Auseinandersetzung mit der stillgelegten, aber nicht freigestellten Eisenbahntrasse ist unter den Ziffern 2.5.4.14 und 2.5.4.15 nachzulesen. Es wird dorthin verwiesen.

#### Grundsätzliches zur Planungshistorie

Die Einwenderin führt umfassend zur Planungshistorie und deren Auswirkungen auf die L 25 aus.

Ursache für die Nichteinbeziehung der Auswirkung auf die L 25 dürfte nach ihrer Erkenntnis das Hin- und Her bei der Planung der B 189n und dem sich jeweils ändernden Zweck und Verkehrswirksamkeit der Ortumgebung sein. Der Westabschnitt sei zunächst im Raumordnungsverfahren nicht vorgesehen, da man seinerzeit noch von einer Bundesstraßenanbindung nach Wittstock ausgegangen sei, die mit einem Knoten westlich von Starsow angebunden werden sollte. Für den Bereich Starsow mit der L 25 sei kein Knoten, sondern eine Brückenüberführung vorgesehen. Im weiteren Verlauf der Verfahren sei die B 189n nicht weiter eingeplant gewesen.

Daher sei im Planfeststellungsverfahren zunächst der Brückenbau über die L 25 gestrichen,

und ein ebenerdiger Knoten mit der L 25 für den Abbiegeverkehr von und nach Norden und Süden geplant worden. Erst im Planergänzungsverfahren zum Südabschnitt 2018 werde nun auch wieder die B 189n geplant, allerdings nun ohne Brücke über die L 25, sondern als ebenerdige Kreuzung und ohne Abwägung hinsichtlich der Auswirkungen des Abbiegeverkehrs für die Ortschaften im weiteren Verlauf der L 25. Dass solche grundlegenden und mehrfachen Veränderungen der Verkehrsführung auf der L 25 zu keinen anderen Verkehren als bei der Nullvariante ohne Ausbau führen, mag darin begründet liegen, dass man mit einem Raumordnungsbeschluss all diese Änderungen als nicht wesentlich einstufe, damit nicht als abwägungsrelevant und somit kein neuer Raumordnungsbeschluss herbeigeführt werden müsse.

Die Betroffenheiten und Ziele der Straßenbauabschnitte hätten jedenfalls seit dem Raumordnungsverfahren im Verfahren mehrfach gewechselt. Insbesondere habe je nach Verfahrensschritt die Verkehrsprognose zu widersprüchlichen Verkehrsbelastungen geführt. Auf Grund der wechselnden Aussagen und Begründungen je nach Verfahrensschritt könne sie ihre Interessen kaum mehr adäquat vertreten. Das sei nicht im Sinne einer Öffentlichkeitsbeteiligung eines Planungsverfahrens bzw. einer UVP. Ihr sei deutlich geworden, dass der Vorhabenträger größte Anstrengungen unternommen habe, seine Planungen aus den 2000er Jahren bzgl. der Vorzugstrasse immer wieder zu bestätigen, egal mit welcher Begründung und Verkehrsbelastung je nach Abschnitt geplant worden sei.

Der Vorhabenträger erwidert, die Verlegung des Kreuzungspunktes nach Osten zur L 25 sei eine Folge der Nebenbestimmung im Raumordnungsverfahren. Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet worden: „In Abhängigkeit vom Realisierungs-stand der Straßenverbindung Wittstock – Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“

Die B 189n als ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 sei daher in den Unterlagen zur Planfeststellung für die Ortsumgehung Mirow West berücksichtigt worden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung des ROV sowie alle hierzu erfolgten Plausibilisierungen kommen zu identischen Ergebnissen, was die Konsistenz der Antragsunterlagen explizit unterstreiche. Es komme zu keinem Zeitpunkt in den abgestuften Verfahrensschritten zu anderslautenden grundsätzlichen Bewertungen.

Die jeweils zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen, die in Folge der Aktualisierungen von Verkehrsprognosen an den jeweiligen Verfahrens-stand angepasst worden seien, liegen in Belastungsbereichen, die nach den im Straßenbau gültigen Regelwerken der UVS / UVP (MUVS, VLärmSchR 97, DIN 18005) zu identischen Ergebnissen führen.

Der Planungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG – Lärmschutz durch Planung – sei immer konsequent eingehalten worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Grundsätzlich kommt es für die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss auf die dargestellte und dort rechtmäßige Planung in Text- und Kartenteil an, die mit Antragstellung vorgelegt und in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben werden. Vorgängige anderslautende Planungsstände spielen für die Zulassungsentscheidung keine Rolle; sie stehen dem Vorhabenträger im langwährenden Planungsprozess geradezu zu. Sie werden nicht jeweils im Einzelnen öffentlich angehört und der Beteiligung Dritter wie hier dem Einwender vorgelegt. Die Beteiligung und darüber die Eröffnung der Wahrung der Rechte erfolgt ausschließlich anhand des Feststellungsentwurfes für die Planfeststellung. Nur daran gemessen sind die Rechte und Belange Betroffener, hier der Einwenderin, vorzubringen und dann abzuwägen.

Die Herleitung der im Planfeststellungsentwurf dargestellten Planungen für das Vorhaben und die dadurch eröffneten Konflikte müssen dabei nachvollziehbar und für sich genommen schlüssig sein. Auf vorgängige Zwischenstufen kommt es nicht an.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im vorliegenden Vorhaben dennoch und insbesondere wegen der lang andauernden und viel diskutierten Planungsschritte und das Vorhaben begleitenden Ereignisse im öffentlichen Raum mit der Entwicklung der Verträglichkeitsprüfung und der planerischen Bewältigung der Konflikte und deren Lösungsergebnissen befasst. Die Variantenwahl, die sich vorwiegend auf die beiden Varianten 2 und 3 fokussierte, ist gründlich und wiederholt sowie nach rechtlichen und tatsächlichen Änderungsereignissen erneut geprüft worden.

Die Planungshistorie ist zwar lang und umständlich und im Knotenbereich mit der L 25 wechselhaft, aber dennoch nicht unvollständig oder verdreht durchgeführt.

Die Planung im Planfeststellungsentwurf ist schlussendlich das Entscheidende, was die Planfeststellungsbehörde zu prüfen hat. Sie erkennt hier weder einen Sachverhaltsfehler noch einen Planungsfehler noch eine unrechtmäßige Herleitung in der Abwägung in der Variantenwahl seitens des Vorhabenträgers. In der eigenen Variantenwahl ist aus dem Gesamtmaterial (welches vollständig der Öffentlichkeit zur Beteiligung zugänglich gemacht war) die Herleitung der planfestgestellten Variante 3 erfolgt und wird planfestgestellt.

In die Planfeststellungsentscheidung eingeflossen ist die hier gegenständliche Einwendung der Einwenderin, die sich auf die relevante Planunterlage bezogen hat. Trotz der Planungshistorie ist kein Belang „untergegangen“.

## **P 6**

Die Einwender sind weder unmittelbar grundstücksbetroffen noch immissionsbetroffen.

Sie wenden sich gegen das Vorhaben als Grundstücksbetroffene des sich anschließenden Folgeabschnittes Mirow-Süd, planfestgestellt mit Planänderungs- und ergänzungsbeschluss 0115-553-13-61-1/1 vom 29.07.2022.

Ihre Belange unmittelbarer Grundstücksbetroffenheit sind im genannten Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 198 Mirow, Abschnitt Süd ausführlich behandelt und abgewogen.

Die Einwendung gegen den Planungsabschnitt Mirow-West, der im Anschluss an den bereits planfestgestellten Abschnitt Süd anbindet, greift im wesentlichen dieselben Aspekte grundsätzlicher Art gegen das Vorhaben auf, die im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss Mirow-Süd vorgebracht worden sind.

Im Erörterungstermin ist die Einwendung der Einwender mit ihm persönlich durchgearbeitet worden. Sämtliche Aspekte der Einwendung sind aufrecht gehalten worden.

Im Folgenden setzt sich der Planfeststellungsbeschluss mit den Aspekten der Einwendung thematisch auseinander. Soweit sich Aspekte auf Prüfungspunkte des Planfeststellungsbeschlusses beziehen, die gesondert behandelt werden, wird auf die relevante Ziffer verwiesen.

### Unmittelbare Betroffenheit

Die Einwender tragen vor, wegen der vom Vorhabenträger gewählten Vorzugsvariante 3 b PF, die mit Planfeststellungsbeschluss vom 29.07.2022 festgestellt sei, zwangsläufig trotz der Abschnittsbildung unmittelbar grundstücksbetroffen zu sein, da der Verlauf des Südabschnittes einen Teil ihrer Grundstücke Gemarkung Starsow, Flur 3, Flurstücke 2/1, 2/2 und 2/3 überbaue und sich notwendigerweise im gegenständlichen Westabschnitt mit dem Verlauf entlang des Schulzensees manifestiere.

Die Einwendungen zum Westabschnitt werden als Konsequenz der Einwendung erhoben, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Südabschnitt vorgetragen worden seien. Es werde konstatiert für den hier in der Anhörung befindlichen Westabschnitt der Umgehungsstraße ebenso wie im Anhörungsverfahren des Südabschnittes, dass die Trassenvariante 2 des Raumordnungsverfahrens, im Bereich der Ortslage Starsow die geringsten Nachteile für die meisten geprüften Belange aufweise.

Der Vorhabenträger erwidert, dass durch die Trasse West keine Inanspruchnahme von Flächen der Grundstücke (Flurstücke 2/1, 2/2 und 2/3 der Flur 3, Gemarkung Starsow) der Einwender erfolge. Die Entfernung der Flurstücke, die als Aufenthaltsort (also ohne Ackernutzung) geeignet seien und als solche dienen, zur geplanten Trasse der B 198 im Südabschnitt betrage mind. 125 m (am dichtesten gelegen: Flurstück 2/3).

Die Einwendung wird insofern abgewiesen, dass für die Einwender aus ihrer Grundstücksbetroffenheit im Folgeabschnitt Mirow-Süd kein vollumfänglicher Vollüberprüfungsanspruch bezüglich des Vorhabens Mirow-West erwächst, auch wenn die beiden Planungsabschnitte mittels Verklammerung miteinander verknüpft werden, s. Ziffer 1, Vorbehalt und Ziffer 2.4.2.

Allerdings wird dem Vorbringen insofern stattgegeben und als Einstiegsvoraussetzung für die Prüfung der einzelnen Sachvorträge der Einwendung als gegeben gesetzt, dass ein Überprüfungsanspruch bis zum Bau- km 2+600 besteht, dem Punkt, bis zu welchem sich die beiden Planabschnitte Süd und West technisch-sachlich bedingen. Das ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen:

Entstehen bei einer Abschnittsbildung sog. Zwangspunkte, ist gemäß der grundlegenden Entscheidung BVerwG 4 C 5/78, nochmals deutlich aufgeführt in BVerwG 4 B 1/11 der Überprüfungsanspruch gegenüber dem vorherigen Teilabschnitt auch für denjenigen gegeben, der in seinen Rechten unmittelbar durch den weiteren Ausbau des ihn erst dann berührenden Teilabschnitts betroffen sein kann.

Ein solcher „Zwangspunkt“ liegt nur dann vor, wenn bei einer abschnittswisen Planung in einem den Betroffenen noch nicht unmittelbar berührenden Abschnitt Festlegungen getroffen werden, die im weiteren Planungsverlauf unvermeidbar dazu führen müssen, dass er in seinen Rechten betroffen wird (grundlegend BVerwG 4 C 5/78, s.o., bestätigt u.a. in BVerwG 9 A 34/03, BVerwG 4 VR 1/03). Dadurch soll der künftig notwendig Rechtsbetroffene zur Sicherung seines effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bewahrt werden (vgl. BVerwG 9 A 34/03, a.a.O.). Voraussetzung für einen „Zwangspunkt“ ist damit die zwangsläufige Unvermeidlichkeit seiner Inanspruchnahme bei einer zukünftigen bzw. sich anschließenden weiteren Planung.

Die hier vorliegende Fallkonstellation betrifft zwar ein Vorhaben, das abschnittsweise geplant und planfestgestellt wird, was grundsätzlich zulässig ist, siehe Ziffer 2.4.2, dessen Abschnitte auch mittels Verklammerung miteinander verbunden werden, jedoch eine Reihenfolge aufweist, die ein sich Befassen mit der Eigentumsbetroffenheit der Einwender abschließend bis zum

Planfeststellungsbeschluss schon abgeschlossen hat. Der Planungsabschnitt West führt in seiner Gesamtheit nicht zu Festlegungen, die im weiteren Planungsverlauf dazu führen, dass die Einwender mit zukünftiger Planung Rechtsbetroffene werden. Die Einwender sind bereits im schon planfestgestellten Abschnitt Betroffene. Die Betroffenheit ist bereits im Planfeststellungsbeschluss Mirow Süd behandelt und abgewogen.

Ein Ausstrahlen in den Abschnitt West kann nur insoweit zur Berücksichtigung der Interessen führen, als dass es aus planerischen Gründen Notwendigkeiten in der Trassenführung der Variante West gibt, die sich aus der für den Südabschnitt planfestgestellten Vorzugsvariante ergeben. Offensichtlicher Zwangspunkt ist der Knoten mit der L 25 als Anfangs- bzw. Endpunkt der hier aufeinanderfolgenden Abschnitte Süd und West. Die Weiterführung der Trasse im Bereich West in der hier herausgearbeiteten Vorzugsvariante 3 ist bis zum potentiellen Anknüpfungspunkt am Bau-km 2+600 mit der zu berücksichtigenden B 189n Wittstock-Mirow (als im BVWP mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und als belastbarer gesetzlicher Zwangspunkt zu bewerten) nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde relevant und von Bedeutung hinsichtlich der im Südabschnitt erzeugten Grundstücksbetroffenheit. Im weiteren Verlauf ab Bau km 2+600, dem zukünftigen Verknüpfungspunkt mit der B 189n, bestehen keine inneren Sachzusammenhänge mehr mit (zwangsläufiger) Strahlwirkung auf die Grundstücksbetroffenheit im Abschnitt Süd.

Der geltend gemachte Überprüfungsanspruch ist daher im Weiteren differenziert dahingehend zu betrachten, ob der vorgebrachte Einwand Aspekte betrifft, die noch in der Strahlwirkung des Abschnittes West zu finden sind.

#### Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

Die Einwender richten sich gegen das Vorhaben und seiner grundsätzlichen Planrechtfertigung. Es werde die Verkehrswirksamkeit des Abschnittes Mirow-West sowohl mit als auch ohne das Hinzukommen einer B 189n von Wittstock als unplausibel betrachtet. Gleichermaßen werde die Verkehrswirksamkeit des gesamten Vorhabens, damit einschließlich des Abschnittes Mirow-Süd auf Grund nicht plausibler Verkehrsprognosen angezweifelt.

Zudem sei das Vorhaben nicht wirtschaftlich, die Gesamtwirtschaft betreffend.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass zum einen schon die Aufnahme und Beibehaltung des Vorhaben OU Mirow im Zuge der B 198 in den BVWP den Nachweis einer Verkehrswirk-



samkeit bringe; die Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 weise aus, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt im Zuge der vorhandenen B 198 auf ca. 45 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall reduziere. Die Verkehrsbelastung im Schwerverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt werde auf ca. 30 % reduziert.

Auch ohne das weitere, die Verkehrsprognose mitbestimmende Vorhaben des BVWP B 189n Wittstock-Mirow ergebe sich durch den Neubau der OU Mirow eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Die Thematik Verkehrswirksamkeit ist unmittelbar mit der Planrechtfertigung für ein Vorhaben verbunden. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.4.3.4 verwiesen, unter welcher die Einwendungen, die sich gegen die Planrechtfertigung, die Verkehrswirksamkeit und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens richten, behandelt werden.

#### Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung wird durch die Einwender in Frage gestellt.

Die Verkehrswirksamkeit des Westabschnittes sei auf Grund der angenommenen Verkehrsprognosen alleine und weder mit noch ohne die B 189 n plausibel. Ebenso sei der Südabschnitt für sich alleingegenommen nicht verkehrswirksam.

Fehle es an der Verkehrswirksamkeit und der rechtmäßigen Abschnittsbildung, bestehe keine Rechtfertigung für die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums, selbst wenn dieses im zum hier gegenständlichen Abschnitt im Folgeabschnitt liege.

Mit der Verkehrsunwirksamkeit der Straßenabschnitte gebe es keine Begründung, in die Eigentumsrechte der zu enteignenden Grundstücksbesitzer im Verlauf der Trasse einzugreifen.

Die nach Ansicht der Einwender fehlerhafte Abschnittsbildung führe außerdem konsequenterweise zu nicht bewältigten Planlösungen für die Bereich Anbindung L 25 Starsow nach Mirow und innerhalb der Ortslage Mirow bezüglich der Starsower Straße und Lärzer Straße, bezogen auf Lärmproblematik und Luftschadstoffe sowie der Gefahrenminderung.

Die zusätzliche Belastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den unterschiedlichen Phasen des Ausbaus der Straßenabschnitte, - auch während der Bauphase-, seien nicht beachtet. So seien die Bereiche Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde und Schwarz nicht in die Lärmprognoserechnungen einbezogen worden, obwohl hier wegen der Abschnittsbildung und

dadurch getrennten Vorhaben alle Verkehre, die auf und von der L 25 Richtung Süden abbiegen werden, zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen müssten. Neben der nicht berücksichtigten erhöhten Verkehrsbelastung auf der L 25 je nach Ausbaustufe der Ortsumgehung und der B 189n sei auch die erhöhte Gefährdung von Anwohnern insbesondere Kindern beim Querren der Straße sowohl in Mirowdorf als auch in Starsow und im weiteren Verlauf bis Buschhof und Schwarz als nicht relevant abgetan worden, es fehlen Schutzvorkehrungen. Der Entlastung der Mirower werden alle Bedenken auf den neu zu planenden Strecken untergeordnet, obwohl durch eine Planung Konflikte minimiert werden müssen und nicht negiert werden dürfen.

Die Einwander erwarten für die Zwischenphase zwischen der Herstellung des einen Abschnittes (Süd) bis zur Fertigstellung des anderen Abschnittes (West) temporäre Schutzmaßnahmen, insbesondere den Abschnitt L 25 (Nord) und die Starsower Straße in Mirowdorf betreffend, da diese Straße als Lückenschluss zwischen der vorhandenen B 198 und dem Südabschnitt der B 198 OU Mirow bis zur Fertigstellung der gesamten OU Mirow genutzt werde mit der Folge einer höheren Verkehrsbelastung sowohl des Abschnittes L 25 (Nord) und Starsower Straße und ggf. Lärzer Straße in Mirow als auch des Abschnittes L 25 (Süd) in Richtung Starsow.

Gefordert werde die Planung und Umsetzung entsprechender lärm-, luftschadstoff- und für Personen gefahrenmindernde Maßnahmen, wie:

1. Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs auf 30km/h im Bereich der Starsower Straße in Mirow und auf der L 25 in Starsow.
2. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70km/h auf der L 25 im Zulauf des Ortseinganges Mirow, Starsower Straße und des Ortseinganges Starsow
3. Errichtung eines neuen Fahrradweges im Zuge der Landesstraße L 25 im Bereich zwischen Starsow und Mirow parallel und nicht auf der Straßenfahrbahn
4. Errichtung eines gesicherten Fußgängerüberweges mit Lichtsignalanlage für die sichere Querung der L 25 in der Starsower Straße in Mirow und in Starsow für Passanten und insbesondere für Schüler auf ihrem Schulweg zu den Bushaltestellen"
5. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Umgehungsstraße im gesamten Bereich der Ortslage Starsow auf 70 km/h.

Der Vorhabenträger erwidert, der Neubau der Ortsumgehung Mirow als im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenes laufendes und fest disponiertes Vorhaben setze sich aus dem Süd- und dem Westabschnitt zusammen. Ziel des Vorhabenträgers sei die bauliche Realisierung beider Abschnitte.

Bauzeitliche Interimslösungen seien zwar verkehrstechnisch und immissionsschutzfachlich betrachtet worden, seien jedoch für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt durch das Gesamtprojekt nicht maßgebend.

Eine signifikante Verkehrszunahme auf dem südlichen Ast der L 25 für einen (aus heutiger Sicht hypothetischen) Interimszustand bei dem nur Abschnitt Süd in Betrieb gehe, werde entsprechend der Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 nicht erwartet, da in der Weiterführung der L 25 infolge des unzureichenden Ausbaustandes und der Vielzahl an Ortsdurchfahrten auch weiterhin große Netzwidestände bestehen blieben.

Der Vorhabenträger verweist darauf, dass die Planung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für etwaige temporäre Bauzustände im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde erarbeitet und bei Erfordernis angeordnet werden.

Mit dem Bau der OU Mirow Süd und West werde die Reduzierung des Schwerverkehrsanteils in den genannten Straßenbereichen erreicht, womit eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung des Schwerverkehrs als nicht erforderlich angesehen werde.

Die Planung des Knotens mit der L 25 erfolge nach geltendem Regelwerk. Die geplante Ausstattung der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage ziehe ohnehin nach sich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im Bereich des Knotens angeordnet werde. Der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer werde damit ausreichend Rechnung getragen.

Der Vorhabenträger sieht keine Erforderlichkeit eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 25 und begründet dies mit den prognostizierten Verkehrsstärken. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung zur Aktualisierung der Verkehrsprognose 2030 liege der prognostizierte DTV im Prognose-Planfall 2030 ohne B 189n (Anl. 7, Blatt 1) bei 2030 Kfz/24h. Für den Prognose-Planfall 2030 mit B 189n (Anl. 8, Blatt 1) sogar nur bei 930 Kfz/24h. Nach den für die Straßenbauverwaltung geltenden Regelwerken sei ein gesonderter Radweg bei diesen Verkehrsstärken nicht zu begründen.

Der Bau eines Radweges für einen Interimszustand, bei dem höhere Verkehrsstärken zu erwarten seien, könne mangels Planrechtfertigung nicht in Betracht gezogen werden.

Die Errichtung gesicherter temporärer Querungsmöglichkeiten für Interimszustände werde bei Bedarf in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.

Darüber hinaus sei im Verlauf der Ortsumgehung eine Geschwindigkeit von 100 km/h aufgrund der immissionsschutz- und verkehrssicherheitsrechtlichen Belange zulässig.

Die Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit der Abschnittsbildung und der sich daraus ergebenden Konsequenzen auf das nachgeordnete Straßennetz wird grundsätzlich unter Ziffer 2.4.2.4, Abschnittsbildung, vorgenommen. Es wird dorthin verwiesen.

Aus der Abschnittsbildung ziehen die Einwender des weiteren auch Argumentationsstränge, die ihre persönliche Betroffenheit angehen bis hin zu Forderungen an zusätzlichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz an der L 25. Die L 25 nutzen sie als Anwohner aus Starsow für Wegebeziehungen nach Mirow. Sie (und weitere Familienmitglieder) fühlen sich persönlich in ihrer Verkehrssicherheit gefährdet, sollte aus Gründen der Abschnittsbildung temporär Mehrverkehr auf der L 25 entstehen.

Der Einwendung wird hinsichtlich der grundsätzlichen Belange der Abschnittsbildung stattgegeben, dazu Ziffer 2.4.2.4; die persönlichen Forderungen aus der Abschnittsbildung werden jedoch zurückgewiesen. Es ergibt sich grundsätzlich für die Einwender aus der Abschnittsbildung soweit sich Effekte aus der Planung des Abschnittes, der sie nicht unmittelbar betreffen, ein Rechtsschutz auch gegen diesen Folgeabschnitt im eingangs genannten Umfang (s.o. „unmittelbare Betroffenheit“).

Aus Gründen der Verkehrswirksamkeit und erwartbarer erheblicher nachteiliger Auswirkungen während einer etwaigen temporären Zeit zwischen den Bauzeiten und Verkehrsfreigaben der beiden Abschnitte werden die beiden Abschnitte Mirow-Süd und Mirow-West mit dem Vorbehalt der Verklammerung versehen, s. Ziffer 1 in diesem Planfeststellungsbeschluss und Ziffer 1.1. des Planfeststellungsbeschlusses vom 29.07.2022 für das Vorhaben OU Mirow Süd. Es wird diesbezüglich auf die Ziffer 2.4.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Wegen der nur gemeinsam baulich durchzuführenden Maßnahmen und der Verbindung beider Vorhaben für die Verkehrsfreigabe werden Interimzustände auf dem nachgeordneten Straßennetz nicht eintreten, so dass wiederum die Forderungen der Einwender nach zusätzlichen Schutzmaßnahmen für die Dauer der Bauzeit an der L 25 nicht erforderlich werden und daher zurückgewiesen werden.

### Variantenwahl

Die Einwender leiten ihre persönliche Betroffenheit bezogen auf den Abschnitt Mirow-West aus dem Ergebnis der für den Abschnitt West durchgeführten Variantenwahl, aber auch als notwendige Konsequenz der getroffenen Variantenwahl im Abschnitt Süd, ab.

Ihrer Ansicht nach würde die Variante 2 des Abschnittes Mirow-Süd über den Knoten- und Kreuzungspunkt mit der L 25 hinaus im Abschnitt West unter Einbehaltung der erforderlichen Radien auf die Variante 3 (des Abschnittes West bis zur Anschlußstelle mit der B 198 mit den geringsten Umweltauswirkungen die beste Variante sein.

Die Einwendung bemängelt die getroffene Variantenwahl insbesondere im Vergleich der Varianten 2 und 3. Nach Ansicht der Einwender führe die Variante 2 des Vorhabens Süd im Anschluss zum Knotenpunkt mit der L 25 zur verträglichsten Lösung für die aus ihrer Sicht meisten zu betrachtenden Belange bei der Fortführung im Westabschnitt bis zum hypothetischen Anbindungsknoten der OU B 198 mit der Straße B 189 n Wittstock-Mirow.

Die Einwender sind der Ansicht, dass die (Gesamt-) Variante 2 schon im Raumordnungsverfahren hätte ausgewiesen werden müssen.

Die Einwender führen in ihrer Einwendung diverse Punkte zum Raumordnungsverfahren aus. Im Einzelnen wird auf Ziffer 2.3.1.2 verwiesen.

Sie bemängeln diesbezüglich, dass auch in diesem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren die Empfehlungen der Raumordnungsbehörde nicht adäquat umgesetzt worden seien, was sich am Ende auf die Variantenwahl auswirke, die sie nun angreifen.

Der Einwender führen in ihrer Einwendung umfassend zur Variantenwahl sowohl aus der bereits im vorgelagerten Raumordnungsverfahren als auch hinsichtlich dieses Planungsverfahrens auf Zulassungsebene aus. Es wird auf die Ziffern 2.3.1, 2.3.2 und 2.4.4.4 verwiesen.

Unter den genannten Ziffern sind die Einzelheiten der Einwendung im Kontext Variantenwahl aufgenommen, die Erwiderungen des Vorhabenträgers sowie die Befassung der Planfeststellungsbehörde.

#### Lärmbetroffenheit und Wohnumfeldbeeinträchtigung

Die Einwender tragen vor, sie seien schallbetroffen wegen der Nähe ihres Wohngrundstückes zur Ortsumfahrung.

Sie seien auf Grund der Schönheit der Natur und den Erholungswert einer ungestörten Landschaft vor 25 Jahren hierhergekommen und haben in Starsow ihren 2. Wohnsitz etabliert, um sich (und ihre Familie) von der stressigen Stadt zu regenerieren. Sie fühlen sich durch die Ortsumgebung in der Erholungsnutzungsmöglichkeit und in ihrem Bewegungsraum im Wohnumfeld

intensiv beschränkt und beziehen diese Beschränkung auf weitere Familienmitglieder mit ein. Die neue Straße in unmittelbarer Nähe des Dorfes gehe mit der Zerstörung des Landschaftsbildes einher und behindere die Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes mit seiner einmalig schönen Lage in Landschaft und Natur. Das wirke sich insbesondere auch auf eine Schmälerung des ideellen Wertes ihrer Immobilie aus.

Der Vorhabenträger erwidert, beachtenswerte Schallauswirkungen durch den Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow auf die Grundstücke seien nicht gegeben. Die Orientierungswerte der DIN 18005 würden gemäß Schallgutachten (Anlage zur UVS-Plausibilisierung) eingehalten.

Schallbetroffenheiten durch OU Mirow Abschnitt Süd bestünden ebenfalls nicht im unzumutbaren Maß, da durch den Trassenverlauf der Trasse 3bPF keine Überschreitungen der DIN 18005 ermittelt worden seien. Insofern liege mit der Linienführung der Var 3bPF und der Fortsetzung mit Variante 3 im Bereich des Abschnittes West eine lärmoptimierte Trassierung im Sinne von Abs. IV. Nr. 7 „Lärmindernde Linienführung“ der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und die Beachtung von § 50 BImSchG (Lärmschutz durch Planung) vor. Für die Einwander entstehe aus diesem Abschnitt keine direkte Betroffenheit. Dies gelte für die Betroffenheit hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastungen sowohl für den Bau als auch den Betrieb der Ortsumgehung.

Es bleibe insgesamt festzuhalten, dass für das Gesamtvorhaben Abschnitte Süd und West der OU Mirow unter „Worst-Case-Annahmen“ keine Überschreitungen der DIN 18005 in der Ortslage Starsow entstehen.

Das Wohnumfeld betreffend weist der Vorhabenträger darauf hin, die Konfliktlagen zur Erholungsnutzung im Bereich des gesamten Untersuchungsraumes und der gesamten Trasse inkl. der Ortsrandlage Starsow in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeit in der gebotenen Weise schutzgutbezogen und schutzgutübergreifend ermittelt und bewertet zu haben. Das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung seien Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudien und deren Plausibilisierungen. Diese stellen die Grundlage für die Gesamtplanung für Vorhaben und Eingriffs-Ausgleichsmaßnahmen dar.

Es sei durch die erhebliche Verkehrsentlastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region zu erwarten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Abschnitt West erzeugt wegen seiner räumlichen Distanz keinerlei Auslösewerte nach DIN 18005 oder gar der gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Schon das Vorhaben Süd mit seinem dichteren Verlauf am Wohngrundstück der Einwender wirkt nicht mit Werten, die in der DIN 18005 oder der 16. BImSchV zu berücksichtigen wären, weder für die Innenwohnbereiche noch für Außenwohnbereiche.

Die Lärmbetrachtung der Planung, siehe insbesondere Unterlagen 11.1 und 11.6, ist bereits bemessen an den zukünftigen Verkehren, die den prognostizierten Verkehr der potentiell hinzukommenden B 189 mit aufgenommen hat.

Der Vorhabenträger hat sich als eigenes Planungsziel gesetzt, die für ihn gar nicht rechtlich verbindlich heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 als Maßstab der Lärmvorsorge zu berücksichtigen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 liegen unterhalb der für den Vorhabenträger verbindlichen 16. BImSchV. Die Schallauswirkungen des Vorhabens auf das Wohnhaus und die Außenwohnbereiche der Einwender unterläuft eindeutig alle Grenzwerte und bewegt sich damit in unkritischen und zumutbaren Größenordnungen. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind nicht in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der Wohnumfeldbeeinträchtigung lässt sich die Betrachtungsweise der Einwender zwar nachvollziehen. Auch wenn es sich bei ihnen um einen Wohnstandort handelt, der als Zweitwohnsitz nicht durch dauerhafte, kontinuierliche alltägliche Nutzung geprägt ist, die Einwender also auf diese Wohnung nicht auf „Gedeih und Verderb“ angewiesen sind, besteht grundsätzlich ein erklärliches subjektives Interesse an dem Erhalt der unveränderten Umfeldsituation. Dennoch überwiegt das für das Vorhaben streitende überwiegende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens, begründet auf der Planrechtfertigung und der Variante, die nachvollziehbar, plausibilisiert und richtig gewichtet erarbeitet worden ist und nachweist, dass Rechte/Betroffenheiten Dritter nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Etwaige Grenzwertüberschreitungen gegenüber Anwohnern werden mit der Vermeidung durch Linienoptimierung vermieden (Immissionen), s.o., unvermeidbare Auswirkungen werden mit geplanten Maßnahmen bewältigt (Landschaftsbild). Das Vorhaben ist dahingehend rechtmäßig. Die Einbettung des Vorhabens in die Landschaft, auch an den Dammlagen mittels Gestaltungsmaßnahmen in Form von Begleitgrün (Unterlage 12.0, Maßnahmen G 1, dichte Bepflanzung von Böschungen und Dämmen, und G 2 Ansaat von Landschaftsrasen an Böschungen und Dämmen) relativiert die Überformung der bis dahin nicht überformten Landschaft.

Die Landschaft erfährt eine Veränderung in einer Himmelsrichtung; in die übrigen Blick- und Bewegungsrichtungen vom Wohnort der Einwender verbleibt alles unverändert und bietet gerade nach Süden dieselben Möglichkeiten für einen erholsamen Blick und Naherholung. Die Straße

entfernt sich ab dem Knoten mit der L 25 in Richtung Westen deutlich weg vom Dorf Starsow; die vorhandene Vegetation am Schulensee lässt in nordwestliche Richtung zudem keinen ungehinderten Blick auf den gegenständlichen Abschnitt der Ortsumgehung zu. Die befürchtete Überformung und Überprägung des 2. Wohnsitzes der Einwender beeinträchtigt zwar die als vollständig ursprünglich empfundene Unberührtheit, dennoch besteht zum einen kein rechtlicher Anspruch auf Verschonung vor baulichen Veränderungen im Umfeld, zum anderen verstößt die vorliegende Veränderung nicht gegen messbare und objektive Vorgaben zum Schutze von ländlichen Wohnumfeldern.

Da das Vorhaben keinerlei Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wanderwegenetz führt, ist der Einwand diesbezüglich vollumfänglich mit Verweis auf die Planunterlagen zurückzuweisen. Es entsteht keine Beeinträchtigung für die Bewegungsfreiheit im Wohnumfeld der Einwender.

### Gesundheit

Die Abwägung der durch den Lärm beeinträchtigten Menschen finde nach Dafürhalten der Einwender schon in der UVP und der landesplanerischen Beurteilung völlig unzureichend statt. Daher lasse die Planung des Vorhabenträgers Maßnahmen zum Schutze der Schutz- und Rechtsgüter der Menschen, zu welchen sie als unmittelbar am Vorhaben lebende Anwohner gehören, vermissen.

Die Starsower Ortslage werde auch im Bereich des Westabschnittes durch die geplante Trassenführung durch den Lärm beeinträchtigt. Die Grundstücke seien de facto Wohngrundstücke mit großen Erholungsgärten, die insbesondere zum See hin als solche genutzt werden. Teilweise seien ehemalige Stallgebäude zu Ferienhäusern umgebaut und tragen damit dem anerkannten Erholungsort Mirow Rechnung.

Es genüge nicht die Feststellung, dass der Lärmpegel den gesetzlichen Grenzwert 55 dB(A) unterschreite und damit keine Maßnahmen zur "Gefahrenabwehr" notwendig seien.

Für die Planung des Vorhabens fordern sie daher die mögliche Vermeidung von schädlicher Lärmbeeinträchtigung der Anwohner in Starsow durch eine größere Entfernung der Ortsumfahrung zum Ort, was mit Variante 2 (sowohl im Abschnitt Süd als daraus folgend auch im Abschnitt West) möglich sei und ihnen ein Stück Lebensqualität erhalte.

Das Dorfbild in Starsow sei geprägt durch Einfamilienhäuser mit Erholungsgärten, teilweise mit Ferienwohnungen. Es sei lediglich ein Gewerbebetrieb ansässig. Die Beeinträchtigung der



Menschen durch die Umgehungsstraße dürfe daher nicht einseitig an der Überschreitung von Lärmgrenzwerten festgemacht werden, eine Beeinträchtigung setze weit im Vorfeld der Gesundheitsgefahr ein und sei auch immer subjektiv zu sehen. Diese subjektive Betrachtung eröffne ihnen daher auch das Recht des Vorbringens ihrer Forderung. Die gefühlte Beeinträchtigung hänge von den jeweiligen Lebensumständen ab, sie beziehen sich auf die DIN 18005. So seien viele Bewohner gerade auch mit Kindern nach Starsow gezogen bzw. auch alteingesessene Familien in der nächstfolgenden Generation dageblieben, um gerade die Ruhe, das Landschaftsbild, die Einbindung in die Natur, Freiräume für die Kinder und Erholung zu finden,- man sei eben nicht in die Stadt gezogen. Werde die Umgehungsstraße wie geplant umgesetzt, so werden diese Lebensumstände erheblich beeinträchtigt.

Der Einwander fordern in diesem Zusammenhang eine Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit, der Sozio-Akustik.

Der Vorhabenträger weist die Ausführungen der Einwander in Hinblick auf die Auseinandersetzung des Vorhabenträgers mit den Belangen der menschlichen Gesundheit als unzutreffend zurück.

Die menschliche Gesundheit durch eine Betroffenheitsanalyse der Bevölkerung in konkreten Belastungsklassen sei in den Planungsunterlagen umfassend analysiert und bewertet. Er habe sich mit den gesundheitlichen Aspekten in den Antragsunterlagen intensiv im Kontext der Gesamtwirkung auf die Bevölkerung im Landschaftsraum auseinandergesetzt.

Im aktualisierten Schallgutachten, Anlage zur UVS-Plausibilisierung sei für den Westabschnitt nachgewiesen, dass keine Überschreitungen der DIN 18005 eintreten. Dies betreffe die nördlich gelegene Siedlung Mirow Dorf und auch die Ortslage Starsow. Es sei keine Gesundheitsgefahr erkennbar.

Mit der Ortsumgehung Mirow werden durch die Entlastung der Ortslage Mirow erhebliche positive Effekte für den Gesundheitsschutz erreicht.

Das Schallgutachten zur Plausibilitätsprüfung der UVS (S. 16) weise aus, dass alle untersuchten Ortsumgehungsvarianten bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer spürbaren Entlastung der schutzbedürftigen Nutzungen im Bereich der OD Mirow führen. Die Verringerung des Verkehrs im Bereich der Ortsdurchfahrt sei mit einer Verringerung des Beurteilungspegels um 3,5 bis 5,3 dB(A) verbunden. Es handele sich um Entlastungswirkungen in Bereichen > 3 dB(A), die gem. straßenbaulichen Regelwerk (z.B. LärmschutzRL STV) und Fachliteratur zu spürbaren

Entlastungseffekten für die Bevölkerung führen. Noch deutlicher sei der Entlastungseffekt in Anlage 4 – schalltechnisches Gutachten zur UVS (2005) als Grundlage der raumordnerischen UVP - nachlesbar. Das Gutachten ermittele mit Hilfe einer pegelstatistischen Auswertung die Anzahl der entlasteten Personen. Demnach reduziere sich die Anzahl von Personen in der Ortsdurchfahrt mit Belastungswerten über 65 dB(A) = „Gesundheitsrichtwert des UBA“ von 772 auf 0 Betroffene. Das Gutachten vermerke „Alle Trassenvarianten führen bezogen auf den Prognose-Nullfall zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl von Personen die mit gesundheitsgefährdenden Pegeln beeinträchtigt werden“.

Der Vorhabenträger weist klar zurück, sich lediglich nur bezüglich der Variante 1 mit der menschlichen Gesundheit auseinandergesetzt zu haben.

Hinsichtlich der Schallauswirkungen auf die Wohnfunktion bestünden keine Unterschiede zwischen Var. 2 und 3 im Westabschnitt. Die Aussage der Einwendung sei unzutreffend, da nach Tabelle 15: „Aktuelle Bewertung des Schutzgutes Mensch (2017)“ der UVS-Plausibilisierung aufgrund höherer Gewichtung der Betroffenheit bei der ortsnahen Erholungsnutzung Variante 3 für die gesamte Bewertung beim Schutzgut Mensch schlechter bewertet werde als Variante 2.

Die Auswirkungen von Zwischenständen und Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz seien in den Schallgutachten zum Südabschnitt und Westabschnitt begutachtet worden. Daraus resultieren keine gebotenen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.

Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen habe er die Lärminderungsmaßnahme durch Abstandsvergrößerung ergriffen. Dies folge einer Maßgabe aus dem Raumordnungsbeschluss wonach gem. A. Nr. 2 „Trassenoptimierungen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage Starsow“ vorzunehmen seien. Demzufolge wurde die beantragte Trasse der Planfeststellung im Zuge des Südabschnittes um ca. 60 m von der Ortslage weg nach Norden verlagert. Die Fortführung auf der Linie im Westabschnitt führe nicht zu unzulässigen Lärmbeeinträchtigungen.

Der Vorhabenträger sei also schon im Ansatz der Planung dem Vorsorge-/Minderungsgrundsatz gem. § 50 Planung BImSchG gefolgt. Die Trassenverschiebung entspreche damit und des Weiteren den Bestimmungen des ROV. Dies sei für den Westabschnitt nachgewiesen.

Die freiwillig gesetzte Einhaltung von Vorsorgewerten der DIN 18005 zeige darüber hinaus, dass zusätzliche Ansprüche zum Schutze der menschlichen Gesundheit nicht zu erfüllen seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Hinweis der Einwender, in Starsow befänden sich außer einem einzigen Gewerbebetrieb

nur Wohnhäuser mit teilweise Ferienwohnungen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde gewertet, dass die Einwender vortragen, dass es sich bei der Ortslage Starsow um eine Lage reiner oder allgemeiner Wohnnutzung i.S.d der BauNVO handelt, und ihr Wohnort entsprechend als Einstufung für die Herleitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchVO herangezogen werden muss. Ferienwohnungen als kleine Beherbergungsbetriebe dürften unter die erlaubte Nutzung nach § 3 oder § 4 BauNVO fallen.

Dazu wird angemerkt, dass die Einwender keine amtliche Anmeldung eines Gastbetriebes gewerblicher Ferienunterkünfte vorgewiesen haben – und dass für Starsow insgesamt keine solche Ferienunterkünfte amtlich bekannt sind, was zur Heranziehung besonderer Schutzansprüche berücksichtigt werden müsste.

Die Ortslage Starsow ist in der örtlichen Bauleitplanung als Dorf/Mischgebiet ausgewiesen. Entsprechende Immissionsgrenzwerte der für den Vorhabenträger verbindlich geltenden 16. BImSchV sind heranzuziehen. Die Grenzwerte tags liegen bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A).

Der Vorhabenträger hat für die Ortslage Starsow zu Gunsten der Anwohner schon abweichend von der Ausweisung im Flächennutzungsplan die Nutzungsart „allgemeines Wohnen“ angesetzt. Dafür gelten die Grenzwerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A). Zudem und darüberhinaus hat sich der Vorhabenträger als eigenen Grenzwert die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen, ohne dazu verpflichtet zu sein. Danach sollten in Allgemeinen Wohngebieten tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschritten werden.

Aus dem Planungsabschnitt Mirow-West ergeben sich keine Lärmemissionen, die die Immissionsorte in Starsow über die genannten Grenzwerte und Orientierungswerte hinaus erreichen.

Eine Beschädigung der menschlichen Gesundheit der Einwender durch Lärm des Straßenbetriebs des Vorhabens und der Ortsumgehung als Gesamtvorhaben ist nicht zu erkennen.

Auch wenn der Vorhabenträger zutreffend auf die Gesamtbetrachtung der Auswirkung auf die menschliche Gesundheit aller in einem Kontext zur Planung der Ortsumfahrung stehenden Menschen hinweist und sich auf die nicht von der Hand zu weisenden Vorteile der Bewohner der Ortslage Mirow bezieht, ist konkret die Besorgnis einer möglichen gesundheitlichen Betroffenheit der Einwender zu betrachten. Das gilt hinsichtlich messbarer Gesundheitsgefährdung durch Lärm, s. vorstehend, aber auch hinsichtlich Gesundheitsbeeinträchtigung durch die genannte soziale Gesundheit, die die Planfeststellungsbehörde ausgeweitet versteht als psychische Gesundheit.

Diese Interpretation des von den Einwendern verwendeten Begriffs der „Sozio-Akustik“ erscheint erforderlich, da die Begrifflichkeit Sozio-Akustik im Zusammenhang mit der Planung von

umbauten Räume verwendet wird und außer über die Heranziehung der ganz groben Beschreibung „Schall beeinflusst Räume“ für die hier gemeinten Räume nicht einschlägig ist.

Gemeint sein wird daher an dieser Stelle eine Beeinträchtigung des psychischen Wohlbefindens, das durch Schall auch unterhalb der gesundheitsbezogenen Lärmgrenzwerte nachteilig geprägt wird.

Bezüglich der Beeinträchtigungsbesorgnis auf die eigene Gesundheit wegen schädlicher Schallimmissionen ist bereits ausgeführt worden, dass es zu keiner Überschreitung von gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerten der anzuwendenden 16. BImSchV kommt, selbst wenn seitens des Vorhabenträgers schon anders als in der Bauleitplanung ausgewiesen hier die Grenzwerte bzgl. der Allgemeinen Wohnnutzung nach BauNVO herangezogen worden sind, dazu siehe oben.

Auch die freiwillig als Maßstab genutzten Orientierungswerte für allgemeine Wohnnutzung nach der DIN 18005 bleiben am Wohnort der Einwender unterschritten. Eine gesundheitlich gefährlich werdende Lärmimmission tritt nicht auf. Die individuell das Wohlbefinden störende und sich so auf die (psychische) Gesundheit nachteilig auswirkende Schallimmission unterhalb der Orientierungs- und Grenzwerte sind nicht meßbar. Anhaltspunkte existieren nicht und sind individuell sehr verschieden. Es handelt sich in dieser Zone um rein subjektive und daher nicht verallgemeinerbare Empfindungen. Die Störanfälligkeit ist individuell, ebenso die Toleranzgrenzen und Anpassungsfähigkeiten. In die Erarbeitung von berücksichtigungswerten Gesundheitsgefahren sind nicht nur die Immissionen als solche einzustellen, sondern auch entgegenwirkende Parameter wie z.B. Gewöhnungseffekte an sich neu eingestellt habende Schallquellen. Anders ließe sich kaum konstatieren, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung zu schädlichen Veränderung führt.

Um solchen Betrachtungsweisen nachzukommen, bedarf es etlicher konkreter Angaben der persönlichen Betroffenheit, Empfindsamkeit, Lebensumstände, ggf. Nachweis von Vorerkrankungen usw. Daran fehlt es im Falle des Vortrags der Einwender und ihrer geltend gemachten sozio-akustischen Beeinträchtigung mit Folgen für die eigene Gesundheit. Da derartige Sachvortrag seitens der Einwender nicht erfolgt, wird eine ausführliche Betrachtung des stichwortartig vorgebrachten Belangs nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde muss sich also auf die greifbaren Fakten und Werte zurückziehen.

Danach ausgerichtet verbleibt kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen.

### Wirtschaftliche Einbußen

Die Einwender tragen eigene wirtschaftliche Nachteile vor, die das Vorhaben für sie mit sich bringe. Sie befürchten einen Verlust des materiellen Wertes ihrer Immobilie.

Außerdem werde es neben den generellen genannten Bedenken der Wirtschaftlichkeit die Gesamtkonomie betreffend (s.o. Ziffer 2.4.3.4), die generell Einbußen im Tourismusgeschäft bedeuten, ganz konkret im Bereich des Schulzensees durch die nahe am See geplante Trassenführung zu individuellen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen kommen.

Der See sei in Privateigentum und werde als Angel- und Badesees für Urlauber, die in Starsow Quartier bezogen haben, bewirtschaftet. Diese Nutzung werde erheblich an Attraktivität verlieren bzw. ganz wegfallen, wenn der Bundesstraße in unmittelbarer Nähe vorbeigeführt werde. Damit würde auch die jetzt sehr nachgefragte Vermietung von Ferienwohnungen für Angler rückläufig sein,- eine nicht unerhebliche Einbuße für die Starsower Bürger, die Ferienwohnungen anbieten.

Das das Dorf Starsow durch den Verlauf der Umgehungsstraße von der touristischen Entwicklung abgekoppelt werde, sei für viele Starsower, die inzwischen in den Bau von Ferienwohnungen investiert haben, nicht hinnehmbar.

Der Vorhabenträger erwidert, er habe sich im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung deren Auswirkungen auf die touristische Entwicklung detailliert auseinandergesetzt. Die natürliche Erholungsfunktion und das Landschaftsbild und der Naturhaushalt seien diesbezüglich kritisch betrachtet worden. Nach seiner Auffassung werde gerade wegen des Vorhabens mit der erheblichen Verkehrsentslastung der Mirower Innenstadt ein deutlich positiver Effekt auf die touristische Entwicklung der Stadt und der Region erwartet.

Das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz, auch die genannten Radfernwegeverbindungen als touristischer Faktor, bleibe erhalten und werde entsprechend angepasst.

Die Nutzung des Sees sei weiterhin möglich, da der See nicht unmittelbar überbaut werde.

Einbußen im Tourismusgeschäft sowie wirtschaftliche Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger nicht gesehen.

Die Einwendung, es werden eigene wirtschaftliche Einbußen eintreten, wird zurückgewiesen.

Die Einwender benennen ihre persönlichen wirtschaftlichen Einbußen nicht konkret, sondern verweisen drauf, es gebe in Starsow Ferienwohnungen, die (mit eigenem wirtschaftlichem Einsatz) hergerichtet und bewirtschaftet werden. Für diese Starsower sind die Einwender jedoch

nicht vertretungsbefugt, deren wirtschaftliche Betroffenheit geltend zu machen.

Ob sie selber Betreiber einer oder mehrerer Ferienwohnungen sind, die zudem genehmigt sein müsste/n, wollten sie sich diesbezüglich auf generierbares (Zusatz-)Einkommen beziehen, tragen sie nicht vor.

Sollten sie Feriengäste beherbergen, so ist ein Zusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und einem potentiellen Einbruch der Buchungszahlen nicht dargetan.

Die Nutzbarkeit der Umgebung zur Naherholung bleibt nach wie vor möglich; die Wegenetze bleiben erhalten, die Erreichbarkeit von Mirow ebenso. Eine Abkopplung von Starsow und somit ihres Grundstücks von der zukünftigen touristischen Entwicklung tritt nicht ein – vielmehr trägt die Ortsumgehung dazu bei, dass Gäste ihren Weg über den Knoten mit der L 25 unkomplizierter als zuvor nach Starsow finden. Es ist nicht vorgetragen worden, dass die Gäste, so die Einwender selber welche in einer Ferienwohnung beherbergten, ausschließlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen.

Lärmbeeinträchtigungen treten zwar im Vergleich zum Vorzustand auf, bewegen sich jedoch unterhalb aller Grenzwerte und sogar der Orientierungswerte. Dazu ist oben sowie unter Ziffer 2.4.5.4. ausgeführt.

Ob und dass der Schulensee zum einen das Hauptziel von Gästen in einer von ihnen eventuell betriebenen Ferienwohnung der Schulensee darstellt, bleibt vage. Der Schulensee ist ohnehin in Privateigentum, der Öffentlichkeit (damit grundsätzlich für Gäste) so rechtlich erst einmal nicht zugänglich; sollte es Privatvereinbarungen zur Mitnutzung des Sees (Eigentümer ist P 4) geben, so ist der See unverändert für die Besucher aus Starsow erreichbar und nutzbar.

Die geltend gemachte negative Preisentwicklung ihrer Immobilie am Markt nach Bau der Straße stellt kein geschütztes Rechtsgut dar. Die Befürchtung ist nicht belastbar untersetzt; zukünftige Entwicklungen von Flächen sind insgesamt nicht als abwägungsrelevant in die Entscheidungsfindung zur Zulässigkeit eines Vorhabens einstellbar.

### Gewässerbetroffenheit

Die Einwender befürchten Schäden durch etwaige Havarien insbesondere einen Ölunfall am Schulensee, was Auswirkungen auf Starsow mit sich bringe. Die Planung erzeuge sehenden Auges eine Gefahrenlage. Es gebe keine geeigneten Mittel zur Minderung der Gefahr. Die nahe Trassenführung am See stelle bei möglichen "Ölunfällen" auf der Umgehungsstraße eine hohe Gefährdung des Oberflächengewässers dar, insbesondere auch während der Baumaßnahmen. Selbst wenn Schutzmaßnahmen ergriffen würden, so stellten diese keinen absoluten Schutz für

alle Eventualitäten eines Unfalls so nah an einem Oberflächengewässer dar.

Die Gewässerbetreffenheit wird durch die Einwender des Weiteren in seinem Vorbringen gegen die Variantenwahl thematisiert, dort unter Schutzgut Wasser, s. Ziffer 2.4.4.4. VII.

Der Vorhabenträger erwidert, es entstünden keine erhöhten Gefährdungen für das Oberflächengewässer „Schulzensee“. Das Gewässer befinde sich in einem Abstand von etwa 95 m von der Trasse der Ortsumgehung, damit außerhalb des Auswirkungsbandes erhöhter Auswirkungen von 50 m gemäß LBP-Leitfaden der Straßenbauverwaltung MV.

Die Ortsumfahrung Mirow liege außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten. Die Planung erfolge unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie WRRL) und der gültigen Vorschriften für diesen Planfall.

Die gesamte Planung sei mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Der vom Gesetzgeber geforderte Schutz des Grundwassers und aller weiteren Gewässer finde in den Planungen volle Berücksichtigung und sei in der Unterlage zur Wasserrahmenrichtlinie (U 13.4) ausführlich dargestellt.

Um gegen Ölnfälle, verursacht durch den zukünftigen Verkehr auf der neuen Straße, wirksam vorzubeugen, habe er eine Wirkungsabschätzung nach Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vorgenommen.

Die RPS sähen als Schutz vor von der Fahrbahn abkommende Fahrzeugen die Einhaltung von kritischen Abständen vor, welche in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungshöhe zu bestimmen sei. Er verweise auf die Abbildung 5 der RPS.

Diese kritischen Abstände belaufen sich demnach auf mindestens einzuhaltende 35 m bei negativer Böschung und einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit > 100 km/h.

Mit den hier tatsächlich 95 m Abstand zwischen Straße und zu schützendem Ort Schulzensee seien die im Regelwerk vorgesehenen Mindestabstände nahezu um das Dreifache erweitert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Selbst wenn eine hydraulische Verbindung vom Schulzensee in Richtung Starsow/Grabensystem/Pechgraben die Gewässer (Grabensystem) nahe am Grundstück der Einwenders vorliegt (was der wegen der hydrologischen Grundsachverhalte der Verbundenheit der Bodenstrukturen der Fall sein dürfte, selbst wenn oberirdisch nicht sichtbar, siehe Fachbeitrag nach WRRL, Unterlage 13.4) so eröffnen sich hier doch keine nachteilige und daher zur Wahrung der Rechte

der Einwender zu beachtenden Auswirkungen auf Belange der Einwender. Die Einwender tragen keine sie unmittelbar betreffende Rechte vor, etwa den Betrieb eines genehmigten Trinkwasserbrunnens oder übrigen Brunnens zur Bewässerung ihrer Gartenflächen. Sie sind nicht die Eigentümer des Schulzensees oder des Grabensystems oder an Teilen der Gräben in der Starsowniederung; auch Nutzungsrechte an den Gräben/eines Grabens in der Starsowniederung sind nicht vorgetragen.

Auch wenn sich aus BVerwG 9 A 5/20 grundsätzlich eine Rügebefugnis aus durch die Planung verursachte Verletzung gerade die Einwender schützender Normen des materiellen Rechts und des Verfahrensrechts sowie eine nicht ordnungsgemäße Abwägung seiner geschützten Privatbelange ableiten ließe, können die Einwender unter Bezugnahme der jüngeren Rechtsprechung zum Gewässerschutz keine Vollüberprüfung der Abwägung und der Planung verlangen. Die Entscheidung BVerwG 9 A 5/29 wird stets herangezogen, wenn sich Interessen aus dem Verschlechterungsverbot gegenüber Gewässern ins Bild schieben. Zu den Voraussetzungen eines Überprüfungsanspruches gehören Grundwasserbetroffenheiten, sobald Rechte an der Nutzung des Grundwassers bestehen, oder Nutzungsrechte an Oberflächengewässern oder schließlich Schutz vor Überschwemmungen. Auf individuelle Betroffenheiten und Rechte kommt es gerade an, sollte sich die Rechtsprechung für eine durchtragende Einwendung gegen nachteilige Veränderung an Grundwasser oder Oberflächenwasser nutzbar gemacht werden.

Allgemeine Belange der Öffentlichkeit sind zwar hinsichtlich des Interesses Schutz vor Verschlechterung der Gewässerqualität gegeben, hierzu wird auf Ziffer 2.4.4.4 und Ziffer 2.5.4.10 sowie die Begründung für die aufgegebene Nebenbestimmung 1.5.5.2.A Nr. 7 verwiesen. Es handelt sich hierbei jedoch ausdrücklich nicht um eine Nebenbestimmung zum Schutze von vorgebrachten Interessen der Einwender als persönlich Betroffene, sondern der Allgemeinheit.

Die Nebenbestimmung beugt effektiv gegen Ölnfälle während der Bauzeit vor. Mit der planerischen Lösung, die sich im gewählten Abstand des Vorhabens vom Gewässer Schulzensee gemäß den einzuhaltenden Vorgaben der RPS ausreichend verhält, ist dem Schutz der Gewässer vor Ölnfällen rechtlich Genüge getan.

Aus diesem grundsätzlichen Schutz der allgemeinen Öffentlichkeit profitieren die Einwender als Teil der Öffentlichkeit. Persönliche Schutzansprüche stehen ihnen jedoch nicht zu.

#### Verletzung rechtlichen Gehörs im Raumordnungsverfahren

Die Einwender tragen vor, das Verfahren zur Planfeststellung basiere nicht auf einem rechtsgültigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten Raumordnungsbeschluss und der darin implizierten



UVP. Sie seien nicht über den Beschluss des Raumordnungsverfahrens gemäß §15 (8) Nr. 4 Raumordnungsgesetz konkretisiert im Informationsblatt zur Durchführung v. Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmungen Punkt 8.3, unterrichtet worden.

Im Raumordnungsgesetz §15 (8) Nr. 4 sei geregelt, dass die Öffentlichkeit u.a. dadurch einbezogen werde, dass sie über das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bzw. der daraus resultierenden Linienbestimmung (Trassenführung) zu unterrichten sei.

In der Mitteilung über die Auslegung der Raumordnungsunterlagen im Amtsblatt vom 5.11.2005 sei im Schlusssatz auch eine Veröffentlichung des Ergebnisses angekündigt. Dies sei jedoch nie geschehen und widerspreche dem EUGH- Urteil vom 30.04.2009 -C-75/08 SLG 2009.

Erst aus der amtlichen Bekanntmachung im Kleinseenlotsen Nr. 02.2011 über die Betretungsrechte der Vermesser und Kartierer haben sie erfahren, dass das Raumordnungsverfahren zu einem Ergebnis gekommen sein müsse und die Linienbestimmung eine Trasse über Starsower Land als Vorzugsvariante gewählt habe.

Diese Nicht-Veröffentlichung des Raumordnungsbeschlusses zur Linienführung stelle ein Beispiel von einer Reihe gezielter Desinformationen gegenüber ihnen als Betroffene und grundsätzlich als Bürger dar, was eine frühe Intervention der Betroffenen verhindert habe. So sei auf der im Amtsblatt Mecklenburg-Strelitz vom 5.11.05 abgebildeten Karte zur Beteiligung der Öffentlichkeit am Raumordnungsverfahren, die Querung der Umgehungsstraße deutlich nördlich des Knickes der L 25 als auch nördlich der Hohen Brücke zu erkennen. Die Planungsunterlage zeige, dass diese Linie der Trassenführung der Variante 2 entspreche. Dagegen hätten sie keine Einwände, denn sie sehen sich von der Trassenführung Variante 2 weniger stark beeinträchtigt. Auch im NORDKURIER vom 24.04.2010 sei eine Trassenführung kommuniziert, die der Variante 2 entspreche.

Erst im Februar 2011, als die Entwurfsvermessung für den Südabschnitt mit einer extrem kleinen Karte, aber immerhin mit breiten Planungskorridor versehen, amtlich im Kleinseenlotse bekanntgegeben worden sei, haben sie erkennen können, dass die Umgehungsstraße über ihr Land, nahe der Wohngebäude und des Schulzensees führen werde und damit eine erhebliche Betroffenheit bzgl. Lärm, Sichtbeziehungen und Eigentumsrechten einherging, von Amts wegen also keineswegs die Variante 3 hätte vorangetrieben werden dürfen.

Das Vorhaben unterliege einer UVP und damit bestehe zusätzlich und unverzichtbar gemäß der RL 85/37 EWG (geändert RL 2003/35/EG) die Einbeziehung bzw. Beteiligung der Öffentlichkeit. Die betroffenen Bürger sollen so informiert werden, dass sie ihre Interessen effektiv wahrnehmen können, erforderlichenfalls auch gerichtlich. Im Planfeststellungsverfahren OU Mirow Westabschnitt 2020 sei dieser Grundsatz nicht adäquat umgesetzt.

In Konsequenz zum nicht rechtmäßig durchgeführten Raumordnungsverfahren könne die gesamte Planung, die im Planfeststellungsverfahren auf Grund der Empfehlungen der Raumordnungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit der Vorzugsvariante aufgelegt worden sei, nicht adäquat umgesetzt werden.

Die Unterlagen, der Abwägungsprozesse und damit das Fazit, welches aus der UVP für die Linienführung und damit aus der Raumordnung für die Planfeststellung der Ortsumgehung des Westabschnittes 2020 gezogen wurde, seien nicht vollständig und fehlerhaft.

Nahezu alle Verbände und Behörden hätten im Raumordnungsverfahren verlangt, dass die Streckenführung der Variante 3a bzw. 3b im Bereich Starsow weiter nach Norden verschoben werde. Das sei mit der Trasse, die im Südteil der Umgehungsstraße ebenso wie jetzt im Westteil im Plan festgestellt werden soll, nur unzureichend erfolgt.

Bei dem Variantenvergleich der „allgemeinverständliche Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG S. 48 bis 53 sprächen die Auswertungen der Schutzgüter Mensch, Boden, Luft/Klima hauptsächlich für die Linienführung nach der Variante 2. Für den Westteil sei auch die Beeinflussung der Natur nördlich des Schulzensees deutlich konfliktärmer als die jetzt geplante Trassenführung A 8W entlang des Feuchtgebietes des Schulzensees.

Die Straßenbaubehörde habe die Einwände der am Raumordnungsverfahren Beteiligten zur Optimierung der Streckenführung der Umgehungsstraße nicht zielführend umgesetzt.

Die 2017 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ können den Mangel einer für das Raumordnungsverfahren durchgeführten UVP ohne vollständige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht beseitigen und können damit für das Straßenbauvorhaben nicht rechtswirksam sein.

Die unzureichende Verfahrensführung verletze sie in ihrem Recht auf rechtliches Gehör und habe einen relevanten Beitrag zur daher insgesamt rechtswidrigen Planung geleistet.

Auch im Planfeststellungsverfahren mit dortiger UVP habe eine unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahren auf Grundlage der UVS 2005 und der UVS 2009 stelle die Grundlage der UVP im Planfeststellungsverfahren Südbabschnitt 2014 dar. Das sei bereits im Eilverfahren, welches sie gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben Mirow-Süd angestrengt haben, erfolgreich vorgetragen worden. Konkret sei gerügt worden, dass der Versuch, die fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung der UVP im Rahmen des Raumordnungsverfahrens 2005 durch eine zusätzliche UVS von INROS LACKNER im Jahre 2009 zu heilen und diese beide Verfahren aus Grundlage für das Planfeststellungsverfahren

ren 2014 Südabschnitt mit ebenfalls unzureichender Auslage der Unterlagen als UVP Unterlagen zu verwenden, rechtlich zu beanstanden sei. Der Bezug zu den beiden Verfahrensabläufen 2006 und 2009 im Planfeststellungsverfahren 2014 sei durch weiterhin fehlende Unterlagen in der Auslegung laut OVG Beschluss (Aktz.4 M 303/15) nicht geheilt worden.

In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren 2020 des Westabschnittes sehen sie den gleichen Mangel.

Die Unterlagen von seien zu alt, um als Basis für die Planfeststellung des Straßenbaus Westabschnitt 2020 herangezogen werden zu können. Zudem erfolge auch hier nur eine unvollständige Auslage der Unterlagen und es sei eine fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung zu konstatieren. Daran ändere auch die von 2017 bis 2020 nachgeschobenen Plausibilitätsuntersuchungen und „die allgemein verständliche Zusammenfassung“ nichts, da sie nicht flächendeckend durchgeführt worden sei und sich nur entlang der Vorzugstrasse auf Konflikträume des Raumordnungsverfahrens beziehe. Der Ermessensspielraum der beurteilenden Behörde wurde offenbar ausschließlich so ausgelegt, dass es bei der bereits durchgeplanten Vorzugstrasse aus dem Jahr 2005 bis 2009 geblieben sei.

Die Planfeststellungsunterlagen können nicht zu einer rechtskräftigen bzw. ordnungsgemäß durchgeführten UVP führen, da die Unterlagen für die UVP bzgl. des Straßenbauvorhaben nicht vollständig seien, bzw. vollständig ausgelegt worden seien und im erforderlichen Detaillierungsgrad bewertet worden sein konnten.

Zusammengefasst tragen die Einwender vor, die Bekanntmachung der Auslegungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren im Amtsblatt habe zu Fehlinformation der Bürger geführt, zum anderen sei das Ergebnis des Verfahrens weder der Öffentlichkeit noch den Betroffenen mitgeteilt worden. Dementsprechend müsse die UVP mit der notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligung wiederholt werden.

Der Vorhabenträger erwidert, das Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung sei ordnungsgemäß durchgeführt und bilde mit dem Beschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenentscheidung.

Der Raumordnungsbeschluss basiere auf einer UVP nach durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudien für die Planungsabschnitte OU Mirow Süd und West, einer öffentlichen Auslegung, Einwendungen aus der Öffentlichkeit / privater Einwender und einer Beteiligung der Fachbehörden. Die Vorgaben des UVPG seien somit vollumfänglich erfüllt. Die Umweltverträglichkeitsprü-

fung habe somit zur Entscheidung über die Linienführung vorgelegen. Im ROV sei eine Gesamtwertung der beiden Abschnitte Süd und West durchgeführt worden.

Für das Planfeststellungsverfahren seien lediglich Plausibilisierungen der Umweltverträglichkeitsstudien aus dem ROV und der Linienbestätigung erforderlich geworden, die auch unter Berücksichtigung der Landschaftsentwicklung und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen die Aussagen des ROV bestätigen.

Das Raumordnungsverfahren schließe mit der Festlegung der Varianten 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt der OU Mirow ab.

Die „Zusammenfassende raumordnerische Bewertung“ führe hierzu wörtlich aus: „Zusammenfassend ist im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festzustellen, dass die Ortsumgehung Mirow mit der Vorzugstrasse 3b im Südabschnitt und Variante 3 im Westabschnitt bei Beachtung der in Kapitel A. der landesplanerischen Beurteilung aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.“

In der landesplanerischen Beurteilung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, insb. für den Bereich nördlich von Starsow heiße es, dass „...Trassenoptimierungen (...) vorzunehmen...“ seien. Von einer „deutlichen“ Verschiebung der Trasse auf die Trasse 2, wie vom Einwender behauptet, sei keine Rede.

Der Vorhabenträger weist den Vorwurf einer gezielten Desinformation der Einwender nach Abschluss des ROV und vor allem bezüglich der Beteiligung im Zusammenhang der Planfeststellung zurück.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Ortsumgehung Mirow erfolge gem. UVPG zweistufig. In der UVP zum ROV sei die Öffentlichkeit ordnungsgemäß beteiligt und die Äußerungen der Öffentlichkeit bei der Beschlussfassung erkennbar berücksichtigt. Die UVP für beide Abschnitte der Ortsumgehung berücksichtige alle im Beteiligungsverfahren ergangenen Einwendungen aus der Öffentlichkeit und bilde mit dem Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 die Grundlage für die Variantenausarbeitung im Planfeststellungsverfahren. In umfassenden Plausibilitätsprüfungen, welche die relevanten Unterlagen aller Verfahrensschritte (2005, 2009, 2015) beinhalte, sei kontinuierlich vom seiner Seite aus überprüft, zu welchem Ergebnis der Variantenvergleich unter Berücksichtigung aktueller Daten- und Rechtsgrundlagen nach heutigem Stand führen würde. Es sei ebenfalls geprüft worden, ob die Vorgehensweise und methodische Bewertung der Varianten zur UVS 2005 und 2009 und die Antragsunterlagen aus dem Jahr 2015 nachvollziehbar d.h. plausibel waren und ob die Wahl der Vorzugslinie auch unter der heutigen Ausstattung der verschiedenen Schutzgüter auf die ursprüngliche Linie fallen würde. Das Ergebnis sei nach wie vor die Variante 3, die für den Verlauf im Abschnitt West nun zur

Feststellung komme.

Im Planfeststellungsverfahren 2020 zum Westabschnitt seien alle Unterlagen mit ausgelegt.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes für die Vorzugstrasse sei eine flächendeckende Erfassung der Biotoptypen vorgenommen. Gleiches gelte für die Brutvögel. Im Rahmen der Plausibilisierungen 2016/2017 sei ein flächendeckender Biotopabgleich im Untersuchungsraum als Grundlage für die Plausibilisierung der faunistischen Unterlagen vorgenommen worden. Die Plausibilisierungen der Faunauntersuchungen bezögen sich nach wie vor für die Gruppen auf die im Scopingverfahren festgelegten, für das weitere Verfahren relevanten Konflikträume. Die Plausibilisierung der UVS berücksichtige die Landschaftsentwicklung im Untersuchungsraum und Änderungen im Regelwerk und der maßgeblichen gesetzlichen Regelungen. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Schutzgutbewertung seien eingestellt worden.

Das Plausibilisierungsergebnis entspreche dem Ergebnis aus dem ROV und verdeutliche, dass alle bisherigen Schlussfolgerungen richtig gezogen worden seien und sich über die Zeitachse nicht maßgeblich verändert hätten. Aufgrund einer objektiven Analyse und Bewertung, die in vielen Belangen „Worst-case-Charakter“ hat, ergebe sich keine Änderung in der Variantenreihung. Alle diese Unterlagen seien für die Öffentlichkeit bereitgestellt und im Beteiligungsverfahren einsehbar gewesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Den Einwendern ist im Rahmen des durch die zuständige Anhörungsbehörde ordnungsgemäß durchgeführten Verfahrens die vollständige Planunterlage, die Unterlagen der UVS in ihre Gesamthistorie mit Ursprungsfassung und Plausibilisierungsfassungen im Rahmen der Beteiligung nach § 18 UVPG und 73 VwVfG über das UVP-Portal, die Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr sowie die ortsüblichen Bekanntmachungsmedien zugänglich gemacht worden und mittels Bekanntmachung die Möglichkeit zur Abgabe einer Einwendung mitgeteilt worden., Es wird auf Ziffer 2.2 verwiesen. Mängel am Beteiligungsverfahren in der Zuständigkeit der Anhörungsbehörde sind nicht aufgetreten.

Es steht nicht in der Zuständigkeit der Anhörungs- oder jetzt Planfeststellungsbehörde für die Zulassung des Vorhabens nach fachplanerischen Rechts- und Verfahrensgrundlagen, etwaige Beteiligungsfehler, die die für das Raumordnungsverfahren zuständige Behörde, das Amt für Raumordnung und Landesplanung etwaig verursacht hat. Die Planfeststellungsbehörde vermag

getreu der Voraussetzungen des VwVfG nur Verfahrensmängel, die in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich aufgetreten sind, heilen.

Durch das gestufte Verfahren ist den Einwendern jedoch auch auf Verfahrensebene der Planfeststellung die Beteiligungsmöglichkeit gegeben. Sie beziehen sich auf das fortgeschriebene Ergebnis der ersten Stufe Raumordnungsverfahren mit UVP auf dortiger Ebene. Mit ihren sachlichen Vorträgen, die sie verstärkt auf die UVP schon im Raumordnungsverfahren gerichtet haben, konnte sich auf dieser Zulassungsebene auseinandergesetzt werden, s. o. Ziffer 2.4.2.4. Das rechtliche Gehör ist soweit der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde möglich, gegeben und wird über diesen Planfeststellungsbeschluss in die gerichtliche Kontrolle weitergegeben. Dort wird auch die gerichtliche Überprüfung von Angelegenheiten des vorgelagerten Raumordnungsverfahrens eröffnet.

Hinsichtlich des Vorwurfs einer unterbliebenen Öffentlichkeitsbeteiligung seitens der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Behörde Amt für Raumordnung und Landesplanung wird sich seitens der Einwenders auf § 15 Abs. 8 Nr. 4 LPLG M-V bezogen. Dort heißt es,

„8) Die Landesplanungsbehörden beziehen die Öffentlichkeit in der Regel dadurch ein, dass  
4. die Öffentlichkeit über das Ergebnis unterrichtet wird“.

Ob das Geltendmachen eines Verfahrensfehlers als wesentlich und das Verfahren rechtswidrig machend, weil die Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Ergebnis der Raumordnung für das Vorhaben OU Mirow vermeintlich unterblieben ist, rechtlich durchträgt, ist nicht belastbar sicher. Die Unterrichtung soll in der Regel vorgenommen werden, ist aber nicht zwingend vorzusehen.

### Eisenbahnkreuzung

Die Einwender befassen sich in ihrem Vortrag gegen das Vorhaben außerdem mit der Kreuzung des Vorhabens mit der Eisenbahnstrecke nach Wittstock.

Sie tragen vor, ausweislich der Unterlage 1, S. 21/22, bleibe die Eisenbahntrasse Richtung Wittstock, Mirow, Flur 36, Flurstück 91/6, unberücksichtigt. Das Stilllegen einer Eisenbahnstrecke bedeute nicht gleichzeitig, dass sie die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn verliere. Da sie dem Fachplanungsrecht nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) unterliege, sei sie dem allgemeinen Planungsrecht entzogen. Für eine verbindliche Bauleitplanung sei eine Freistellung der Flächen der vorhandenen Betriebsanlage der Eisenbahn Voraussetzung. Da die Freistellung nach § 23 AEG in diesem Fall nicht erfolgt sei, überlagere hier Fachplanungsrecht die Bauleitplanung. Dabei sei es unerheblich, ob der Eigentümer in absehbarer Zeit keine Reaktivierung der Bahnstrecke plane.

Die Nachrüstung eines Brückenbauwerkes sei nicht hinreichend geprüft worden vor allem nicht bezüglich der Baukosten und der technischen bzw. baulichen Umsetzung. Es hätte in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden müssen.

Der Vorhabenträger erwidert, die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Behörden zum Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Bahntrasse zu führen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwender sind durch die Planung der Eisenbahnkreuzung mit der stillgelegten Trasse nach Wittstock in ihren Eigentumsrechten nicht beeinträchtigt. Einzelfragen diese Kreuzung betreffend tragen nicht durch auf die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke im Folgeabschnitt Mirow-Süd. Es kommt ihre Rechte betreffend insofern hier nicht darauf an, wie die Planung der Kreuzung ausfällt.

Selbst wenn es auf die Lösung der Eisenbahnkreuzung ankäme, wäre die Einwendung zurück zu weisen.

Die Auseinandersetzung mit der stillgelegten, aber nicht freigestellten Eisenbahntrasse ist unter den Ziffern 2.5.4.14 und 2.5.4.15 nachzulesen. Es wird dorthin verwiesen.

#### Grundsätzliches zur Planungshistorie

Die Einwender führen umfassend zur Planungshistorie und deren Auswirkungen auf die L 25 aus. Ursache für die Nichteinbeziehung der Auswirkung auf die L 25 dürfte nach ihrer Erkenntnis das Hin- und Her bei der Planung der B 189n und dem sich jeweils ändernden Zweck und Verkehrswirksamkeit der Ortumgehung sein. Der Westabschnitt sei zunächst im Raumordnungsverfahren nicht vorgesehen, da man seinerzeit noch von einer Bundesstraßenanbindung nach Wittstock ausgegangen sei, die mit einem Knoten westlich von Starsow angebunden werden sollte. Für den Bereich Starsow mit der L 25 sei kein Knoten, sondern eine Brückenüberführung vorgesehen. Im weiteren Verlauf der Verfahren sei die B 189n nicht weiter eingeplant gewesen.

Daher sei im Planfeststellungsverfahren zunächst der Brückenbau über die L 25 gestrichen, und ein ebenerdiger Knoten mit der L 25 für den Abbiegeverkehr von und nach Norden und Süden geplant worden. Erst im Planergänzungsverfahren zum Südabschnitt 2018 werde nun auch wieder die B 189n geplant, allerdings nun ohne Brücke über die L 25, sondern als ebenerdige

Kreuzung und ohne Abwägung hinsichtlich der Auswirkungen des Abbiegeverkehrs für die Ortschaften im weiteren Verlauf der L 25. Dass solche grundlegenden und mehrfachen Veränderungen der Verkehrsführung auf der L 25 zu keinen anderen Verkehren als bei der Nullvariante ohne Ausbau führe, mag darin begründet liegen, dass man mit einem Raumordnungsbeschluss all diese Änderungen als nicht wesentlich einstufe, damit nicht als abwägungsrelevant und somit kein neuer Raumordnungsbeschluss herbeigeführt werden müsse.

Die Betroffenheiten und Ziele der Straßenbauabschnitte hätten jedenfalls seit dem Raumordnungsverfahren im Verfahren mehrfach gewechselt. Insbesondere habe je nach Verfahrensschritt die Verkehrsprognose zu widersprüchlichen Verkehrsbelastungen geführt. Auf Grund der wechselnden Aussagen und Begründungen je nach Verfahrensschritt können sie ihre Interessen kaum mehr adäquat vertreten. Das sei nicht im Sinne einer Öffentlichkeitsbeteiligung eines Planungsverfahrens bzw. einer UVP. Ihnen sei deutlich geworden, dass der Vorhabenträger größte Anstrengungen unternommen habe, seine Planungen aus den 2000er Jahren bzgl. der Vorzugstrasse immer wieder zu bestätigen, egal mit welcher Begründung und Verkehrsbelastung je nach Abschnitt geplant worden sei.

Der Vorhabenträger erwidert, die Verlegung des Kreuzungspunktes nach Osten zur L 25 sei eine Folge der Nebenbestimmung im Raumordnungsverfahren. Eine Anpassung der Abschnittsbildung sei im Raumordnungsbeschluss vom 12.04.2006 mit folgender Formulierung eröffnet worden: „In Abhängigkeit vom Realisierungsstand der Straßenverbindung Wittstock – Mirow kann der Baubeginn auch an der L 25 gewählt werden.“

Die B 189n als ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 sei daher in den Unterlagen zur Planfeststellung für die Ortsumgehung Mirow West berücksichtigt worden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung des ROV sowie alle hierzu erfolgten Plausibilisierungen kommen zu identischen Ergebnissen, was die Konsistenz der Antragsunterlagen explizit unterstreiche. Es komme zu keinem Zeitpunkt in den abgestuften Verfahrensschritten zu anderslautenden grundsätzlichen Bewertungen.

Die jeweils zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen, die in Folge der Aktualisierungen von Verkehrsprognosen an den jeweiligen Verfahrensstand angepasst worden seien, liegen in Belastungsbereichen, die nach den im Straßenbau gültigen Regelwerken der UVS / UVP (MUVS, VLärmSchR 97, DIN 18005) zu identischen Ergebnissen führen.

Der Planungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG – Lärmschutz durch Planung – sei immer konsequent eingehalten worden.



Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Grundsätzlich kommt es für die Zulassung des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss auf die dargestellte und dort rechtmäßige Planung in Text- und Kartenteil an, die mit Antragstellung vorgelegt und in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben werden. Vorgängige anderslautende Planungsstände spielen für die Zulassungsentscheidung keine Rolle; sie stehen dem Vorhabenträger im langwährenden Planungsprozess geradezu zu. Sie werden nicht jeweils im Einzelnen öffentlich angehört und der Beteiligung Dritter wie hier den Einwendern vorgelegt. Die Beteiligung und darüber die Eröffnung der Wahrung der Rechte erfolgt ausschließlich anhand des Feststellungsentwurfes für die Planfeststellung. Nur daran gemessen sind die Rechte und Belange Betroffener, hier der Einwender, vorzubringen und dann abzuwägen.

Die Herleitung der im Planfeststellungsentwurf dargestellten Planungen für das Vorhaben und die dadurch eröffneten Konflikte müssen dabei nachvollziehbar und für sich genommen schlüssig sein. Auf vorgängige Zwischenstufen kommt es nicht an.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im vorliegenden Vorhaben dennoch und insbesondere wegen der lang andauernden und viel diskutierten Planungsschritte und das Vorhaben begleitenden Ereignisse im öffentlichen Raum mit der Entwicklung der Verträglichkeitsprüfung und der planerischen Bewältigung der Konflikte und deren Lösungsergebnissen befaßt. Die Variantenwahl, die sich vorwiegend auf die beiden Varianten 2 und 3 fokussierte, ist gründlich und wiederholt sowie nach rechtlichen und tatsächlichen Änderungsereignissen erneut geprüft worden.

Die Planungshistorie ist zwar lang und umständlich und im Knotenbereich mit der L 25 wechselhaft, aber dennoch nicht unvollständig oder verdreht durchgeführt. Die Planung im Planfeststellungsentwurf ist schlussendlich das Entscheidende, was die Planfeststellungsbehörde zu prüfen hat.

Sie erkennt hier weder einen Sachverhaltsfehler noch einen Planungsfehler noch eine unrechtmäßige Herleitung in der Abwägung in der Variantenwahl seitens des Vorhabenträgers. In der eigenen Variantenwahl ist aus dem Gesamtmaterial (welches vollständig der Öffentlichkeit zur Beteiligung zugänglich gemacht war) die Herleitung der planfestgestellten Variante 3 erfolgt und wird planfestgestellt.

In die Planfeststellungsentscheidung eingeflossen ist die hier gegenständliche Einwendung der Einwender, die sich auf die relevante Planunterlage bezogen hat.

Trotz der Planungshistorie ist kein Belang „untergegangen“.

## **P 7**

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 1/3 der Gemarkung Mirow Flur 33, aus welchem anteilig Flächen für die Trasse zu erwerbend sind. Außerdem werden Flächenanteile für die Anlage von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt, die über eine dingliche Sicherung im Grundbuch rechtlich gesichert werden. Für die Dauer die Bauzeit werden vorübergehend Flächenanteile benötigt.

Der Eigentümer bewirtschaftet die Flächen nicht selber, sondern stellt sie als Pachtfläche unentgeltlich dem Einwender P 8 zu dessen Bewirtschaftung im landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb zur Verfügung.

### Grundstücksbetroffenheit

Der Einwender macht auf Grund seiner Eigentumsbetroffenheit geltend, dass nicht nur ein Teil seines Grundstücks durch die Straße direkt überbaut werde, sondern durch die Planung der Straße eine Zerschneidung des Flurstückes erfolge, die zwei kleine Teile mit ungünstigen Zuschnitten entstehen ließen.

Er trägt vor, seine landwirtschaftliche Fläche über den Weg 1 zu erreichen, der durch die neue Trasse ebenfalls zerschnitten werde. Die Erreichbarkeit des Weges 1 über den Weg 2 sei auf Dauer nicht gewährleistet, weil die Verbindung zwischen Weg 2 und Weg 1 auf einem privaten Grundstück liege und jederzeitig beseitigbar sei.

Er fordert daher eine Ackerzufahrt zu Weg 1 an der Westseite der geplanten Trasse.

Der Vorhabenträger bestätigt die Grundstücksinanspruchnahme. Er erwidert, bezüglich der Erreichbarkeit des dann westlich der OU gelegenen Teiles des Flurstückes 1/3, Gemarkung Mirow, Flur 33 sei der Weg 1 nicht zwingend erforderlich, da das unmittelbar an den Weg 2 angrenze. Dieser Weg 2 erhält eine Anbindung an die OU über eine neue Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 7 im Bauwerksverzeichnis), so dass auch das Flurstück erschlossen sei.

Im Erörterungstermin wurde über die genannten Zwickelflächen gesprochen, die zwischen der B 198 alt und der Ausschleifungszone für die Ortsumfahrung in Höhe Jugendherberge auf dem Flurstück 1/3 Flur 33 Gemarkung Mirow verbleiben. Der Einwender hält seine Einwendung, dass dieser Rest seines Flurstücks nach Umsetzung des Vorhabens wegen des dann verbleibenden Zuschnitts nicht effizient bewirtschaftbar sei. Dieser Teil des Flurstücks entfalle daher

aus dem Gesamtumfang der für seinen Pächter zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen zusätzlich zur unmittelbaren Inanspruchnahme durch das Vorhaben. Mit diesem Flächenabgang verringere sich die bewirtschaftbare Fläche erheblich und gefährde die Existenzfähigkeit seines Pächters, der seinen Nebenerwerbsbetrieb als Familienbetrieb eingerichtet habe.

Der Forderung des Einwenders nach einer zu schaffenden Erschließung des verbleibenden Flurstücksteils westlich der neu zu bauenden Straße wird abgeholfen. Dem Vorhabenträger wird zur Sicherung der Erschließung mit Nebenbestimmung 1.5.10.2 aufgegeben, die dauerhaft Erreichbarkeit rechtlich zu sichern.

Die Nebenbestimmung dient dazu, dem berechtigten Interesse des Einwenders als Eigentümer an der Aufrechterhaltung einer zukunftssicheren Nutzung einer Verkehrsverbindung zu seinem Flurstück gerecht zu werden, die durch das Vorhaben abgeschnitten wird (in entsprechender Anwendung BVerwG, Beschluss vom 15. Mai 1996 – 11 VR 3/96). Die vorherige Zufahrt erfolgt über die B 198 alt über den Weg 1 und erschließt das vollständige Flurstück bis zum westlichen Rand. Mit der Durchschneidung wird diese Gesamterschließung getrennt. Da die Planung im übrigen vernünftigerweise geboten ist und keine Abwägungsmängel bezüglich der Variantenauswahl aufweist, wird dem Interesse des Eigentümers mit dem Mittel der Herstellung einer rechtlich gesicherten Zufahrt über Weg 2 nachgekommen.

Damit steht dem Einwender als Eigentümer der verbleibenden Restfläche das Flurstück uneingeschränkt zur weiteren zukünftigen Verpachtung und Bewirtschaftung zur Verfügung.

#### Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose

Bezüglich des Einwands die Planrechtfertigung betreffend wird auf Ziffer 2.4.3.4 verwiesen.

#### Bahnstrecke Wittstock-Mirow

Bezüglich des Einwands die Bahnstrecke Wittstock-Mirow betreffend wird auf P 8, sowie Ziffer 2.5.4.14 verwiesen.

#### Naturschutz

Bezüglich des Einwands den Naturschutz betreffend wird auf Ziffer 2.4.5.3.E verwiesen.

## **P 8**

Der Einwender ist Eigentümer eines zertifizierten landwirtschaftlichen Ökobetriebes, den er im Nebenerwerb unterhält. Er ist durch die Planung des Vorhabens als Pächter grundstücksbetroffen (Gemarkung Mirow Flur 33 Flurstück 1/3; Flurstück 11); vorübergehend für die Dauer der Bauzeit mit 1.855 m<sup>2</sup> sowie dauerhaft mit 498 m<sup>2</sup>.

Außerdem ist er Mitnutzer/Mitbewirtschafter auf den für die Dauer der Bauzeit vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen bzw. LBP-Maßnahmen überplanten (Teil-)Flächen der

Gemarkung Mirow, Flur 32, Flurstücke 12; 13/2; 14/2; 15/2;16/4;

Gemarkung Mirow, Flur 33, Flurstücke 1/311; 12;

Gemarkung Mirow, Flur 35, Flurstücke 2 und 3,

die mit Flächenanteilen für die Trasse zudem erworben werden müssen.

Die Flächeninanspruchnahme beläuft sich auf insgesamt 23.996 m<sup>2</sup> Erwerb für den Trassenbau, für die Dauer der Bauzeit in Anspruch zunehmenden Flächen 13.500 m<sup>2</sup> (Trasse) und 2.313 m<sup>2</sup> (LBP), außerdem in Teilen für LBP-Maßnahmen mit einer Dienstbarkeit beschränkt werden (11.063 m<sup>2</sup>).

Die Einwendung richtet sich gegen die Inanspruchnahme größerer Anteile der bewirtschafteten Landwirtschaftsfläche. Außerdem wird geltend gemacht, dass verbleibende Restflächen nicht bewirtschaftbar zurückbleiben.

Im Übrigen wendet sich der Einwender gegen die Planrechtfertigung in Bezug auf die Verkehrsprognose/verkehrstechnische Untersuchung sowie gegen das Ergebnis der Variantenwahl schon im vorgelagerten Raumordnungsverfahren (im Folgenden ROV).

Die Einwendung wird im Folgenden nach Themen der Einwendung getrennt betrachtet.

### Grundstücksbetroffenheit

Der Einwender erklärt die Bewirtschaftung der betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Er bewirtschaftete seinen Betrieb in vierter Generation als Landwirt und betreibt diese Landwirtschaft boden- und ressourcenschonend extensiv nach ökologischen Grundsätzen. Sein Betrieb sei ein anerkannter zertifizierter Öko-Betrieb.

Das Flurstück 1/3 Gemarkung Mirow Flur 33 sei von seinem Vater gepachtet, das Flurstück 11

sei von der Stadt Mirow gepachtet. Beide Flurstücke werden durch die geplante Trasse überbaut und so zerschnitten, dass für die Bewirtschaftung unerreichbare bzw. sehr ungünstige Zuschnitte übrigblieben.

Sein Betrieb weise eine bewirtschaftete Gesamtfläche von 475.419 m<sup>2</sup> auf.

Der Anteil an bewirtschafteter Ackerfläche an dem Flurstück 1/3 betrage 292.550 m<sup>2</sup> und der Anteil an bewirtschaftetem Grünland betrage 125.542 m<sup>2</sup>. Der Anteil an bewirtschafteter Ackerfläche am Flurstück 11 betrage 50 651 m<sup>2</sup>. In seinem Eigentum befänden sich 6.676 m<sup>2</sup> bewirtschaftetes Grünland.

Von dem Flurstück 1/3 würden durch das Bauvorhaben laut Planunterlagen 8.606 m<sup>2</sup> dauerhaft und während der Bauzeit zusätzliche 4.792 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Nach der Fertigstellung würde durch das Durchschneiden des Flurstücks durch die Straße ein ca. 30.639 m<sup>2</sup> großes Reststück mit einem für die Bewirtschaftung ungünstigen Zuschnitt übrigbleiben.

Von dem Flurstück 11 würden durch das Bauvorhaben laut Planunterlagen 3.142 m<sup>2</sup> dauerhaft und während der Bauzeit zusätzliche 1.855 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Nach der Fertigstellung würde durch das Durchschneiden des Flurstücks durch die Straße ein ca. 7.953 m<sup>2</sup> großes Reststück westlich der neuen B 198 übrigbleiben. Dieses Reststück wäre nach den jetzigen Planungen für ihn nicht mehr erreichbar und damit für seinen Betrieb verloren. Auch könne zum jetzigen Zeitpunkt nicht sicher davon ausgegangen werden, dass das östliche Reststück des Flurstücks 11 während der Bauphase und nach Fertigstellung der Straße für seinen Betrieb zur Bewirtschaftung zur Verfügung steht.

Sollte dies der Fall sein, würden seinem Betrieb während der Bauphase ca. 26.348 m<sup>2</sup> (5,6 %) und dauerhaft ca. 19.701 m<sup>2</sup> (4,2 %) seiner Fläche entzogen.

Sollte das östliche Teilstück des Flurstücks 11 während der Bauphase und danach nicht mehr weiterhin an ihn verpachtet werden, würden seinem Betrieb in der Bauphase ca. 64.049 m<sup>2</sup> (13,5 %) und dauerhaft ca. 59.257 m<sup>2</sup> (12,5 %) seiner Fläche entzogen.

Durch die Baustelle und die dauerhafte Überbauung komme es in seinen Betrieb zu einem Flächenverlust an bewirtschaftbarer Fläche, die zudem bei einem Weiterverbleiben im Betrieb durch das staatliche Amt für Landwirtschaft gefördert würde. Weitere Schäden für den Betrieb seien durch das Durchschneiden der Flächen dauerhafte Einkommensverluste, höhere Arbeitszeiten, Maschinen- und Transportkosten. Bedingt durch längere Umrüstzeiten, notwendige Umwege, die Formverschlechterung des abgeschnittenen Grundstücks, den Verlust von Zahlungsansprüchen und Fördergeldern und eintretende Schäden an der Arrondierung.

Durch die aufgeführten Verluste, Einschränkungen und Nachteile wird der Betrieb in seiner Existenz gefährdet.

Daher fordere er, ihm entstehenden Flächenverlust durch Tausch oder die Beschaffung von Ersatzflächen auszugleichen.

Der Einwender nimmt Bezug auf die Unterlage U01\_1 Erläuterungsbericht S. 42, wo es hieße:

„Der Weg 1 wird durch die Trasse der OU zerschnitten, jedoch bleibt der Weg beidseitig der neuen Trasse von Mirowdorf und über den vorhandenen Anschluss an Weg 2 erreichbar.“

Er erklärt dazu, seine landwirtschaftlichen Flächen über den Weg 1 anzufahren, der durch die neue Trasse zerschnitten würde. Die Erreichbarkeit des Weges 1 über den Weg 2 sei auf Dauer seiner Erkenntnis nach nicht gewährleistet. Die Verbindung zwischen Weg 2 und Weg 1 befinde sich nämlich auf einem privaten Grundstück und könne jederzeitig beseitigt werden.

Er fordert daher eine Ackerzufahrt zu Weg 1 an der Westseite der geplanten Trasse.

Der Vorhabenträger bestätigt die genannten Flächeninanspruchnahmen und führt die nach seiner Erkenntnis darüberhinausgehenden Flächenbetroffenheiten des Einwenders als Mitnutzer an (Gemarkung Mirow, Flur 32, Flurstücke 12; 13/2; 14/2; 15/2;16/4; Gemarkung Mirow, Flur 33, Flurstücke 1/311; 12; Gemarkung Mirow, Flur 35, Flurstücke 2 und 3) und erwidert, die Erreichbarkeit der durch die Zerschneidung entstehenden Flächen sei weiterhin gegeben. Die östlich der B 198 entstehende Fläche bleibe wie bisher über die vorhandene B 198 und den sich anschließenden Weg 1 erreichbar.

Die Teilfläche westlich der B 198 sei über die angrenzenden Flurstücke erreichbar. Die Bewirtschaftung erfolge im Verbund mit den angrenzenden Flurstücken als Block; das sei so registriert (FB-Ident DEMVLI098BA30029).

Für die Erreichbarkeit des dann westlich der OU gelegenen Teiles des vom Einwender gepachteten Flurstückes 1/3, Gemarkung Mirow, Flur 33 sei der Weg 1 nicht zwingend erforderlich, da das o.g. Flurstück unmittelbar an den Weg 2 angrenze. Dieser erhalte eine Anbindung an die OU über eine neue Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 7 im Bauwerksverzeichnis), so dass auch das Flurstück 1/3 erschlossen werde.

Die konkreten Entschädigungsregelungen seien Bestandteil des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Der Einwender hat am Erörterungstermin teilgenommen; die in der Erwiderung des Vorhabenträgers aufgeführten Flurstückbetroffenheiten wurden zwischen Einwender und Vorhabenträger

abgeglichen und bestätigt.

Es wurde über Zwickelfläche, die zwischen der B 198 alt und der Ausschleifungszone für die Ortsumfahrung in Höhe Jugendherberge auf dem Flurstück 1/3 Flur 33 Gemarkung Mirow verbleibt, und deren zukünftigen Bewirtschaftungsmöglichkeiten diskutiert. Nach Ansicht des Einwenders verbleibe das Flurstück in diesem Bereich nach Umsetzung des Vorhabens wegen Ausgestaltung und Form nicht effizient bewirtschaftbar und falle daher aus dem Gesamtumfang der für die Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen zusätzlich zur Inanspruchnahme durch das Vorhaben. Mit diesem Flächenabgang verringere sich die bewirtschaftbare Fläche zusätzlich erheblich.

Die Frage ist im Erörterungstermin nicht gelöst worden.

Weiterhin wurde die Erreichbarkeit der verbleibenden restlichen bewirtschafteten Flächen des Flurstücks 1/3 westlich der Ortsumfahrung über das verbleibende Wegenetz erörtert, ohne dass es zu einer Einigung oder Erledigung gekommen ist.

Die aktuelle eine Zuwegungsmöglichkeit auf das Flurstück 1/3 d erfolgt über die B 198 im Bestand. Diese Zufahrt wird durch die Ortsumfahrung abgeschnitten. Die Erreichbarkeit über Weg 1 wird als kritisch betrachtet, da sich dieser in Privathand Dritter befindet. Eine Zuwegung über Weg 2 würde bedeuten, dass sich der Einwender einen Weg auf den der Bewirtschaftung dienenden Flächen anlegen müsste, um die nördlich befindlichen Nutzungsflächen zu erreichen, was wieder Flächenverlust für die Bewirtschaftung mit sich bringt. Der Vorhabenträger zog sich darauf zurück, dass die belegten Flurstücke als Feldblock bewirtschaftet werden und für den Feldblock eine Zufahrt bestehe.

Die Einwendung bzgl. der zukünftigen Nichterreichbarkeit bleibt aufrecht erhalten.

Bezüglich des Flurstücks 11 Flur 33 der Gemarkung Mirow wird im Erörterungstermin anhand des Lageplans verdeutlicht, wie die Flächeninanspruchnahmen ausfallen (dauerhafte Inanspruchnahme 3.142 m<sup>2</sup> für den Bau der Straße und eine vorübergehende Inanspruchnahme 1.855 m<sup>2</sup> für die Dauer der Bauzeit). Selbst wenn dieses Flurstück, welches der Stadt Mirow gehört, nach Abschluss der Baumaßnahme dem Pächter wieder verpachtet werden sollte, ist die westlich der Ortsumfahrung gelegene Fläche nicht mehr erreichbar. Das Flurstück ist weiter südlich, südwestlich eingeschlossen von Flurstücken, die in der Bewirtschaftung Dritter stehen. Der Pächter müsste zur Erreichbarkeit die fremden Flächen überfahren. Die Problematik bleibt im Erörterungstermin und bis zur Planfeststellung ungelöst.

Der Einwender gab ausdrücklich zu Protokoll, dass er die Existenzfähigkeit seines Betriebes als gefährdet ansehe.

Der Einwendung wird insoweit stattgegeben, als dass dem Vorhabenträger mit Nebenbestimmung 1.5.10.2 aufgegeben wird, eine rechtliche Sicherung der Erreichbarkeit der Flächen Gemarkung Mirow Flur 33, Flurstück 1/3 und 11 in der nach Umsetzung des Vorhabens neugebildeten Bezeichnung, westlich der Ortsumfahrung gelegen, zu Gunsten des herrschenden Grundstücks vorzunehmen (Grunddienstbarkeit gem. § 1018 BGB). Das Wegerecht steht gemäß der Rechtsprechung gleichermaßen dem Pächter zu (Koblenz, Urteil vom 18. April 2019 – 1 U 297/18; BGH Urteil vom 23. Januar 2015 – V ZR 184/14).

Mit Aufrechterhaltung der westlichen Wirtschaftsflächen für den Einwender bleiben die dort liegenden Flurstücksbestandteile weiterhin bewirtschaftbar und fallen nicht aus den verfügbaren Flächenbestand heraus. Das beauftragte Existenzgefährdungsgutachten, dazu im Folgenden mehr, nimmt die Problematik des Wegfalls von Wirtschaftsflächenanteilen des Flurstücks 1/3 mit auf als eventuell hinzukommenden Verlust, wenn es keine Regelung gibt, dass sich der tatsächliche Weg, der für die Erreichbarkeit unabdingbar wird, auf fremden Grund befindet und nicht belastbar als verfügbar einzustufen ist – trotz des faktischen Vorhandenseins und der faktischen Nutzung.

Die Auflage dient der rechtlichen Sicherung des faktisch vorhandenen Weges westlich entlang des Wäldchens als Verbindung zwischen Weg 1 und Weg 2.

Wegen der Sicherung der Erreichbarkeit bleiben die Flächen des Flurstück 3/1 weiterhin nutzbar und unterfallen nicht der Berechnung der dem Betrieb abgehenden Flächen, die für die Betrachtung einer Existenzgefährdung relevant werden würden.

Der Einwand zur Existenzgefährdung wird zurückgewiesen.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens wurde dem Einwender ein Betriebserhebungsbogen übergeben, den er ausgefüllt an die Anhörungsbehörde zurückgeschickt hat.

Es wurde durch die Planfeststellungsbehörde in der Gesamtaufstellung der Flächenbetroffenheiten nach Betriebserhebungsbogen des Einwenders und der Flächenaufstellung des Vorhabenträgers errechnet, dass durch das Vorhaben knapp oder gerade 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche entzogen werden. Diese berechnete Fläche bewegt sich mithin genau in dem Bereich der durch ständige Rechtsprechung herausgearbeiteter Bagatellschwelle von 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche, ab welcher eine Existenzgefährdung angenommen und überprüft werden sollte.

Da sich der Prozentwert so nahe an dem durch die Rechtsprechung als generellem Anhalts-



punkt herausgearbeiteten Bagatellgrenzwert bewegt, ist die Betrachtung des Einzelfalls, insbesondere wegen der Betroffenheit eines Nebenerwerbsbetriebes und wegen der generell kleineren Betriebsfläche für die Planfeststellungsbehörde unabdingbar, so dass das Gutachten beauftragt wurde. Auch sind die Ausführungen der Einwendung und der Erwiderung zu der fachlich nicht abschließend belastbaren Klärung der Fragen einer Wirtschaftlichen Weiternutzbarkeit der Zwickelflächen und der gegebenenfalls nicht mehr bestehenden Erreichbarkeit durch Wegfall von Wegebeziehungen nach Umsetzung des Vorhabens offen.

Es wurde ein Existenzgefährdungsgutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen, Herrn Prof. Dr. Fuchs, Neubrandenburg, beauftragt und am 29. November 2022 erstellt. Aus Datenschutzgründen wird auf die Inhalte des Sachverständigengutachtens verwiesen, das dem Einwender mit dem Planfeststellungsbeschluss als Anlage zugestellt wird.

Darin wurde zum einen geklärt, dass der Einwender durch das Vorhaben auf keiner Fläche als Eigentümer betroffen wird, er ausschließlich auf Pachtland wirtschaftet. Das Flurstück 1/3 der Gemarkung Mirow Flur 33 gehört dem Vater des Einwenders (im Verfahren Einwender P 7), und wird durch den Einwender als Pachtfläche ohne Pachtvertrag bewirtschaftet. Das Flurstück 11 im Eigentum der Stadt Mirow ist an den Einwender verpachtet; der Pachtvertrag ist mit einer Sonderkündigungsklausel für Fälle, dass Flächen für öffentliche Zwecke (Bau öffentlicher Verkehrswege, Wohnungsbau, kommunale Gewerbegebiete usw) benötigt werden, versehen.

Das Gutachten stellt in einem ersten Schritt fest, dass der Betrieb des Einwenders betriebswirtschaftlich existenzfähig ist.

Im zweiten Schritt erarbeitet das Sachverständigengutachten eine weiterhin bestehende Existenzfähigkeit nach Umsetzung der Maßnahme auf den bewirtschafteten Flächen des Einwenders; in den vom Abgang betroffenen Flächenumfang wurde dabei bereits einbezogen die als unwirtschaftlich eingestufte Restfläche 1 des Flurstücks 11 (8.210 m<sup>2</sup>) westlich der Ortsumfahrung. Sowohl Flächenentzug als auch Mehrwege durch Durchschneidung belasten den Betrieb dauerhaft nicht in dem Maße, dass eine Existenzgefährdung durch den geplanten Eingriff nicht gegeben ist. Begründet wird diese Feststellung des Sachverständigen damit, dass die Fähigkeit der Kapitalbildung zwar absinken werde, aber dennoch die Sicherung der weiteren Betriebsentwicklung erhalten bleibe. Die Verluste um zwei Drittel des bisherigen Ergebnisses werden jedenfalls nicht als existenzgefährdend eingestuft. Das Gutachten weist aus, dass auch nach Umsetzung des Vorhabens auf den verbleibenden Flächen Landwirtschaft im Nebenerwerb mit Kapitalbildung möglich bleibt.

Die für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Flächen als Ergebnis der Variantenwahl sind über die Planrechtfertigung und die rechtmäßige Variantenwahl, dazu s.o. Ziffern 2.4.3 und

#### 2.4.4, gerechtfertigt.

Das Minimierungsgebot mit dem Ziel der Sicherung und Entwicklung von landwirtschaftlichen Betrieben, zu denen gleichwertig die Nebenerwerbsbetriebe gehören, ist durch den Vorhabenträger grundsätzlich beachtet worden, indem eine möglichst kurze (die dabei zugleich im Übrigen verträglich sein muss) Strecke des Neubauvorhabens gewählt worden ist. Die Empfehlungen des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mecklenburgische Seenplatte, vergl. Ziffer 3.1.4(2), die außerhalb der Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft Anwendung finden sollen, sind berücksichtigt (das Vorhabengebiet liegt außerhalb des Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft).

Mit der Nebenbestimmung 1.5.10.2 wird dem Minimierungsgebot weitergehend nachgekommen, indem die Anfahrtswege für den Betroffenen so gering wie möglich erhalten bleiben und große Umwege vermieden werden.

Die Tatsache, dass der Betrieb des Einwenders auf ausschließlich Pachtflächen betrieben wird, die zwar gleichwertigen Interessenschutz am Erhalt der Pachtflächen genießen wie Eigentumsflächen (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. November 1995 – 5 S 334/95), vereitelt dem Einwender einen absoluten öffentlichen Abwehranspruch gegen die Inanspruchnahme der Landwirtschaftsflächen. Er ist darauf beschränkt, seine Rechtsposition gegenüber dem Eigentümer geltend zu machen, der vorliegend seinerseits gegen den Planfeststellungsbeschluss vorgeht (Einwender P 7).

Dem Einwender P 7 wiederum droht keine Existenzgefährdung, da er den Nebenerwerbsbetrieb nicht führt, sondern lediglich Land verpachtet (augenscheinlich ohne Pachtentgelt).

Selbst wenn es für den Nebenerwerbsbetrieb des Einwenders auf eine Existenzgefährdung hinauslaufen würde, kann die Planfeststellung dem Vorhabenträger keine Verpflichtung zur Entschädigung in Land gemäß § 100 BauGB festschreiben, da es zu keinem Eigentumsverlust kommt.

Der Vorhabenträger erklärte Im Erörterungstermin angesichts der engen Verflechtungen zwischen Landeigentümer (Einwender P 7) und Landnutzer (Einwender P 8) und den dadurch bestehenden Verzahnungen des Betriebsvermögens und der Betriebswirtschaft des Betriebes des Einwenders, sich darum zu bemühen, die Belange des Einwenders zu unterstützen und gegebenenfalls an anderen Stellen Ersatzland zu beschaffen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf diese Aussage. Sie kann jedoch im Planfeststellungsbeschluss aus vorstehenden Gründen keinen Ersatzlandanspruch sichern.

### Planrechtfertigung/ Verkehrsprognose

Bezüglich des Einwands die Planrechtfertigung betreffend wird auf Ziffer 2.4.3.4 verwiesen.

### Variantenwahl

Bezüglich des Einwands die Variantenwahl betreffend wird auf Ziffer 2.4.4.4 verwiesen.

### Bahnstrecke Wittstock-Mirow

Der Einwender trägt vor, die Bahnstrecke Wittstock -Mirow sei in der Reaktivierungsliste enthalten, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Auftrag der Bundesregierung erstellt und im Mai 2019 (aktualisiert im April 2020) vorgestellt habe. Weiterhin gebe es Bemühungen in der Politik und durch verschiedene Bürgerverbände wieder eine Bahn zwischen Wittstock und Mirow fahren zu lassen. Sollte die Bahnstrecke reaktiviert und ein Brückenbauwerk notwendig werden, wäre eine Nachrüstung nur mit großem Aufwand und hohen Kosten realisierbar. Nach den derzeitigen Planungen würde das bedeuten, die Ortsumgehung müsste auf einer Länge von ca. 750 Metern neu gebaut und dabei um bis zu fünfeinhalb Meter gegenüber der jetzigen Planung angehoben werden. Und auch der Kreisverkehr mit Anschluss an die B 189 n müsste um 4,30 m angehoben und die B 189 n auf der entsprechenden Länge angepasst werden. Diese absehbaren Umbauten mit so weitreichenden Folgen können nicht beabsichtigt sein. Deshalb ist es erforderlich bereits jetzt eine Straßenüberführung für die Eisenbahnstrecke bei der Ortsumgehung einzuplanen.

Der Vorhabenträger erwidert, er führe Abstimmungen mit den zuständigen Behörden zum Kreuzungspunkt mit der stillgelegten Bahntrasse. Ein Ob und ein Wann einer Wiederinbetriebnahme sei heute unbekannt.

Im Erörterungstermin ergibt sich zu diesem Aspekt der Einwendung folgende Aussage:

Der Betreiber der stillgelegten Bahnlinien ist die Regio Infra GmbH die beabsichtigt, die Strecke von Wittstock bis zum Haltepunkt Mirow auszubauen. Die Bahnanlage ab der L 25 bzw. Star-sow bis nach Mirow-Hauptbahnhof die Strecke ist nicht freigestellt, steht also rechtlich noch unter Betrieb, so dass eine Wiederinbetriebnahme in der mittelfristigen Kalkulation anstehe und hier dann der Zugverkehr wieder rollen könnte. Die Notwendigkeit eines Bauwerkes über die

zukünftige Ortsumgehung werde nicht eintreten. Es wird erklärt, wie sich zwischen der Betreiberin der Bahnstrecke und dem Ministerium sowie dem Vorhabenträger geeinigt wurde.

Mit den Ausführungen erklärt der Einwender seine Einwendung zu diesem Aspekt für erledigt.

### Naturschutz

Bezüglich des Einwands den Naturschutz betreffend wird auf Z. 2.4.5.3.E verwiesen.

### **P 9**

Der Einwender ist Landwirt und durch das Vorhaben sowohl als Eigentümer, Nutzer und Mitnutzer von Flächen grundstücksbetroffen. Die Flächeninanspruchnahmen werden sowohl dauerhaft wegen notwendigen Erwerbs für den Bau der Trasse als auch vorübergehend für die Dauer der Bauzeit an Trasse und LBP.

Die vom Einwender mitgenutzten Grundstücke in der Gemarkung Mirow, Flur 32, Flurstücke 12, 13/2, 14/2 und 15/2; Flur 33 Flurstücke 1/3, 4/2, 11 und 12; Flur 35, Flurstücke 2 und 3 werden durch dauerhafte Inanspruchnahme in einem Gesamtumfang von 29.150 m<sup>2</sup> und vorübergehend 14.171 m<sup>2</sup> beansprucht, was einem Anteil von 2,5 % bzw. 1,2 % entspricht. Darüber hinaus kommt es zu eingetragenen Dienstbarkeiten in Höhe von 6.772 m<sup>2</sup> (0,6%).

Die vom Einwender genutzten Grundstücke in der Gemarkung Mirow, Flur 35, Flurstücke 18 und 19; Flur 36, Flurstücke 92/4 und 95/1 werden durch dauerhafte Inanspruchnahme in einem Gesamtumfang von 11.275 m<sup>2</sup> und vorübergehend 6.745 m<sup>2</sup> beansprucht, was einem Anteil von 5,8 % bzw. 3,5 % entspricht. Darüber hinaus kommt es zu eingetragenen Dienstbarkeiten in Höhe von 38 m<sup>2</sup> (0,02%).

Die im Eigentum des Einwenders stehenden Grundstücke in der Gemarkung Starsow, Flur 11, Flurstück 1/2 und in der Gemarkung Mirow, Flur 36, Flurstück 101 werden durch dauerhafte Inanspruchnahme in einem Gesamtumfang von 3.737 m<sup>2</sup> und vorübergehend 664 m<sup>2</sup> beansprucht, was einem Anteil von 6 % bzw. 1,1 % entspricht. Darüber hinaus kommt es zu eingetragenen Dienstbarkeiten in Höhe von 643 m<sup>2</sup> (1,04%).

Der Einwender fordert für alle geplanten Brücken, die zur Nutzung für landwirtschaftliche Fahrzeuge und andere Wirtschaftsfahrzeuge vorgesehen seien, eine Spurbreite von mindestens 4,50 m. Für die Durchfahrtshöhen für Brücken, die über Wirtschaftswege führen, fordert er eine Anpassung der lichten Durchfahrtshöhe an heutige, moderne Wirtschaftsfahrzeuge.

Er fordert die Erhaltung/Erreichbarkeit ohne zusätzliche Umwege für Zuwegungen zu den Splitterflächen und weiteren Ackerflächen der Flurstücke linksseitig vom Westabschnitt (beispielsweise Gemarkung Mirow, Flur 36, Flurstück 92/4, 95/1 ff., Gemarkung Starsow, Flur 11 Flurstück 1/2, 32 ff., Gemarkung Mirow, Flur 33, Flurstück 12 ff., Gemarkung Mirow, Flur 35 Flurstück 2, 17, 19 ff.

Der Einwender sorgt sich um die Erhaltung des für ihn wichtigen Wirtschaftsweg „Weg 2 von Mirowdorf in Richtung Ragunsee“, genannt „Panzerweg“, um die dortigen Ackerflächen zur landwirtschaftlichen Nutzung zu erreichen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass der ländliche Weg, der mit einer Brücke über das Vorhaben geführt werde, der sogenannte Weg 3 sei, das Brückenbauwerk dazu sei BW 4 W. Dieser Weg müsse nach Regelwerk Pkt. 2.5.4.3 der Richtlinie Ländlicher Wegebau Ausgabe 2016 (Arbeitsblatt DWA-A 904-1) eine Breite bei gebundener Fahrbahndecke von 3,00 m erhalten, weil er als Wirtschaftsweg (vgl. S. 43 der Unterlage 1 inkl. Anlage 4) eingestuft sei. Die Anforderungen der Richtlinie werden erfüllt.

Dieser Weg werde hier sogar breiter geplant, nämlich mit 3,50 m. Die befahrbare Kronenbreite (Befestigung 3,00 m zzgl. 2 x 0,50 m Seitenstreifen) betrage nach Regelwerk 4,00 m und in dieser Planung 4,50 m. Die Wege fallen hier also um 50 cm breiter aus als sie müssten.

Im Bestand, also im aktuellen Verlauf, weise der vorh. Weg eine Kronenbreite von ca. 3,4 m auf. In dieser Breite werde er auch vor und hinter dem zukünftigen Bauwerk belassen.

Alle geplanten Brücken im Zuge der Bundesstraße B 198 gewährleisten mit dem Ausbauquerschnitt RQ 10,5 die Nutzung durch Wirtschaftsfahrzeuge in ihrer Durchfahrbreite.

Das Bauwerk (BW 2W) unterführe die Kreisstraße MSE 18, die unverändert bleibe. Der vorhandene Wirtschaftsweg werde im Brückenbereich (Brücke über den Wirtschaftsweg (BW 4W) von der Kreisstraße aus Mirow nach Krümmel) mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und einem beidseitigen Bankett von je 1,00 m sowie einer einseitigen Mulde von 1,50 m ausgebaut. An den BW 2W und BW 4W seien lichte Höhen von je 4,50 m vorgesehen. Die Bewirtschaftung der betreffenden Ackerflächen erfolge im Verbund mit den angrenzenden Flurstücken. Im Zuge der Planung seien Zufahrten entsprechend der Feldblöcke vorgesehen. Ein Feldblock werde als eine Nutzungseinheit angesehen.

Die Erreichbarkeit der durch die Zerschneidung entstehenden Flächen sei weiterhin gegeben.

Die Flächen der Flurstücke 92/4, 95/1, ff., Flur 36, Gemarkung Mirow können über den Knoten L 25 und die L 25 (vorh. Ackerzufahrt) erreicht werden. Alternativ sei auch eine Zufahrt wie jetzt

über eine Querung des alten Bahndammes möglich. Die Flächen der Flurstücke 1/2, 32, ff., Flur 11, Gemarkung Starsow seien über den Weg 3 und das neue Bauwerk BW 4 W erreichbar. Hier werde eine Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 29 im Bauwerksverzeichnis) vom/zum Flurstück 1/2 zum Weg 3 hergestellt. Über den Radweganschluss (Ifd. Nr. 27) und die neue Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 35) seien die o.g. Flächen zu erreichen. Die Flächen der Flurstücke 12, ff., Flur 33, Gemarkung Mirow blieben wie bisher über die Retzower Straße und den Weg 2 erreichbar. Die Flächen des Flurstückes 2, Flur 35, Gemarkung Mirow können über die neuen Ackerzufahrten (Ifd. Nr. 9 und Nr. 49) erreicht werden. Die Flächen des Flurstückes 17, Flur 35, Gemarkung Mirow seien über den Weg 3 und das neue Bauwerk BW 4 W erreichbar. Hier werden Ackerzufahrten (Ifd. Nr. 32 und Nr. 26) vom/zum Flurstück 17 zum Weg 3 bzw. zur Radweganbindung hergestellt. Vom Flurstück 19, Flur 35, Gemarkung Mirow entstünden keine Restflächen.

Ggf. entstehende Mehrwege seien nicht auszuschließen.

Der Weg 2, der „Panzerweg“, bleibe erhalten, jedoch sei keine Kreuzung der Ortsumgehung (Überfahrt) möglich. Die Erreichbarkeit der durch die Zerschneidung entstehenden Flächen östlich der Ortsumgehung sei über die derzeitige B 198 und die sich anschließenden Wege Weg 1 bzw. Weg 2 weiterhin gegeben. Die westliche Anbindung des Weges 2 werde über eine Ackerzufahrt zur geplanten Ortsumgehung (Ifd. Nr. 7 im BW-Verzeichnis) berücksichtigt.

Im Erörterungstermin erklärt der Einwender die Aspekte seiner Einwendung hinsichtlich der Überfahrbarkeit und Unterfahrbarkeit der Ortsumgehung über und unter Bauwerken und die Ausgestaltung der Wirtschaftswege in ihrer Dimensionierung für erledigt, nachdem die Planung durch den Vorhabenträger anhand von Unterlagen und Erklärungen derselben dargetan wurde.

Die Erreichbarkeit von Teil- und Splitterflächen des Einwenders über das vorhandene Wirtschaftswegenetz mit den durch den Einwender vorgetragenen zukünftigen Mehrwegen von ca. 1,5 km Mehrweg je Strecke sowie Möglichkeiten der Öffnung des Weges 1 mittels Querung über die Ortsumgehung wurde ohne Einigung oder Erledigungserklärung erörtert. Die Erreichbarkeiten der Flächen bleiben, das wurde im Erörterungstermin gemeinsam anhand der Planunterlage und den einzelnen Lagen seiner Flächen und der vorhandenen Wegeverbindungen nach Bau der neuen Straße nachvollzogen, für den Einwender erhalten. Der Weg 2 wird in seiner gegenwärtigen rechtlichen Einordnung durch den Einwender bereits jetzt benutzt.

Die Einwendung, soweit nicht erledigt, wird zurückgewiesen.

Es besteht kein Anspruch auf Erhaltung günstiger Erreichbarkeit von Eigentums- bzw. Bewirtschaftungsflächen für Landwirte, solange die von ihnen bewirtschafteten Flächen in einer zumutbaren Form und Wegelänge erschlossen sind, BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 – 9 A 12/05. Die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen des Einwenders ist auch mit Bau der Ortsumfahrung gegeben. Das wurde für jedes Flurstück im Einzelnen im Erörterungstermin anhand der Karten und darauf erkennbaren Wegeverbindungen nachvollzogen.

Die vom Einwender vorgebrachten Mehrwege von 1.5 km zu den am weitesten entfernt liegenden Splitterflächen seiner landwirtschaftlichen Nutzflächen werden laut seinem Vortrag etwa zehn Mal pro Jahr angefahren. Gemessen an der zur Orientierung höchstrichterlich bestätigter zumutbarer Mehrwege sind diese Dimensionen im Bereich dessen, was hinzunehmen ist. Diese Mehrwege sind keine unzumutbaren Folgen der Planung, die einen Lösungsanspruch eröffnen, wie etwa in der Diskussion im Erörterungstermin, die Verbindung des Weges 1 über die Ortsumfahrung hinüber in höhengleicher Kreuzung zu ermöglichen, um dem Einwender Mehrwege zu ersparen, auch wenn mit nur verkehrsrechtlich angeordneter beschränkter Nutzung etwa „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ diskutiert wurde. Die höhengleiche Kreuzung ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 198 und der Vorgabe der Anbaufreiheit nur rechtfertigbar, wenn es ein überragendes Interesse gibt, das diese Lösung erfordern würde. So liegt es hier nicht. Die vom BVerwG als zumutbar beschiedenen Mehrwege betrafen knapp 3 km und galten für einen täglichen Verkehr an ein bewohntes und mit Gewerbe betriebenes Grundstück. Etwa zehn Anfahrten mit einem Mehrweg von 1,5 km sind danach deutlich weniger und somit ebenfalls im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG zumutbar.

Auch unter Berücksichtigung des Art. 14 GG, den der Einwender als eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetreibender für sich in Anspruch nehmen könnte, eröffnet keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung (siehe speziell dazu BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 - BVerwG 4 VR 7/99).

Bewirtschafter werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2003 - BVerwG 9 A 54/02 und Urteil vom 28. Januar 2004 - BVerwG 9 A 27/03. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Oktober 2003 - BVerwG 4 B 93/03). Die Umwege bedeuten unter diesen Umständen keine unzumutbare Erschwernis, auch wenn sich die Zusatzfahrzeiten auf dem Hin- und Rückweg verdoppeln und der durch Umwege verursachte Zeitaufwand sich weiter summiert, sobald die

Wegstrecke öfters zurückgelegt werden muss.

Eine Schlechterstellung durch das Vorhaben bezüglich der Nutzbarkeit des Weges 2 durch den Einwender tritt nicht ein. Es ist offen geblieben, ob dieser Weg tatsächlich öffentlicher Nutzung eröffnet ist (sonstiger Weg i.S.d. § 3 Nr. 4 StrWG M-V) oder ein Privatweg. In der gegenwärtigen Rechtsform wird dieser Weg bereits ohne das Vorhaben zur Anfahrt dran gelegener Wirtschaftsflächen genutzt. Der Neubau des Vorhabens verändert an dieser Situation nichts.

Hinsichtlich der zu treffenden Entschädigungsregelungen wird auf das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren verwiesen.

### **2.4.7 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.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Bauvorhaben B 198 Neubau der Ortsumgebung Mirow West unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum erforderlich ist und in seiner konkreten Ausgestaltung dem Abwägungsgebot des § 17 Abs. 1 S 3 FStrG genügt. Das Verfahren entspricht den Vorgaben der §§ 17 Abs. 1 S. 4 und 17a ff. FStrG i.V.m §§ 72 ff VwVfG. Nach Abwägung der im Anhörungsverfahren vorgebrachten sowie der von Amts wegen zu ermittelnden öffentlichen und privaten Belange und der Umweltauswirkungen ist die Maßnahme als rechtmäßig und verhältnismäßig und somit zu Gunsten des Vorhabenträgers als zuzulassen anzusehen. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

## **3. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern  
Domstraße 7  
17489 Greifswald



erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55 a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -

An der Jägerbäk 3

18069 Rostock

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringerem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Für die Erhebung der Klage beim OVG Mecklenburg-Vorpommern stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

#### Schriftlich

Die Klage kann schriftlich erhoben werden.

#### Auf elektronischem Weg

Die Klage kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) erhoben werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die Seite des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite [www.egvp.de](http://www.egvp.de) verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtssachen ist nicht zugelassen.

#### Sofortige Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern  
Domstraße 7,  
17489 Greifswald

gestellt und begründet werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung.

Der Antragsteller muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Der Antrag muss den Antragsteller, den Antragsgegner

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -  
An der Jägerbäk 3  
18069 Rostock

und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Für das Stellen des Antrags beim OVG Mecklenburg-Vorpommern stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

#### Schriftlich

Der Antrag kann schriftlich gestellt werden.

#### Auf elektronischem Weg

Der Antrag kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) gestellt werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die Seite des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite [www.egvp.de](http://www.egvp.de) verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtssachen ist nicht zugelassen.

#### **4. 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 1.4 genannten Planunterlagen im Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

In der Zeit vom 15.05.2023 bis einschließlich 26.05.2023 können die im Internet auf der Internetseite der Stadt Waren (Müritz) eingesehen werden. Der digitale Zugang zu den Planunterlagen dort erfolgt auf Grundlage des § 3 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG).

Es erfolgt des weiteren die Veröffentlichung im Landes-UVP-Portal.

Zudem werden der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen auf der Internet-Seite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht:

<http://www.strassenbauverwaltung.mvnet.de/planfeststellung>

Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern  
- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag

gez. Ingmari Mahnke

ausgefertigt:

Matzka, VA'e 27.04.2023