

Ausfertigung

Aktenzeichen: 0115-553-05-13-61-1

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

Planfeststellungsbehörde



Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow
Südabschnitt von Bau-km -0+027 bis Bau-km 4+930
im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte**

Rostock, 15. April 2015

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	7
1. FESTSTELLUNG DES PLANS	9
1.1 Planfestgestellte Unterlagen:	9
1.2 Nebenentscheidungen	13
1.2.1 Widmung, Umstufung, Einziehung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes	13
1.2.1.1 Widmung	13
1.2.1.2 Umwidmung	13
1.2.1.3 Einziehung	14
1.2.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes	14
1.2.2 Unterrichtungspflichten	15
1.2.3 Natur- und Landschaftsschutz	15
1.2.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen	15
1.2.3.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft	15
A. Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	15
B. Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen	15
1.2.3.3 Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V	16
1.2.3.4 Ausnahme vom Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“	17
1.2.3.5 Kompensationsverzeichnis	17
1.2.3.6 Eingriffe in Wald	17
1.2.3.7 Entscheidung über Ersatzgeldzahlungen	19
1.2.4 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht	19
1.2.4.1 Grundwasserschutz	19
1.2.4.2 Abwasser	19
1.2.4.3 Gewässerschutz während der Bauphase	19
1.2.4.4 Wasserrechtliche Erlaubnis	19
A. Gewässerbenutzung	20
B. Gewässerkreuzungen	21
C. Gewässerausbau	22
D. Durchlässe	22
E. Wasserbuch	22
F. Drainagen und Sammler	23
1.2.4.5 Wasserwegerecht	23
A. Zweck und Umfang	23
B. Auflagen	23

1.2.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz	24
1.2.6 Denkmalschutz	25
1.2.7 Zufahrten	25
1.2.8 Kataster- und Vermessungswesen	25
1.2.9 Verkehrsrechtliche Anordnungen	26
1.2.10 Immissionsschutz	26
1.2.11 Munitionsfunde	27
1.2.12 Versorgungsleitungen	27
TöB 8 E.DIS AG Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern	27
TöB 10 Deutsche Telekom Technik GmbH	27
TöB 14 Wasserzweckverband Strelitz	28
1.2.13 Bahnanlagen	28
P4 Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG	28
1.2.14 Ausführungsunterlagen	28
1.3 Entscheidungen über Einwendungen	28
1.4.2 Zurückweisungen	28
2. SACHVERHALT	30
2.1 Beschreibung des Vorhabens	30
2.1.1 Planerische Beschreibung	30
2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung	30
2.2 Vorgängige Planungsstufen	31
2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	31
2.2.2 Raumordnung/Landesplanung	31
2.2.3 Linienbestimmung	31
2.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	32
2.4 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG	34
3. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	34
3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung	34
3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	34
3.1.2 Verfahren	35
3.1.2.1 Zuständigkeit	35
3.1.2.2 Anhörungsverfahren	35
3.1.2.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung	36
3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung	36
3.2.1 Planungsermessen	36
3.2.2 Planrechtfertigung	37
3.2.2.1 Bedarfsplanung nach Fernstraßenausbaugesetz	37
3.2.2.2 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung	37

3.2.2.3 Ziele des Vorhabens _____	37
3.2.3 Abschnittsbildung _____	38
3.2.4 Planungsvarianten _____	39
3.2.4.1 Rechtlicher Ausgangspunkt _____	39
3.2.4.2 Trassenbeschreibung der Varianten _____	39
A. Variante 1 _____	39
B. Variante 2 _____	40
C. Variante 3a _____	40
D. Variante 3b _____	40
E. Variante 3bPF _____	41
F. Ausgeschlossene Varianten _____	41
3.2.4.3 Variantenabwägung _____	43
A. Wertung aus straßenbaulicher (verkehrlicher) Sicht _____	43
B. Umweltauswirkungen _____	44
C. Baukosten und Wirtschaftlichkeit _____	56
D. Einwendungen und Stellungnahmen zur Variantenwahl _____	57
E. Gesamtergebnis der Variantenabwägung _____	58
3.2.5 Abwägung der öffentlichen Belange _____	58
3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung _____	58
A. Beteiligung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte _____	58
B. Einwendungen zum Raumordnungsverfahren _____	59
3.2.5.2 Immissionsschutz _____	60
A. Lärmschutz _____	60
B. Luftschadstoffe _____	62
3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege _____	63
A. Rechtsgrundlagen _____	63
B. Beschreibung des betroffenen Gebietes _____	64
C. Darstellung der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts _____	65
D. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen _____	67
E. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen _____	68
F. Ersatzgeldberechnung _____	68
G. Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V _____	68
H. Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ _____	69
I. Kompensationsverzeichnis _____	70
J. Artenschutz _____	70
K. Stellungnahmen und Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege _____	70
L. Naturschutzrechtliche Abwägung _____	73

3.2.5.4 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht	75	
A. Einleitung von Oberflächenwasser	75	
B. Örtliche Verhältnisse /Wasserschutzgebiete	75	
C. Durchlässe	76	
D. Stellungnahmen und Einwendungen zu wasserrechtlichen Belangen	76	
3.2.5.5. Abfallwirtschaft/ zum Bodenschutz	78	
Einwendungen und Stellungnahmen	78	
3.2.5.6 Denkmalschutz	80	
Stellungnahmen und Einwendungen	80	
3.2.5.7 Versorgungsleitungen	82	
Stellungnahmen und Einwendungen	82	
3.2.5.8 Stellungnahmen zu Bahnanlagen	83	
TÖB 24 DB Netz AG	83	
P4 Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG	83	
3.2.5.9 Stellungnahmen zu sonstigen Angelegenheiten	84	
TöB 02 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	84	
TöB 22 Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	85	
3.2.6 Individualbetroffenheiten	87	
Rechtlicher Ausgangspunkt	87	
P1	88	
P2	89	
P3	89	
P4	91	
P5	91	
P6	92	
P7 – P 72 (ohne P 39)	94	
Verkehrszunahme Mirowdorf	95	
Touristik	95	
Lärm und Luftschadstoffe	95	
Radweg im Zuge der L 25	96	
Geschwindigkeitsbeschränkung	96	
3.2.7 Gesamtabwägung	96	
4. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	97	
5. HINWEISE ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANES	98	
Anlage A	Tabelle zur wasserrechtlichen Erlaubnis	99
Anlage B	Bodendenkmale	101
Anlage C	Ergänzende Variantenbetrachtung extra Heftung	

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
AmtsBl.	Amtsblatt
Az.	Aktenzeichen
BAB	Bundesautobahn
Bek.	Bekanntmachung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
ca.	circa
CEF	Continuous Ecological Function
DIN	Deutsche Industrienorm
DSchG M-V	Denkmalschutzgesetz M-V
ff.	fortfolgende
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbÄndG	Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
geänd.	geändert
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVOBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes M-V
i.V.m.	in Verbindung mit
km	Kilometer
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
kV	Kilovolt
P XX	Laufende Nummer einer privaten Einwendung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBP-Leitfaden	Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerische Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg- Vorpommern, Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Mai 2002
LEP	Landesraumentwicklungsprogramm
LPIG M-V	Landesplanungsgesetz M-V

LREP M-V	Landesraumentwicklungsprogramm M-V
LWaG M-V	Wassergesetz des Landes M-V
MAQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NatSchAG M-V	Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes
o.g.	oben genannt
PKW	Personenkraftwagen
RAS-LP 4	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RREP	Regionales Raumentwicklungsprogramm
ROG	Raumordnungsgesetz
S.	Seite
s.	siehe
StrWG M-V	Straßen- und Wegegesetz des Landes M-V
TÖB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG M-V	Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes M-V (Landesverwaltungsverfahrensgesetz)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz des Bundes
z. B.	zum Beispiel
zul.	zuletzt

1. FESTSTELLUNG DES PLANS

Der von dem Straßenbauamt Neustrelitz vorgelegte Plan für den Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt von Bau-km -0+027 bis Bau-km 4+930) im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird mit den aus den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern, Ergänzungsblättern und Violetteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Mit der Ausführung der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn der Planfeststellungsbehörde die abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarungen zum geplanten Knotenpunkt der Ortsumgehung mit der Kreisstraße K 5 zwischen der Straßenbauverwaltung M-V und dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte sowie zur geplanten Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße mittels dem Brückenbauwerk BW 5 S zwischen der Straßenbauverwaltung M-V und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgelegt werden.

Rechtsgrundlagen dieser Planfeststellung sind insbesondere:

- Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) geändert worden ist
- das Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (VwVfG-MV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. September 2014 (GVOBl. M-V S. 476) zuletzt geändert durch Art. 1 Zweites ÄndG vom 19. 5. 2014 (GVOBl. M-V S. 190).

1.1 Planfestgestellte Unterlagen:

Unterlage 1	Erläuterungsbericht	S. 1 - 90
	A1 Auszüge aus der verkehrsplanerischen Untersuchung	S. 1 - 6
	A2 Ermittlung der Bauklasse nach RStO 2001	S. 1 - 3
	A3 Ermittlung der erreichbaren Qualität des Verkehrsablaufs	S. 1
	A4 Zusammenstellung der Wege des ländlichen Wegenetzes	S. 1
Unterlage 2	Übersichtskarte im Maßstab 1 : 100.000/5.000	Blatt 1 - 2
Unterlage 3	Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 25.000/5.000	Blatt 1 - 2
Unterlage 4	Übersichtshöhenplan im Maßstab 1 : 5.000/500	Blatt 1
Unterlage 5.1	Bauwerksverzeichnis allg. ergänzende Regelungen	S. 1 - 4
Unterlage 5.2.	Bauwerksverzeichnis	S. 1 - 82
Unterlage 5.3	Bauwerksplan im Maßstab 1 : 500	Blatt 1 - 11
Unterlage 6	Straßenquerschnitt im Maßstab 1 : 50	Blatt 1 - 12
Unterlage 7	Lage- und Bauwerkspläne im Maßstab 1 : 500	Blatt 1 - 11
Unterlage 8	Höhenpläne im Maßstab 1 : 500/50	Blatt 1 - 15
Unterlage 9	Bodenuntersuchungen	entfällt
Unterlage 10.1	Ingenieurbauwerke	S. 1 - 2
Unterlage 10.2	Bauwerksskizzen im Maßstab 1 : 100	Blatt 1 - 5
Unterlage 11.1	Ergebnisse schalltechnischer Untersuchung	S. 1 - 15
Unterlage 11.2	Übersichtslageplan Schalltechnik im Maßstab 1 : 10.000	Blatt 1
Unterlage 11.3	Emissionspegel, Emissionsbänder	Blatt 1 - 2

Unterlage 11.4	Ergebnistabelle Beurteilungspegel	Seite 1 - 2
Unterlage 11.5	Schalltechnischer Lageplan im Maßstab 1 : 2.000	Blatt 1 - 2
Unterlage 11.6	Fotodokumentation	Seite 1 - 8
Unterlage 11.	LuS Luftschadstofftechnische Untersuchung	Seite 1 - 17
Unterlage 12.	Ergebnisse zur landschaftspflegerischer Begleitplanung	
Unterlage 12.Ü	Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 10.000	Blatt 1
Unterlage 12.0	Erläuterungsbericht	Seite 1 - 358
Unterlage 12.1	Bestands- und Konfliktplan im Maßstab 1 : 2.500	Blatt 1 - 4
Unterlage 12.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen trassennah	Blatt 1 - 11
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen trassenfern	Blatt 1 - 2
	Übersichtsplan Maßnahmen trassennah	Blatt 1 - 2
Unterlage 12.3	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	Seite 1 - 155
	Übersichtsplan Maßnahmen für den Artenschutz	Blatt 1 - 2
Unterlage 12.4	Waldbilanz	Seite 1 - 15
	Lageplan Waldbilanz	Blatt 3 - 6, 9 - 11 ¹
	Übersichtsplan Waldflächenbilanz	Blatt 1 - 2
	UVP-Checkliste für die Ersatzaufforstung	Seite 1 - 7
Unterlage 12.5	Floristische und Faunistische Bestandserfassung	
	Realnutzung von Biotopen	Blatt 1 - 4
	Ergebnisse der faunistischen Bestandserfassungen	Seite 1 – 99
	Brutvögel	Blatt 1 - 2
	Fledermäuse	Blatt 1 - 2
	Amphibien, Reptilien, Fischotter, Wild	Blatt 1
	Biotoperfassungsbögen	Seite 1 - 367
Unterlage 12.6	Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG	S. 1 - 89
Unterlage 13	Ergebnisse zu wassertechnischen Untersuchungen	
Unterlage 13.1	Erläuterungen	Seite 1 - 7
Unterlage 13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen im Maßstab 1 : 500	Blatt 1 - 11
Unterlage 13.3	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen	Seite 1 - 79
Unterlage 14	Grunderwerb	
Unterlage 14.1	Grunderwerbspläne im Maßstab 1 : 500 / 1000	Blatt 1 - 18
Unterlage 14. 2	Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt	S. 1 - 15
	Grunderwerbsverzeichnis unverschlüsselt	S. 1 - 32
	Grunderwerbsverzeichnis LBP trassenfern verschlüsselt	S. 1 - 5
	Grunderwerbsverzeichnis LBP trassenfern unverschlüsselt	S. 1 - 14

¹ Die Blätter 1, 2 sowie 7, 8 entfallen, da auf den Plänen keine Waldinanspruchnahme vorliegt.

In diesen Unterlagen sind die folgenden Deckblätter enthalten:

Änderung/Ergänzung	Veranlasser	Planunterlage/ Seite bzw. Blatt
Änderung Brückenbauwerk 5	Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	U1, S. 63.1D, 63.2D, 64D; U3, Bl. 2D; U4, Bl.1D; U5.2, S.42D; U5.3, Bl.5D; U7, Bl.5D; U8, Bl.5D; U10.1, S.2; U10.2, Bl.4D, 5D; U 11.5, Bl.1D, 2D; U 12.Ü, Bl.1D; U 12.0, S. 108.1D, 108.2D, 109.1D, 109.2D, 130D, 157D, 261D; U12.1, Bl.2D; U12.2.1, Bl.5D; U12.2.3, Bl.1D; U 12.3.1, S.17D, 22D, 28D, 74D; U 12.3.2, Bl.1D; U12.4.2, Bl.5D; U12.4.3, Bl.1D; U12.5.3, Bl. 1D; U12.5.4, Bl.1D; U12.5.5, Bl.1D; U12.6, S.75D; U13.2, Bl.5D; U14.1, Bl.5D
Änderung Unterhaltungsweg am Bauwerk 5	SBA Neustrelitz	U1, S.50D; U3, Bl.2D; U5.2, S.44D, 45D, 46D; U5.3, Bl. 5D; U7, Bl.5D; U10.2, Bl.4D, 5D; U11.5, Bl.1D, 2D; U 12.Ü, Bl.1D; U12.0, S.126D, 138D, 143D, 145D, 146D, 149D, 189D, 190D, 191D. 192D, 279D, 291D; U12.1, Bl.2D; U12.2.1, Bl.5D;

		U12.2.3, Bl. 1D; U12.5.3, Bl.1D; U12.5.4, Bl.1D; U12.5.5, Bl.1D; U 12.6, S.67D, U13.2, Bl.5D; U14.1, Bl.4D, 5D; U14.2, S.12D, 13D,
Schutzmaßnahme S1		U1, S.72D, U12, S.233D, 297D
Schutzmaßnahme S2		U12.0, S.298D
Ersatzmaßnahme E3	SBA Neustrelitz	U12.0, S.330D
Erweiterung Immissionsorte bei schalltechnischer Untersuchung	Einwender P6, P7 - P72 (außer P39)	U 11, S. 13D, 14D; U11.4, S.1D, 2D; U11.5, Bl.1D, 2D
Einbeziehung Außenwohnbereiche in schalltechnische Untersuchung	Einwender P6	U11, S.13D, 14D; U11.4, S. 1D, 2D, U11.5, Bl.1D, 2D
Ausgleichsmaßnahme A1.2	Landesforst Mecklenburg-Vorpommern	U12.0, S.210D, 235D, 308D, U12.4.1, S. 3D
Forderung nach Ankauf von Restflächen	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	U14.1, Bl.7D; U14.2, S. 15D

1.2 Nebenentscheidungen

1.2.1 Widmung, Umstufung, Einziehung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes

1.2.1.1 Widmung

Mit der Verkehrsfreigabe der B198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt und Westabschnitt gilt das plangegegenständliche Vorhaben als Bundesstraße gewidmet. Folgende Straßenabschnitte werden gewidmet:

- Die Neubaustrecke der B 198 Ortsumgehung Mirow Südabschnitt (Achse B 198) wird von Bau-km -0+027 bis Bau-km 4+930 (im Abschnitt 150 Station 2+238) mit einer Länge von 4,957km zur Bundesfernstraße als Bestandteil der Bundesstraße B 198 gewidmet (siehe Unterlage 15 Blatt 1).
- Die Neubaustrecke der B 198 Ortsumgehung Mirow Westabschnitt (Achse A-B198-W) wird von Bau-km 0+000 (im Abschnitt 130 Station 5+696) bis Bau-km 3+325 mit einer Länge von 3,325km zur Bundesfernstraße als Bestandteil der Bundesstraße B 198 gewidmet (siehe Unterlage 15 Blatt 1). Diese Angaben erfolgen nur nachrichtlich, da das Planfeststellungsverfahren für dieses Vorhaben noch nicht abgeschlossen ist.
- Am Stadtanschluss Knoten Ost wird der nördliche Knotenarm zur Anbindung der bisherigen B 198 an den Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow (Achse A-KNOST) vom Beginn der Anbindung bei Bau-km 0+000 bis zum Einschwenken in die bisherige Bundesstraße B 198 bei Bau-km 0+092 (im Abschnitt 150 Station 1+810) mit einer Länge von 0,092km als Bestandteil der Landesstraße L 25 gewidmet.

Mit der Herstellung des Knotens L25 und des Knotens MST5 im Zuge des Südabschnittes der B198 Ortsumgehung Mirow werden Anpassungen an der Linienführung der Landesstraße L25 und der Kreisstraße K5 erforderlich. Die nur unwesentlich verlegten Straßenbestandteile der Landesstraße L25 und der Kreisstraße K5 gelten gemäß §7 Abs. 5 StrWG - MV mit der Überlassung für den öffentlichen Straßenverkehr als gewidmet.

1.2.1.2 Umwidmung

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 Ri. Granzow) bis Station 1+810 (Anbindung an Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow) mit einer Länge von 1,810 km zur Landesstraße L 25 abgestuft (siehe Unterlage 15 Blatt 1).
- Die bisherige B 198 wird im Abschnitt 130 von Station 6+012 (Abzweig Jugendherberge) bis Station 7+976 (Abschnittsende) und im Abschnitt 140 von Station 0+000 (Abzweig L 25 Ri. Schwarz) bis Station 1+121 (Abzweig L 25 Ri. Granzow) mit einer Länge von 3,085 km zur Gemeindestraße der Stadt Mirow abgestuft (siehe Unterlage 15 Blatt 1).

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 bisherige B 198 abgestuft:

- Die bisherige L 25 wird im Abschnitt 030 von Station 4+262 (Knoten OU) bis Station 5+353 (Abzweig K 3 Ri. Lärz) mit einer Länge von 1,091 km zur Kreisstraße K 3 des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte abgestuft (siehe Unterlage 15 Blatt 1).
- Die bisherige L 25 wird im Abschnitt 030 von Station 5+353 (Abzweig K 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 (siehe Unterlage 15 Blatt 1).

1.2.1.3 Einziehung

Die Teilstrecke der bisherigen Bundesstraße B 198 im Bereich Stadtanschluss Knoten Ost wird im Abschnitt 150 von Station 1+810 bis Station 2+238 mit einer Länge von 0,428 km gemäß § 2 Abs. 4 FStrG entwidmet und zurück gebaut, weil sie jegliche Verkehrsbedeutung verloren hat.

1.2.1.4 Zuordnung des übrigen Wegenetzes

Das vorhandene Wegenetz an Feld- und Waldwegen bleibt weitestgehend aufrechterhalten. Die durch den Südabschnitt der B 198 Ortsumgehung Mirow unterbrochenen nachrangigen Wegeverbindungen werden zum Teil straßenbegleitend geführt und in das bestehende bzw. erweiterte Wegenetz eingebunden. Eine Zusammenstellung dieser Wege ist der Unterlage 1 Anlage 4 zum Erläuterungsbericht zu entnehmen. Für die vorhandenen Feld- und Waldwege ergeben sich aus der unwesentlichen Verlegung bzw. Veränderung keine Umwidmungen, weshalb die Straßenbaulast bei den bisherigen Trägern verbleibt. Die neu hinzugekommenen bzw. geänderten Straßenbestandteile gelten nach § 7 Abs. 5 StrWG - MV mit der Überlassung für den öffentlichen Straßenverkehr als gewidmet.

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

- Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 1 S am südlichen Knotenarm der L 25 in Parallellage zur L 25 (Achse A-L25S-1) und zur Ortsumgehung Mirow (Achse B 198) mit einer Länge von 0,145 km in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung)
- Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 3 S (dient gleichzeitig als Wegeverbindung zwischen Weg 1 und Weg 2) nördlich der Ortsumgehung Mirow und in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 0+755 bis Bau-km 0+970 mit einer Länge von 0,215 km in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung)
- westlicher Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 5 S über die Müritz-Havel-Wasserstraße nördlich der Ortsumgehung Mirow und in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 1+540 bis Bau-km 1+725 mit einer Länge von 0,185 km in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung)
- östlicher Unterhaltungsweg zum Bauwerk BW 5 S über die Müritz-Havel-Wasserstraße nördlich der Ortsumgehung Mirow und in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 1+775 bis Bau-km 1+985 mit einer Länge von 0,210 km in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenbauverwaltung)
- nördliche Wegeverbindung zwischen Weg 3a und Weg 3b in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 1+430 bis Bau-km 1+510 mit einer Länge von 0,080 km in der Straßenbaulast des Eigentümers des betroffenen Flurstückes
- südliche Wegeverbindung zwischen Weg 3a und Weg 3b in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 1+430 bis Bau-km 1+490 mit einer Länge von 0,060 km in der Wegebaulast des Eigentümers des betroffenen Flurstückes
- nördliche Wegeverbindung zwischen Weg 4 und Weg 5 in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 2+162 bis Bau-km 2+219 mit einer Länge von 0,057 km in der Straßenbaulast des Eigentümers des betroffenen Flurstückes

- südliche Wegeverbindung zwischen Weg 4 und Weg 5 in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 2+212 bis Bau-km 2+242 mit einer Länge von 0,030 km in der Wegebaulast des Eigentümers des betroffenen Flurstückes
- südliche Wegeverbindung zwischen Weg 6a und Weg 7 in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 3+700 bis Bau-km 3+850 mit einer Länge von 0,150 km in der Wegebaulast des Eigentümers des betroffenen Flurstückes
- Weg 8 als neuer Waldweg zur Erschließung und Bewirtschaftung der durchschnittlichen Waldflächen nördliche der Ortsumgehung Mirow und in Parallellage zur Achse B 198 von Bau-km 3+727 bis Bau-km 4+377 mit einer Länge von 0,650 km in der Wegebaulast der Eigentümer der betroffenen Flurstücke

Auf die Darstellung des neuen Wegekonzeptes im Übersichtslageplan in Unterlage 3 Blatt D2 wird verwiesen.

1.2.2 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.

1.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

1.2.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen

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

Die in § 39 Abs. 5 Satz 1, Nr. 2 BNatSchG i.V.m § 35 NatSchAG M-V festgesetzten Fristen zur Beseitigung von Gehölzen vom 30. September bis zum 01. März des Folgejahres sind einzuhalten. Soll der Baubeginn zu einem Zeitpunkt außerhalb dieser Fristen erfolgen, kann bei Nachweis der Dringlichkeit der Ausführung der Baumaßnahme eine Ausnahme durch eine Anordnung der Planfeststellungsbehörde nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

1.2.3.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft

A. Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG werden für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die in den jeweiligen Maßnahmeblättern genannten Unterhaltungszeiträume festgesetzt.

Der Vorhabenträger hat die planfestgestellten Maßnahmen zum jeweils in den Maßnahmeblättern vorgesehenen Zeitpunkt so früh wie möglich durchzuführen und in möglichst engem zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Eingriff abzuschließen.

B. Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen

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

2. Die zuständigen Naturschutzbehörden sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn einschließlich der Baufeldfreimachung zu informieren; der Vorhabenträger hat die maßgeblichen zeitlichen Abstände und sonstigen Einzelheiten mit ihnen abzustimmen. Bis zur vollständigen Funktionsfähigkeit ist der Erfolg der Maßnahmen zu untersuchen, zu dokumentieren und hierüber der Planfeststellungsbehörde zu berichten (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Soweit die Funktionsfähigkeit nicht zeitgerecht nachgewiesen wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Anordnungen vor. Der Vorhabenträger hat die Maßnahmen dauerhaft zu unterhalten und zu pflegen sowie in ihrer Funktion zu sichern.
3. Ein Teil des Kompensationsbedarfs wird über den Kompensationsflächenpool „Sanierung Zierker See“ in Neustrelitz (Ersatzmaßnahme Nr. 2) realisiert. Hierfür wurde ein Kompensationsflächenäquivalent von etwa 74,07 ha bzw. 985.263,36 € berechnet.

Zum genannten Flächenpool wurde im Jahr 2010 eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Stadt Neustrelitz getroffen. Diese beinhaltet die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen für verschiedene Straßenbauvorhaben. Im Zuge des Baus der Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt) muss hierzu eine maßnahmenbezogene Einzelvereinbarung getroffen werden. Diese ist mit Beginn der Umsetzung bei der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
4. Bei der Kontrolle der Ersatzmaßnahmen für die Fledermäuse und der Abstimmung zu den Ersatzquartieren ist die Untere Naturschutzbehörde in der Phase der Bauvorbereitung zu beteiligen. Auch hinsichtlich der Sicherung von Winterquartieren wird es entsprechende Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde geben.
5. 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.
6. Der Vorhabenträger hat eine naturschutzfachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung einzurichten. 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 Umweltschadensgesetzes bei etwaigen Verstößen Anwendung findet.

Die qualifizierte Baubetreuung hat die vollständige Umsetzung der planfestgestellten CEF-Maßnahmen zu überwachen und sicherzustellen. Dies schließt die Prüfung ein, ob die jeweilige Maßnahme rechtzeitig vor der Baufeldfreimachung ihre volle Wirksamkeit erreicht hat.
7. Speziell bezüglich der Fledermäuse wird eine jährlich einmalige Kontrolle zur Reinigung / Wartung der Kästen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit über 25 Jahre festgelegt.

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

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

Mit der geplanten Ortsumfahrung werden ruderalisierte Sandmagerrasen (Konflikt K7, K17, K23, K36 und K42) dauerhaft durch Überbauung in einem Gesamtumfang von 28.976m² zerstört. Aufgrund ihrer Lage im Wirkungsbereich der neuen Straße (bei zweistreifiger Straßenkategorie Wirkraum bis 150m parallel zur Fahrbahn) werden die zerschnittenen Sandmagerrasen und eine weitere Fläche außerdem durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag dauerhaft beeinträchtigt (Konflikt K7, K15, K17, K23, K36 und K42). Diese Beeinträchtigung von Sandmagerrasen erfolgt insgesamt auf einer Fläche von 196.860m².

Das Bauvorhaben führt weiterhin zum Verlust von Röhrichtbeständen (Konflikt K14, K18), Nasswiesen (Konflikt K17) und naturnahen Mooren (Konflikt K17). Durch den Straßenkörper gehen insgesamt 2.947m² dauerhaft verloren. Weitere 9.056m² werden durch Schadstoffeinträge während des Straßenbetriebs dauerhaft beeinträchtigt (Konflikt K4, K14, K17 und K18).

Von den gesetzlich geschützten Gehölzbeständen gehen 7.521m² durch direkte Inanspruchnahme der Straße dauerhaft verloren. Betroffen sind Teile von Erlenbrüchen (Konflikt K12), Feuchtgebüsch (Konflikt K13) und Baumhecken (Konflikt K16, K26 und K37). Die zerschnittenen, verbleibenden Gehölzflächen, die an die neue Trasse grenzen werden aufgrund ihrer Lage im Straßenwirkungsbereich betriebsbedingt in einem Umfang von 45.650m² dauerhaft beeinträchtigt (Konflikt K12, K13, K16, K21, K26, K37).

Zum Ausgleich der genannten Eingriffe hat der Vorhabenträger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant, zu deren Umsetzung er verpflichtet ist. Es wird eine Ausnahme vom Bauverbot gemäß § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V erteilt.

1.2.3.4 Ausnahme vom Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park

Die geplante Trasse beginnt an der L 25 im Südwesten Mirows, verläuft in östliche Richtung nördlich der Ortslage Starsow im Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“. Es wird eine Ausnahme vom Bauverbot gemäß Nr. II. Abs. 1 der LSG VO „Müritz-Seen-Park“ vom Juni 1962 erteilt.

1.2.3.5 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). 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; 03843-777-0) bereitgestellte elektronische Eingabeoberfläche zu nutzen.

1.2.3.6 Eingriffe in Wald

Dem Straßenbauamt Neustrelitz wird die **Waldumwandlung** nach § 15 LWaldG M-V als mitzuentscheidende Genehmigung unter nachfolgend aufgeführten Auflagen erteilt:

Die im angrenzenden Bereich der Umwandlungsflächen zu erhaltenden Wald- und Vegetationsbestände sind während der Durchführung der Baufreimachungsmaßnahmen (Waldrodung) und Baumaßnahmen gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Die Waldfläche darf erst unmittelbar vor der anderen Nutzung umgewandelt werden (§ 15 Abs.8 LWaldG)

- Nach § 15 Abs. 5 LWaldG M-V ist der Vorhabenträger zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung verpflichtet.
- Erdaufschüttungen und Verfestigungen/Versiegelungen im angrenzenden Waldbestand sind zu unterlassen. Das Lagern von Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen in den umliegenden Waldbeständen sind nicht

gestattet.

- Angrenzende Waldzufahrten sind nach Beendigung der Maßnahme wieder funktionstüchtig zu machen.

Für die Ersatzaufforstungsfläche (E 1) Gemarkung Kieve im Forstamt Wredenhagen sind folgende Auflagen zu beachten:

- Die Erstaufforstung ist mit einheimischen standortgerechten Baumarten und denen in Mecklenburg-Vorpommern geltenden Pflanzverbänden einschließlich Kultursicherung (mindestens 5 Jahre), Zaunbau gegen Wildverbiss und denen in Mecklenburg-Vorpommern geforderten Pflanzenherkünften durchzuführen. Der Randbereich ist als abgestufter Waldrand mit Waldessaum auszubilden.
- Zu Flächen mit anderen Nutzungsarten sind nach § 16 Abs.2 LWaldG entsprechende Mindestabstände einzuhalten.

Die Fläche der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme A 1.2 kann als zusätzliche Erstaufforstungsfläche übernommen werden. Die entsprechende **Erstaufforstungsgenehmigung** wird gemäß § 25 LWaldG mit folgenden Auflagen erteilt:

Die Aufforstung ist mit einheimischen standortgerechten Baumarten entsprechend dem Maßnahmeblatt zur Maßnahme A 1.2 zu realisieren.
Zu Flächen mit anderen Nutzungsarten sind nach § 16(2) LWaldG entsprechende Mindestabstände einzuhalten.

Darstellung Waldbilanz

Waldumwandlungsfläche	Verhältnis	Ersatzaufforstungsfläche
Gemarkung Starsow (Nr. 131474) Flur 4 Flurstücke 4, 8, 9 (alle teilweise) und Gemarkung Mirow (Nr. 131472) Flur 23 Flurstücke 17/2, 17/3 (beide teilweise) in Summe 0,63 ha lt. Waldbilanz	1:3	Gemarkung Kieve (Nr. 131364) Flur 7 Flurstück. 21 mit 1,89 ha
Gemarkung Starsow (Nr. 131474) Flur 4 Flurstücke 6, 33, 34, 35, Gemarkung Mirow (Nr. 131472) Flur 23 Flurstücke 1, 13, 14/1, 16, 17/1, 19 (alle teilweise) mit 2,773 ha lt. Waldbilanz	1:2	Gemarkung Kieve (Nr. 131364) Flur 7 Flstk. 21 mit 5,546 ha (gerundet 2,55ha)
Gemarkung Mirow (Nr. 131472) Flur 23 Flurstücke 12/3, 16; Flur 24 Flurstücke 250, 251, 253, 254, 278, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, Gemarkung Peetsch (Nr. 131473) Flur 8 Flurstücke 1, 2, 33 (alle teilweise) mit 2,54 ha lt. Waldbilanz	1:1	Gemarkung Kieve (Nr. 131364) Flur 7 Flurstück 21 mit 2,54 ha
Summe Waldumwandlungsfläche 5,94 ha	-	Summe Ersatzaufforstungsfläche 9,98 ha

1.2.3.7 Entscheidung über Ersatzgeldzahlungen

Eine Ersatzgeldzahlung nach § 15 Abs. 6 S.4 BNatSchG ist erforderlich, weil die vom Vorhaben verursachten Eingriffe durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht vollständig kompensiert werden.

Im Zuge der Ersatzmaßnahme Nr. 2: Kompensationsflächenpool – Sanierung des Zierker See in Neustrelitz ergibt sich ein Gesamtäquivalent in Höhe von 74,0678 ha. und ein Kostenendbetrag in Höhe von 985.263,36 €.

1.2.4 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht

1.2.4.1 Grundwasserschutz

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.

1.2.4.2 Abwasser

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.

1.2.4.3 Gewässerschutz während der Bauphase

Ein Havariefall während der Baudurchführung mit wassergefährdeten Stoffen wie beispielsweise Hydraulik, Öl oder Diesel ist unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte sowie dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie anzuzeigen.

1.2.4.4 Wasserrechtliche Erlaubnis

Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. November 2014 (BGBl. I S. 1724) 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 am 4. Juli 2011, GVOBl. M-V S. 759, wird dem

Straßenbauamt Neustrelitz

die Erlaubnis für folgende Gewässerbenutzungen unter Einhaltung der nachstehenden Auflagen erteilt. Diese Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 WHG).

Veränderungen der vorliegenden Planunterlagen sind bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte vorher schriftlich anzuzeigen. Bei Änderungen ohne vorherige Zustimmung durch die Wasserbehörde wird die wasserrechtliche Erlaubnis ungültig.

A. Gewässerbenutzung

Für eine ordnungsgemäße und schadlosen Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers wurden wegen der unterschiedlichen topographischen, geologischen, bodenkundlichen und wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten verschiedene Entwässerungslösungen geplant.

Es ist vorgesehen, Niederschlagswasser der befestigten Verkehrsflächen offen über das Bankett zu versickern bzw. straßenbegleitend Entwässerungseinrichtungen (Mulden/Gräben) anzulegen und dieses so dem Wasserkreislauf zuzuführen bzw. an mehreren Stellen in vorhandene Vorfluter einzuleiten. Hierbei handelt es sich entsprechend des § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) um Benutzungen von Gewässern und zwar

- Versickerung in den Untergrund/in das Grundwasser (Mulden und Sickergräben)
- Direkteinleitungen in Oberflächengewässer

I. Zweck und Umfang

Die Benutzung dient der Einleitung gesammelten Niederschlagswassers von den durch die geplante Ausbaumaßnahme der B198, Ortsumgehung Mirow befestigten Flächen in das Grundwasser sowie in die gemäß Tabelle benannten Gewässer 2. Ordnung.

Die maximal zulässigen Einleitmengen, gemessen am Einlauf (Koordinaten) in das jeweilige Gewässer ist den Tabellen 1 und 2 der Anlage A zu entnehmen.

II. Nebenbestimmungen

Die wasserrechtliche Entscheidung zur Gewässerbenutzung ist unbefristet.

Die Benutzung hat entsprechend den zur Entscheidung vorgelegten wasserrechtlich relevanten Planfeststellungsunterlagen zu entsprechen.

Die Ableitung des von einigen Straßenabschnitten anfallenden Niederschlagswasser über die Böschungen in Straßenmulden und –gräben ist entsprechend der Planung nach den Regelwerken DWA und RAS-Ew auszuführen.

Die am Bauwerk BW 5 S vor Einleitung in die Müritz-Havel-Wasserstraße vorgesehene Behandlungsanlage - Sandfang mit Abscheiderfunktion für Leichtflüssigkeiten - ist im Interesse des Gewässerschutzes wie in den Unterlagen erläutert, zu errichten.

Der Abschluss der Maßnahmen an den Gewässern im Bereich der Starsowniederung ist der zuständigen unteren Wasserbehörde und dem Wasser- und Bodenverband mindestens zwei Wochen vor Fertigstellung zur Abnahme anzuzeigen. Mit der Anzeige ist der unteren Wasserbehörde schriftlich zu bestätigen, dass die Arbeiten entsprechend der Planfeststellung und der wasserbehördlichen Vorgaben durchgeführt wurden.

In die beplanten Gewässerabschnitte einmündende Leitungen/Dränagen und/oder Schächte sind zu berücksichtigen, in geeigneter Weise in die auszubauenden Gewässerabschnitte einzubinden und in der Funktionstüchtigkeit zu erhalten.

Die ausgebauten/veränderten Gewässerabschnitte sind einzumessen und katastermäßig zu erfassen. Die Bestandsunterlagen sind der unteren Wasserbehörde zur Prüfung und Weitergabe an den Wasser- und Bodenverband vorzulegen.

Die gesamte Abwasseranlage, insbesondere deren Einläufe, Rohrleitungen, Schächte mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider sind regelmäßig zu reinigen, zu überwachen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Hierüber ist Nachweis zu führen.

Über Vorkommnisse, welche erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangen können, ist der Landrat des Kreises Mecklenburgische Seenplatte als

zuständige Wasserbehörde unverzüglich zu informieren.

Gemäß Landschaftspflegerischen Begleitplans ist auf der Südseite des Graben L 03 eine Bepflanzung vorgesehen. Hinsichtlich des Abstandes zur Böschungsoberkante ist eine Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband im Zuge der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung vorzunehmen.

B. Gewässerkreuzungen

Durch die gewählte Trasse werden mehrere Gewässer 2. Ordnung (Vorfluter) gekreuzt, die sich in der Unterhaltungspflicht des Wasser- und Bodenverbandes „Obere Havel/Obere Tollense“ mit Sitz in Neubrandenburg befinden. Die an den betroffenen Vorflutern vorgesehenen Maßnahmen sind in der Unterlage 13.1 Tabelle 1 dargestellt. Nachfolgende Auflagen sind zu beachten:

- Bei allen Maßnahmen ist ordnungsgemäße Wasserführung des Wasserlaufes während der Bauarbeiten zu gewährleisten.

I. Bau-km 0+083,535 – Graben L03 Neubau Brückenbauwerk BW 1 S

- Nach dem Rückbau der Rohrleitung L03 ist der Böschungsfuß im offenen Graben zu stabilisieren.
- Das Böschungsverhältnis des ausgebauten Gewässerprofils sollte => 1 : 1,5 betragen.

II. Bau-km 0+259,416 bis 0+315,599 – Graben 61 Umlegen parallel der B 198

- Die Fließrichtung ist zu erhalten.
- Bei der Verbindung mit Graben 56 ist die Höhendifferenz durch den Einbau einer Schwelle zu sichern.

III. Bau-km 0+315,599 bis 0+428,610 – Graben 56 Umlegen parallel der B 198

- Die Fließrichtung ist zu erhalten.

IV. Bau-km 0+573,268 – Graben 55 Neubau Brückenbauwerk BW 2 S

V. Bau-km 0+636,710 bis 0+670,490 – Graben 54 Verkürzung um 26,29 m

VI. Bau-km 0+761,187 – Graben 53 Neubau Brückenbauwerk BW 3 S

- Bei der Umlegung eines Teilabschnittes des Grabens ist das Gefälle entsprechend anzupassen.

VII. Bau-km 0+758,310 bis 0+772,435 – Graben 49 Verkürzung um 21,31m

VIII. Bau-km 0+885,823 bis 0+907,453 – Graben 52 Verkürzung um 24,54m

IX. Bau-km 3+473,798 – Rohrleitung L35 Überbauung und Anschluss der Sickerrohrleitung

- Da die Rohrleitung L35 nicht eingemessen ist kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Rohrleitungsabschnitt im Zuge der Straßenbaumaßnahme überbaut wird.
- Bei einer Überbauung der Leitung ist eine Umverlegung des betroffenen Abschnittes erforderlich.
- Der Anschluss an die vorhandene Rohrleitung ist über 2x Schachtbauwerke DN 1000 zu realisieren.
- Der Abstand der Leitung zum Straßenkörper wird auf mindestens 7m festgesetzt.
- Verdeckte Dränagen dürfen nicht unterbrochen werden.
- Vor dem Anschlusspunkt der Sickerrohrleitung an den L35 ist ein Sandfang mit Tauchwand zu errichten.

C. Gewässerausbau

Die in Unterlage 13.1, Tabelle 1 genannten Maßnahmen sowie die in Unterlage 1 Kapitel 4.4.5.1 Vorlast-/Überschüttung unter 1. bis 8. dargestellten Maßnahmen stellen teilweise Gewässerausbautatbestände dar.

Diesen Maßnahmen wird zugestimmt unter der Maßgabe, dass die Funktion des betroffenen Grabensystems einschließlich vorhandener Dränagen sowohl während der Bauphase als auch nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung aufrechterhalten bleibt. Folgende Auflagen sind einzuhalten:

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

Die Unterhaltung der Gewässer im unmittelbaren Kreuzungsbereich (Durchlässe und Brücken) erstreckt sich lediglich auf die Beräumung zur Gewährleistung des Wasserabflusses. Die in Unterlage 1 Punkt 5.2 dargestellte Beteiligung richtet sich nach der Satzung in der aktuell gültigen Fassung des Wasser- und Bodenverbands „Obere Havel/ Obere Tollense“ Neubrandenburg. Entsprechend § 3 Abs. 1 ist das SBA Neustrelitz dingliches Mitglied im Verband. Die Kostenerhebung ist in den §§ 18 und 19 sowie in Anlage 1 geregelt. Der § 19 Abs. 2 enthält darüber hinaus die Regelung zu eventuellen Erschwerniskosten.

In die beplanten Gewässerabschnitte einmündende Leitungen/Dränagen und/oder Schächte sind zu berücksichtigen, in geeigneter Weise in die auszubauenden Gewässerabschnitte einzubinden und in der Funktionstüchtigkeit zu erhalten.

Gemäß Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist auf der Südseite des Grabens L03 eine Bepflanzung vorgesehen. Hinsichtlich des Abstandes zur Böschungsoberkante ist eine Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband vorzunehmen.

D. Durchlässe

Für sämtliche Durchlässe obliegt dem Träger der jeweiligen Straßenbaulast die Baulast.

E. Wasserbuch

Nach Unanfechtbarkeit der Entscheidung werden dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern als zuständige Wasserbuchbehörde die entsprechenden Unterlagen (Unterlage 13) vom Vorhabenträger zugeleitet.

F. Drainagen und Sammler

Die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Drainagen und Sammler, die aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Gewässer im Sinne des § 2 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz-WHG) in Verbindung mit § 1 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landeswassergesetz-LWaG) sind, dient der Aufrechterhaltung der Entwässerung des durch den Zubringer zerschnittenen natürlichen Einzugsgebietes und ist mit den jeweiligen Eigentümern abzustimmen.

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

1.2.4.5 Wasserwegerecht

A. Zweck und Umfang

Durch die Planung betroffen ist die Müritz-Havel-Wasserstraße als eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes, über die im Zuge der Baumaßnahme eine Brücke gebaut werden soll.

Im Zuge des Südabschnitts der Ortsumgehung Mirow quert die B 198 am Bau-km 1+743,126 die Müritz-Havel-Wasserstraße bei ca. km 21,260. Neben der Absicherung des Verkehrs auf der Wasserstraße im Mittelfeld sind zwei Randfelder als Querungsmöglichkeit für Tiere sowie als vernässte Uferbereiche vorzusehen.

Bei der Planung des Bauwerks „BW 5 S, Brücke über die Müritz-Havel-Wasserstraße“ werden für die touristisch genutzte Bundeswasserstraße I (niedrigste Kategorie) folgende Belange nach den Vorgaben des WSA Eberswalde berücksichtigt:

Lichte Durchfahrtshöhe 4,25 m (Bemessungswasserstand - MHW: 59,20 NHN (DHHN 92))

B. Auflagen

Die Schifffahrt darf weder behindert oder gefährdet werden.

Hinsichtlich der erforderlichen Durchfahrtshöhen und –breiten sind die „Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen“ (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1998) maßgebend. Beim Neubau von Brücken über Bundeswasserstraßen der Klasse III oder weniger (die Müritz-Havel-Wasserstraße ist im Ist-Zustand Wasserstraßenklasse I zugeordnet) ohne weitergehende Ausbauplanung die bisher für die Wasserstraße jeweils festgelegte bzw. vorhandene Mindestdurchfahrtshöhe einzuhalten.

Die Einleitstellen von Brückenentwässerung sind böschungsbündig bzw. im Spundwandtal zu errichten. Die Einleitgeschwindigkeit darf nachweislich nicht mehr als 0.4m/s betragen.

Die Brückenpfeiler bzw. die daran anschließenden Spundwände müssen ordnungsgemäß in die vorhandene Ufersicherung von der Wasserstraße einbinden. Dazu sind die Spundwände bis 2,00m vor/hinter die Brückenkappen weiterzuführen und müssen dann unter 45° landseitig hinter die Faschinen bzw. Pfahlpakete einbinden.

Das neue Brückenbauwerk ist nach DIN 1055-9 auf Schiffsanprall zu bemessen. Dazu ist der Gefährdungsraum nach den „Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsraumes an Bundeswasserstraßen, Ausgabe 2010“ zu bestimmen.

Grundsätzlich ist während der Bauphase jederzeit ein einschiffiger Schiffsverkehr der max. zugelassenen Schiffsgröße zu gewährleisten.

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist rechtzeitig vor Baubeginn beim Wasser- und

Schiffahrtsamt Eberswalde eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Zustimmung zu beantragen, da die Bautechnologie zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht feststeht.

Für die Baudurchführung ist 6 Wochen vor Baubeginn beim Schiffahrtsbüro (Fax: 03334/276363) schriftlich der Antrage auf Herausgabe eines schiffahrtspolizeilichen Hinweises zu stellen.

Teilweise sowie volle Schiffahrtssperrungen der Wasserstraße sind 6 Wochen vorher beim Schiffahrtsbüro schriftlich zu beantragen, so kurz wie möglich zu halten und in die verkehrsrärmste Zeit zu legen. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Bundeswasserstraße wird während der Sommermonate eine längere Vollsperrung der Wasserstraße nicht oder nur in den Nachtstunden möglich sein.

1.2.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz

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

Kontaminierter Straßenaufbruch, Bauschutt oder Bodenaushub sind als besonders überwachungsbedürftiger Abfall einzustufen, der nur in dafür zugelassene Anlagen durch entsprechende Unternehmen entsorgt oder behandelt werden darf. Eine Wiederverwertung zur Herstellung von Wegen, Sichtschutzwällen und anderen baulichen Anlagen ist auf der Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes verboten.

Entsprechend den Untersuchungsergebnissen des Bodens ist dieser im Weiteren entsprechend den Vorgaben der Grundsätze der BBodSchVO und der TR Boden der Endlagerung zuzuführen. Die Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung) vom 20.10.2006 (BGBl I 2298) ist zu beachten.

Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden und somit die Vorschriften dieses Gesetzes eingehalten werden. 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 BBodSchVO 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 4 der Verordnung vom 5. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4043) geändert worden ist) ist zu beachten. Der Vorhabenträger hat das Umweltamt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte umgehend zu informieren.

Soweit im Rahmen von Baumaßnahmen Überschussböden anfallen bzw. Bodenmaterial auf dem Grundstück auf- oder eingebracht werden soll, haben die nach § 7 Bundes-Bodenschutzgesetz Pflichtigen Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen. Die Forderungen der §§ 10 bis 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sind zu beachten. Auf die Einhaltung der Anforderungen der DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial 5/1998) wird besonders hingewiesen.

1.2.6 Denkmalschutz

Im Bereich des Vorhabens sind Bodendenkmale bekannt und/oder ernsthaft anzunehmen.

Das Vorhaben wird nach § 7 DSchG M-V genehmigt. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand berührt das Vorhaben Bodendenkmale (Anlage B1 bis B4).

Für die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der Arbeiten sind gemäß §6 Abs. 3 Nr. 2-4 UVPG folgende Untersuchungen vorzunehmen:

- Feststellung des Zustandes, der Qualität und der exakten Ausdehnung der Bodendenkmale anhand allgemein anerkannter Prüfmethoden
- Beschreibung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen in die Bodendenkmale

Die Untersuchungen müssen von qualifizierten Fachkräften vorgenommen werden, die mit den allgemein anerkannten Prüfmethoden vertraut sind. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig zu berichten.

Der Beginn von Erdarbeiten ist zwei Wochen vorher schriftlich und verbindlich der unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, 17192 Waren, Zum Amtsbrink 2, Frau Holz, Tel.: 03991/78 2429) anzuzeigen. Der Beginn der Erdarbeiten ist zudem dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege (19055 Schwerin, Domhof 4/5. Tel.: 0385/58879111, FAX 0385/58879344) spätestens zwei Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

Während der Bauausführungsphase ist darauf zu achten, dass Bodendenkmale (Urnenscherben, Steinsetzungen, Mauern, Mauerreste, Hölzer, Holzkonstruktionen, Bestattungen, Skelettreste, Münzen u.ä.), die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gem. § 11 DSchG M-V unverzüglich der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind. Anzeigepflicht besteht für den Entdecker, den Leiter der Arbeiten, den Grundeigentümer oder zufällige Zeugen, die den Wert des Gegenstandes erkennen.

Der Fund und die Fundstelle sind in einem unveränderten Zustand zu erhalten. Diese Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige. Eine Fristverlängerung für eine fachgerechte Untersuchung im Rahmen des Zumutbaren ist möglich.

Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der mit der Farbe Blau gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden. Die Kosten für Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffes (§ 6 Abs.5 DSchG M-V). Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals/ der Bodendenkmale ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

1.2.7 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.

1.2.8 Kataster- und Vermessungswesen

Im Planbereich befinden sich gesetzlich geschützte Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagentnetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

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

- Vermessungsmarken dürfen nicht unbefugt eingebracht, in ihrer Lage verändert oder entfernt werden.
- Zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerefestpunktfeldes darf eine kreisförmige Schutzfläche von zwei Metern Durchmesser weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert werden. Um die mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken auch zukünftig für satellitengestützte Messverfahren (z.B. GPS) nutzen zu können, sollten im Umkreis von 30 m um die Vermessungsmarken Anpflanzungen von Bäumen oder hohen Sträuchern vermieden werden.
- Der feste Stand, die Erkennbarkeit und die Verwendbarkeit der Vermessungsmarken dürfen nicht gefährdet werden, es sei denn, notwendige Maßnahmen rechtfertigen eine Gefährdung der Vermessungsmarken.
- Wer notwendige Maßnahmen treffen will, durch die geodätische Festpunkte gefährdet werden können, hat dies unverzüglich dem Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen mitzuteilen.

Falls Festpunkte bereits jetzt durch das Bauvorhaben gefährdet sind, ist rechtzeitig (ca. 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme) ein Antrag auf Verlegung des Festpunktes beim Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen zu stellen. Das Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte ist zu beachten.

Grenzmarken sind ebenfalls zu schützen sind (§ 26 Abs. 8 GeoVermG M-V). 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 Vorhabenträger. Zuwiderhandlungen und Unterlassung der Meldepflicht können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

Ein Zuwiderhandeln gegen die genannten gesetzlichen Bestimmungen ist eine Ordnungswidrigkeit und kann mit einer Geldbuße bis zu 5 000 Euro geahndet werden.

1.2.9 Verkehrsrechtliche Anordnungen

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

Für eine notwendige Verkehrsraumeinschränkung ist durch das mit der Bauausführung beauftragte Unternehmen vor Beginn der Bauphase eine verkehrsrechtliche Anordnung gemäß §45 Abs. 6 StVO beim Straßenbauamt Neustrelitz einzuholen.

1.2.10 Immissionsschutz

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

1.2.11 Munitionsfunde

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.

Es ist verboten, entdeckte Kampfmittel zu berühren, ihre Lage zu verändern oder in Besitz zu nehmen. Ferner ist es verboten, Flächen mit Kampfmitteln zu betreten und/oder Anlagen bzw. Vorrichtungen zur Kennzeichnung des Gefahrenbereiches zu beschädigen, unwirksam zu machen oder zu beseitigen.

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

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme ist das Waldgebiet nahe der Anschlussstelle in Richtung Wesenberg als kampfmittelbelastet ausgewiesen. Deshalb ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine Kampfmittelbelastungsauskunft beim Munitionsbergungsdienst einzuholen.

1.2.12 Versorgungsleitungen

TöB 8 E.DIS AG Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern

Im Planbereich befinden sich 0,4-kV-Kabel, 20-kV-Kabel, 20-kV-Freileitungen und Gasleitungen der E.DIS AG.

Die „Hinweise und Richtlinie zu Arbeiten in der Nähe von Verteilungsanlagen der E.DIS AG“, „die Hinweise und Richtlinien zu Arbeiten in der Nähe von Kabelanlagen der E.DIS AG“, die Hinweise und Richtlinien zu Arbeiten in der Nähe von Freileitungen der E.DIS AG“, „die Hinweise und wichtige Richtlinien zum Schutz erdverlegter Gasleitungen der E.DIS AG“ und „die Hinweise zum Verhalten bei Beschädigungen an Gasverteilungsanlagen der E.DIS AG“ sind in der Baudurchführung zu berücksichtigen.

Bei über die Planung hinausgehenden Vorhaben und Planungen ist eine erneute Bestandsplan-Auskunft erforderlich.

Der Vorhabenträger hat sich 14 Tage vor Baubeginn mit der E.DIS in Verbindung zu setzen. Die E.DIS AG ist zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen.

Vor Beginn der Arbeiten ist eine Vororteinweisung erforderlich. Dafür ist das Formblatt der E.DIS AG „Einweisung“ zu verwenden.

TöB 10 Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Planbereich befinden sich Kommunikationslinien der Deutschen Telekom AG.

Es ist zu beachten, dass sich die bauausführende Tiefbaufirma 14 Tage vor dem Beginn der Bauarbeiten über oder in der Nähe der Telekommunikationslinien durch die Deutsche Telekom mittels Auskunft zu Ausgrabungen Dritte einweisen lässt, 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 Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten. Das Telekommunikationsgesetz ist

zu beachten.

Die Deutsche Telekom Netzproduktion ist zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen.

TöB 14 Wasserzweckverband Strelitz

Folgende Maßnahmen zum Schutz der Anlagen werden erforderlich:

-in Höhe der Station 0+018,00 Umverlegung der Trinkwasser-, Abwasserdruckrohrleitung und Steuerkabel im Bereich des Straßenkörpers jeweils im Schutzrohr

-in Höhe der Station 0+110,00 (Knoten L 25, Süd) Umverlegung der Trinkwasser-, Abwasserdruckrohrleitung und Steuerkabel im Bereich des Straßenkörpers jeweils im Schutzrohr und Anbindung an die vorhandenen Leitungen/Kabel in Höhe der Station 0+063,00

-in Höhe der Station 3+040,00 Umverlegung der Trinkwasser-, Abwasserdruckrohrleitung und Steuerkabel im Bereich des Straßenkörpers jeweils im Schutzrohr

Die Details zu den Leitungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und mit dem Zweckverband Strelitz abzustimmen.

Die vorhandene Überdeckung der Leitungen ist nicht durch Auf- bzw. Abtrag zu verändern.

Vorhandene Schieber, Schächte und Hydranten sind zu sichern und auf das Geländenniveau auszugleichen.

1.2.13 Bahnanlagen

P4 Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Transporte der Erdmassen, die innerhalb der Baustrecke gewonnen und auch wieder eingebaut werden, ausschließlich im Trassenbereich durchzuführen. Zum Zeitpunkt der erforderlichen Massentransporte von der Westseite des Bauwerkes 5 auf die Ostseite des Bauwerkes 5 ist die Brücke (BW5) bereits vorhanden und kann für die Transporte genutzt werden.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, eine Beweissicherung am Bahnübergang in die Ausführungsplanung aufzunehmen. Diese erfolgt vor Beginn der Bauarbeiten.

1.2.14 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. Abweichungen bedürfen der Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

1.3 Entscheidungen über Einwendungen

Einzelne Einwendungen privat Betroffener werden im Zuge dieses Beschlusses entschieden. Hierzu wird auf Punkt 3.2.6 des Beschlusses verwiesen.

1.4.2 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.

2. SACHVERHALT

2.1 Beschreibung des Vorhabens

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.

2.1.1 Planerische Beschreibung

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.

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 Südabschnittes liegt am Schnittpunkt mit der Landesstraße L 25 von Mirow nach Starsow (Abschnitt 30; km 4,262) in Richtung Südosten. Das Bauende befindet sich ca. 1,2 km hinter dem Ortsausgang Mirow auf der vorhandenen B 198 (Abschnitt 150; km 2,238).

Die Trasse verläuft nordöstlich an Starsow vorbei, quert erst die Müritz-Havel-Wasserstraße, dann südlich der Kläranlage Mirow die Kreisstraße MST 5 (Mirow - Peetsch) und bindet schließlich wieder an die B 198 an. Die Ausbaulänge inklusive erforderlichem Knotenpunktausbau Knoten L 25 beträgt 4.957 m. Das sich im Bereich Starsow befindende Grabensystem wird teilweise mittels Überführungsbauwerken gequert. An Kreuzungspunkten mit Wirtschaftswegen werden die durchschnittenen Wege teilweise parallel der Trasse geführt und an das bestehende Wegesystem angeschlossen. Die Einbindung ins bestehende Straßennetz erfolgt an der L 25 (Knoten L 25) und an der MST 5 (Knoten MST 5) jeweils mit einer plangleichen Kreuzung sowie an der vorhandenen B 198 mit einer plangleichen Einmündung (Knoten Ost).

2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Trasse befindet sich außerhalb bebauter Gebiete. Sie ist gemäß „Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN) in die Straßenkategorie LS I (Landstraße, großräumige Verbindungsfunktion) einzuordnen und wird auch als solche ausgebaut. Der Ausbauquerschnitt erfolgt mit einem RQ 10,5 mit verbreiterten Randstreifen 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.

Beginnend an der L 25 (plangleiche Kreuzung) verläuft die B 198 in freier Lage durch/über ein bestehendes Grabensystem (Überführungsbauwerke BW 1 S bis BW 3 S). Im weiteren Verlauf führt sie durch verschiedenartige Wälder und über unbewachsene Flächen um die Müritz-Havel Wasserstraße (Überführungsbauwerk BW 5 S) zu kreuzen. In der Weiterführung bis weit hinter den Kreuzungspunkt mit der MST 5 (plangleiche Kreuzung) werden Wirtschaftswege, Ödland und Ackerflächen überquert. Anschließend führt sie nochmals durch Nadelwald um dann kurz vor der Einmündung in die vorhandene B 198 über Ackerflächen zu verlaufen.

Die östliche Anbindung Mirows erfolgt als plangleiche Einmündung. Die vorhandene B 198 zwischen dieser Einmündung und dem Anschluss der Ortsumgehung wird zurückgebaut.

Zu- bzw. Abfahrtsmöglichkeiten zur bzw. von der OU werden unter anderem für Wegeanbindungen, im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße für die Brückenprüf- und -wartungsarbeiten, zur Erreichbarkeit von Äckern/Feldern und unmittelbar am Bauende für die Erreichbarkeit des angrenzenden Waldes geschaffen. Durchtrennte Wegebeziehungen werden im vorhandenen Wegenetz umgeleitet und auf den verbleibenden bestehenden Wegen geführt.

Nebenanlagen im Verlauf der B 198 sind nicht vorgesehen.

Das Abführen des Oberflächenwassers der Fahrbahn wird größtenteils als offene Entwässerung gelöst werden. Lediglich im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße erfolgt eine Sammlung des Oberflächenwasser und der Einleitung in die Müritz-Havel-Wasserstraße.

Die Ausbaulängen der durchgehenden Strecke, der Knotenpunkte und Einmündungen stellen sich wie folgt dar:

B 198 -0+026,939 bis 4+930,0 - 4,957 km

L 25 NO 0+000,0 bis 0+100,0 - 0,100 km

L 25 SW 0+000,0 bis 0+200,0 - 0,200 km

MST 5 N 0+000,0 bis 0+053,109 - 0,053 km

MST 5 S 0+000,0 bis 0+111,879 - 0,112 km

Stadtanschluss Knoten Ost 0+000,0 bis 0+092,0 - 0,092 km

2.2 Vorgängige Planungsstufen

2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das Bauvorhaben der B 198 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 (Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

2.2.2 Raumordnung/Landesplanung

Die in den Planfeststellungsentwurf aufgenommene Linienführung (Variante 3b Südabschnitt) entspricht den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und der Linienbestimmung getroffen worden sind. Kleinräumige Trassenoptimierungen fanden unter Berücksichtigung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung (Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, 2006) in Verbindung mit den Ergebnissen der Bestandskartierungen statt. Dabei wurden auch die Ergänzungen und wesentlichen Änderungen aus dem Gesehenvermerk vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berücksichtigt.

2.2.3 Linienbestimmung

Vergleich der Varianten und Wahl der Linie Im Rahmen der Vorplanung sind 4 Varianten untersucht worden, die Varianten 1 bis 3a und als Untervariante zu 3a die Variante 3b. Fünf weitere Achsvarianten (Achse A 1 bis A 5) sind im Rahmen der Feintrassierung der gewählten Linie untersucht worden, mit dem Ziel, diese Linienführung so umweltschonend wie irgend möglich zu gestalten.

2.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Auf Antrag des Straßenbauamtes Neustrelitz vom 4. Juni 2014 ist für den Neubau der B 198 Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt von Bau-km -0+027 bis Bau-km 4+930) im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG M-V i. V. m. § 17a FStrG durchgeführt worden.

Nachfolgende Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen sind mit Schreiben vom 18. Juni.2014 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form auf das Planfeststellungsverfahren hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis zum 07. August .2014 aufgefordert worden.

Nr.	Träger öffentlicher Belange (TöB)
1	Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte
2	Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; Bauamt, Sachgebiet Kreisplanung
3	Amt für Raumordnung und Landesplanung
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	50 Hertz Transmission GmbH; Regionalmanagement
8	E.DIS AG; Regionalbereich M-V
9	GDMcom mbH; Auskunft und Genehmigung
10	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
11	Kabel Deutschland; Vertrieb und Service GmbH
12	Vodafone GmbH; Region Nord-Ost
13	Vattenfall Europe Transmission GmbH; Regionalzentrum Nord
14	Wasserzweckverband Strelitz
15	Landesamt für innere Verwaltung M-V; Vermessungs- und Katasterwesen
16	Nationalparkamt Müritz
17	Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz M-V; Munitionsbergungsdienst
18	Polizeipräsidium Neubrandenburg; Bereich Verkehr
19	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt; Mecklenburgische Seenplatte
20	Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde
21	Bergamt Stralsund
22	Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH

23	IHK Neubrandenburg
24	DB Netz AG
25	DB Kommunikationstechnik GmbH
26	Eisenbahn-Bundesamt; Außenstelle Hamburg/ Schwerin
27	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
28	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3
29	Bodenverwertungs- und –verwaltungs GmbH
30	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
31	Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH
32	Amt Röbel-Müritz
33	Stadt Neustrelitz; Amt für Stadtplanung und Umweltentwicklung

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

Die nach § 3 UmwRG vom Land Mecklenburg-Vorpommern anerkannten Naturschutzvereinigungen, welche nach § 63 Abs.2 Nr.6 BNatSchG im Planfeststellungsverfahren zu beteiligen sind, wurden entsprechend § 17a, Satz 1, Nr. 2 FStrG i.V.m § 73 VwVfG M-V durch die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung über das Verfahren informiert.

Dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV Mecklenburg-Vorpommern (BUND) sind auf Wunsch die Planunterlagen in digitaler Form übersandt worden. Er hat daraufhin eine Stellungnahme abgegeben.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 25. Juni 2014 bis einschließlich 24. Juli 2014

im Raum 09 des Amtes Mecklenburgische Kleinseenplatte, Rudolf-Breitscheid-Str.24
in 17252 Mirow und

im Raum 33 des Amtes Röbel-Müritz, Marktplatz 1 in 17207 Röbel/ Müritz

öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Des Weiteren erfolgte die gleichzeitige Veröffentlichung der Planung auf der Webseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr.

Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gem. § 73 Abs.5 VwVfG M-V ortsüblich bekannt gemacht worden. In dem Zusammenhang ist unter Angabe des entsprechenden Links auf die Veröffentlichung im Internet hingewiesen worden,

Nichtortsansässige, von der Planung Betroffene, sind über die Auslegung der Plans durch Übersendung des Bekanntmachungstextes informiert worden.

Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 07. August 2014.

Gegen die Straßenplanung sind Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Einwendungen Privater erhoben worden. Diese Einwendungen und Stellungnahmen, soweit sie rechtzeitig erhoben wurden, sind an folgenden Tagen im Sitzungssaal des Amtes Mecklenburgische Kleinseenplatte in Mirow erörtert worden:

für privat betroffene Einwender am 23. Oktober 2014 und
für Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereinigungen am 22.
Oktober 2014.

Diese Erörterungstermine sind vom Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte zuvor fristgerecht gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG ortsüblich bekannt gemacht worden.

Darüber hinaus sind die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und diejenigen Einwender, die fristgerecht Einwendungen erhoben haben, durch die Anhörungsbehörde über die Termine schriftlich benachrichtigt worden.

Den beteiligten Behörden und den im Erörterungstermin anwesenden Einwendern, die Einwendungen rechtzeitig erhoben haben, wurde der sie betreffende Teil der Niederschrift über den Erörterungstermin übersandt.

Auf vorgenommene Planänderungen sind die beteiligten Behörden und Versorgungsunternehmen mit Schreiben vom 18. November 2014 unter Beifügung der geänderten Planunterlagen hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis zum 05. Dezember 2014 aufgefordert worden.

Die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens wurden der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 31. Juli 2014 vorgelegt.

2.4 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG

Es wird auf Unterlage 12.6 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die dortigen Ausführungen geprüft und nachvollzogen.

3. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung

3.1.1 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 MV). 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 MV). Die Planfeststellungsbehörde entscheidet insbesondere auch über die Erteilung wasserrechtlicher, naturschutzfachlicher, bergrechtlicher und waldrechtlicher Erlaubnisse.

3.1.2 Verfahren

3.1.2.1 Zuständigkeit

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

3.1.2.2 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG M-V ist ordnungsgemäß durchgeführt worden.

P7 - P 72 (ohne P 39)

Verfahrensrechtliche Rüge

Ein Teil der Einwender der Bürgerinitiative rügen zu Beginn des Erörterungstermins, dass im Planfeststellungsverfahren zur B198 Ortsumgehung Mirow (Südabschnitt) die Wahrnehmung des rechtlichen Gehörs und damit ein Verfassungsrecht und das Gebot eines fairen Verwaltungsverfahrens verletzt worden sind. Es wird angeführt, dass die Einwendungsfrist vom 25.07.2014 bis zum 07.08.2014 sowie der Erörterungstermin am 23.10.2014 innerhalb der Schulferienzeit in Mecklenburg-Vorpommern lagen. Gefordert wird deshalb die Heilung des Verfahrensfehlers. Ein entsprechendes Schreiben vom 23.10.2014 ist der Anhörungsbehörde zu Beginn des Erörterungstermins übergeben worden und befindet sich in den Anhörungsunterlagen zur Bürgerinitiative Starsow.

Die Verfahrensrüge wird zurückgewiesen.

Aus den gesetzlichen Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes zum Anhörungsverfahren lässt sich kein Anspruch auf Einwendungsfristen oder Erörterungstermine außerhalb der Ferienzeiten ableiten. Auch in den entsprechenden Kommentierungen erfolgen zu der Thematik keine Ausführungen.

Zwar ist die Anhörungsbehörde bemüht möglichst allen Betroffenen die Gelegenheit zur Beteiligung zu gestatten, es ist jedoch nicht umsetzbar bei sämtlichen Verfahren, die Ferienzeiten komplett auszusparen. Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren müsste man für nichtortsansässige Betroffene bundesweit Ferienzeiten berücksichtigen, was dazu führt, dass eine fristgerechte Arbeit nicht mehr stattfinden kann. Die Einwender gehen von einer Einwendungsfrist vom 25. Juli 2014 bis 07. August 2014 aus. Zu berücksichtigen ist, dass bereits während des Zeitraumes der Auslegung seit dem 25. Juni 2014 Einwendungen erhoben werden konnten.

Die Anhörungsbehörde hat sich bei der Bestimmung der Einwendungsfrist sowie des Erörterungstermins an die rechtlichen Vorgaben gehalten. Ein Verfahrensfehler ist nicht ersichtlich.

Einwendungen, welche sich auf das vorgängige Raumordnungsverfahren beziehen, werden unter Punkt 3.2.5.1 „Raumordnung, Landes- und Regionalplanung“ erörtert.

Einwendungen, welche sich auf naturschutzfachliche Aspekte zum Trassenverlauf beziehen, werden unter Punkt 3.2.4.3. IV. „Einwendungen und Stellungnahmen zu den Umweltauswirkungen“ erörtert.

Einwendungen, die sich auf den Punkt Gesundheit beziehen, werden unter Punkt 3.2.5.2 „Immissionsschutz“ erörtert.

3.1.2.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben wurde gemäß (§ 17 Abs. 1 S. 2 FStrG i.V.m.) §§ 2 und 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt, die nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Durch diese Untersuchungen sind die durch das Vorhaben betroffenen Schutzgüter i.S.d. § 1 UVPG erfasst und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Schutzgüter angemessen bewertet worden. Die angewandten Methoden sind sachgerecht und entsprechen der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend.

Die Ergebnisse beruhen auf der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren (INROS LACKNER AG, 2009a), die auf folgenden vorgelagerten Untersuchungen aufbaut:

-der Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Mirow im Zuge der B 198 [IBS INGENIEURBÜRO SCHWERIN, 1991-1993]

-der Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Mirow im Zuge der B 198 [PLANUNGSBÜRO KOESLING, 2000]

-der floristisch-faunistischen Bestandsfassung ausgewählter Teilflächen zur Ortsumgehung Mirow [PLAN AKZENT ROSTOCK, 2001]

Die Grenze des Untersuchungsraumes wurde innerhalb eines Scopingtermins im Einvernehmen mit den Trägern öffentlicher Belange fixiert (26.04.2004). Sie berücksichtigt naturräumliche Kriterien ebenso wie verkehrsplanerische Lösungsansätze. Die Größe des Untersuchungsraumes beträgt ca. 970 ha.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes fand wie folgt statt:

- im Norden: bis ca. 300 m nördlich der B 198
- im Osten bis ca. 1,3 km östlich der Bahnquerung der B 198
- im Süden bis ca. 900 m südlich von „Hohe Brücke“
- im Westen bis unmittelbar westlich der Gemeinde Starsow

Der Landschaftspflegerische Begleitplan wurde auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt (PLAN AKZENT Rostock, April 2014; überarbeitet November 2014). Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0) verwiesen. In der Bekanntmachung der Planauslegung hat die Anhörungsbehörde darauf hingewiesen, dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 6 Abs. 3 UVPG notwendigen Angaben enthalten und die Anhörung auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 9 Abs. 1 UVPG umfasst.

Die Planfeststellungsbehörde hat die genannten Unterlagen sowie die hierzu erhaltenen Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und in die Abwägung eingestellt.

3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung

3.2.1 Planungsermessen

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte 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 Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote. Sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2.2 Planrechtfertigung

3.2.2.1 Bedarfsplanung nach Fernstraßenausbaugesetz

Mit dem 5. FStrAbÄndG vom 04. Oktober 2004 wurde der Bau der B198 Ortsumgehung Mirow im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der Ortsumgehung Mirow geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt, so §1 Abs. 2 FStrAbG.

Entsprechend ihrer Netzfunktion und Streckencharakteristik wird die Ortsumgehung Mirow als anbaufreie, einbahnige Straße außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion eingestuft. Es gilt hier die Straßenkategorie LS I (großräumige Straßenverbindung).

3.2.2.2 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung

Die vorhandene B198 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 in der Stadt. Die städtebauliche Situation, enge Kurven und straßennahe Bebauung stehen im Widerspruch zur maßgebenden Funktion einer Bundesstraße. Die hohe Belastung insbesondere mit Schwerverkehr hat negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum von Mirow.

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 Bundesstraße B 198 weist in der Prognose 2025 (Prognose-Nullfall) ein Gesamtverkehrsaufkommen von bis zu 8.520 Kfz/24h im Stadtzentrum auf. Der Schwerverkehrsanteil im Jahre 2025 wird mit bis zu 960 Kfz/24h prognostiziert. Im Jahr 2010 betrug das Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtzentrum bis zu 8.040 Kfz/24h und der Schwerverkehr bis zu 880 Kfz/24h.

3.2.2.3 Ziele des Vorhabens

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 Ortsumgehung Mirow soll das Verkehrsnetz so leistungsfähig gestaltet werden, dass folgende Ziele voll erfüllt werden können:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 198
- Beschleunigung des Transitverkehrs der Ost - Westrichtung
- Verbesserung der Lebensqualität für die Mirower Bürger
- Verbindung der Mittel- und Unterebenen 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

Ein Radweg entlang der geplanten Ortsumgehung ist nicht vorgesehen, da ein ausreichendes Netz an Wanderwegen in diesem Gebiet vorhanden ist. Das vorhandene Netz an Wirtschafts- und Wanderwegen wird im Zuge der Baumaßnahme funktionsfähig an die neue Situation angepasst.

Durch den Neubau der Ortsumgehung ist es möglich die verkehrlichen Defizite abzubauen und den Anforderungen einer Bundesstraße gerecht zu werden.

Ein Bahnübergang wie er momentan am Ortseingang Mirow, aus Fahrtrichtung Neustrelitz kommend, vorhanden ist, ist nicht mehr erforderlich.

Durch den Bau der Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt reduziert sich die Belastung des Hauptstraßennetzes in der Ortslage. Derzeit ist die Ortsdurchfahrt durch die hohen Lärm- und Schadstoffimmissionen der Kraftfahrzeuge belastet. Insbesondere der hohe Anteil des Schwerverkehrs führt zu starken Erschütterungen und hohem Schadstoffausstoß. Der Lärm- und Schadstoffausstoß wird durch Lichtsignalanlagen, Verkehrsstaus und dadurch bedingte häufige Anfahr- und Abbremsvorgänge zusätzlich erhöht.

Die Belastung der Anwohner insbesondere in den Nachtstunden durch Durchgangsverkehr wird erheblich verringert. Die Verkehrssicherheit für die motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im Stadtzentrum von Mirow erhöht sich. Weiterhin ergeben sich für die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung neue Möglichkeiten.

Damit ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben.

3.2.3 Abschnittsbildung

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

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

Die Ortsumgehung Mirow teilt sich in den West- und den Südabschnitt. Das gegenständliche Vorhaben ist der Südabschnitt der Gesamtplanung der Ortsumgehung Mirow. Der Westabschnitt befindet sich ebenfalls in der Planfeststellung.

Der Bauanfang des Südabschnittes liegt am Schnittpunkt mit der Landesstraße L 25 von Mirow nach Starsow (Abschnitt 30; km 4,262) in Richtung Südosten. Das Bauende befindet sich ca. 1,2 km hinter dem Ortsausgang Mirow auf der vorhandenen B 198 (Abschnitt 150; km 2,238). Eine eigenständige Verkehrsfunktion liegt somit vor.

In dem Planfeststellungsverfahren zum Westabschnitt wurden keine erheblichen Raumwiderstände festgestellt. Daher erscheint die Gesamtplanung realisierbar.

3.2.4 Planungsvarianten

3.2.4.1 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 Satz 2, § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG). 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 abwägungserheblicher Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde.

3.2.4.2 Trassenbeschreibung der Varianten

Im Zuge dieser Planung wurden weitere Trassenvarianten geprüft. Diese beinhalteten neben der nördlichen und südlichen Umgehung der Ortslage auch die Führung der Straße im Bestand. Eine nördliche Umgehung der Ortslage Mirow wurde wegen des vorhandenen Mirower Sees und der fehlenden Verknüpfung in Richtung Süden verworfen. Im Zuge der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie wurden konfliktarme Bereiche ausgewiesen. Anhand dieser Bereiche und unter Beachtung der derzeit gültigen Richtlinien und anderer Faktoren wie Machbarkeit der Anschlüsse, Lärmschutz und Wirtschaftlichkeit wurden vier Varianten erarbeitet.

Im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie zum Vorhaben (2004, Aktualisierung 2009; INROS LACKNER AG) erfolgte im Oktober 2009 die Linienbestimmung bzw. Bestätigung der Trassenvariante. Dazu sind vier Varianten (sowie als Vergleichsfall die Null-Variante) untersucht worden, die Varianten 1 bis 3a und als Untervariante zu 3a die Variante 3b. Fünf weitere Achsvarianten (Achse A 1 bis A 5) sind im Rahmen der Feintrassierung der gewählten Linie untersucht worden, mit dem Ziel, diese Linienführung so umweltschonend wie irgend möglich zu gestalten.

Alle vier Varianten besitzen als gleichen Anfangspunkt die Anbindung an die Verbindungsstraße Wittstock - Mirow, der sich nördlich von Starsow und nördlich des Schulzensees auf einer Ackerfläche befindet. Jedoch enden die Varianten unterschiedlich mit ihrer Anbindung an die B 198 östlich von Mirow. Alle Varianten besitzen eine Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße in Form einer Drei-Feldbrücke mit lichter Weite von ca. 60 m.

A. Variante 1

Die Trasse der Variante 1 beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm planfrei und schwenkt dann in einem weiten Bogen in Richtung Osten. Dabei wird die L 25 planfrei gekreuzt. Die L 25 wird überführt. Anschließend wird auf der linken Seite in einem Abstand von 30 bis 40 m ein Einzelgehöft passiert. In der Nähe eines verfallenen Gehöftes erreicht die Trasse den vorhandenen Bahndamm. Die Straßen-trasse wird bis zum Bahnhof Mirow parallel zur Bahnanlage geführt, da perspektivisch die Nutzung der zurzeit stillgelegten Bahnstrecke möglich sein kann. Südlich der Bahnlinie und östlich der Müritz-Havel-Wasserstraße befindet

sich eine Hausmülldeponie. Die Müritz-Havel-Wasserstraße wird im Folgenden überquert. Anschließend tangiert die Trasse der Ortsumgehung die Flächen der Hausmülldeponie. In der Ortslage Mirow schwenkt die Trasse vom Bahndamm weg und wird in einem 350 m langen Trog geführt. Die MST 5 quert diesen Trog. Die Trasse verlässt die Ortslage Mirow und quert die angrenzenden Ackerflächen. Der See Egelpohl wird südlich passiert. Die Trasse wird am munitionsbelasteten Waldstück vorbeigeführt und trifft anschließend auf die vorhandene B 198.

B. Variante 2

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

C. Variante 3a

Die Trasse der Variante 3a beginnt am Knotenpunkt mit der geplanten Netzerweiterung Wittstock - Mirow, quert den vorhandenen Bahndamm und schwenkt dann in Richtung Südosten, quert die L 25 südlich von Variante 2 und wird dann relativ dicht an der Ortslage Starsow vorbeigeführt. Die Distanz zur Wohnbebauung beträgt hier nur noch 60 bis 70 m. Anschließend quert die Trasse die Niederung am südlichen Ende, durchschneidet ein Waldgebiet und überbrückt die Müritz-Havel-Wasserstraße. Diese Brücke befindet sich nördlich der alten Brücke („Hohe Brücke“). Die Trasse verläuft südlich des Gewerbegebietes und quert die MST 5. Im weiteren Verlauf wird die Variante 3a auf den Ackerflächen südlich des Hundeplatzes und des Schießplatzes geführt. Das munitionsbelastete Waldstück wird auf einer Länge von ca. 600 m durchquert. Am südlichen Waldrand wird der vorhandene Wald- und Wirtschaftsweg überführt. Nach Verlassen des Waldgebietes erreicht die Trasse die vorhandene Bundesstraße B 198.

D. Variante 3b

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

E. Variante 3bPF

Die optimierte Trasse wird innerhalb dieses Beschlusses Variante 3bPF genannt. Nachdem der Vorhabenträger die Variante 3b unter Berücksichtigung der besonderen Gewichtung der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Mensch als Vorzugslösung eingeschätzt hat, wurde sie weiter optimiert. Hierzu hat er fünf weitere Untervarianten (A1 bis A5) gebildet. Die Optimierungen der Linienführung erfolgten aufgrund verschiedener Zwangspunkte:

Abstand zur Ortslage Starsow (A 1, A 2, A 5)

Abstand zum geschützten Biotop MST 16574

Minimierung der Flächeninanspruchnahme für geschütztes Biotop (A 1, A 2, A 5)

gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für das Ingenieurbauwerk an der Müritz-Havel-Wasserstraße (A1 bis A 5)

Abstand zum Einzelgehöft Hohe Brücke

Abstand Gewerbegebiet, Kläranlage Hundeschule und Schießplatz im Südosten Mirows (B198 und MST 5) (A 1 und A 5))

Anbindung an das bestehende Straßennetz, gute Kreuzungsbedingungen/-winkel für den Knotenpunkt mit der Kreisstraße MST 5

Mindestlängsneigung im Verwindungsbereich

Überholmöglichkeiten (A 1 verläuft mit langer Zwischengerade)

Zuwegungen Dritter

Leitungstrassen Bestand/Planung.

Im Ergebnis der Optimierungen hat der Vorhabenträger der Untervariante A1 den Vorzug gegeben und diese dem Planfeststellungsentwurf zu Grunde gelegt. Mit der Wahl der Trassierungselemente werden Abminderungen der Querneigungen um 1 % erreicht. Auch die Tangentenneigung wurde optimiert und an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Bedingt durch die Forderung von einer Längsneigung 1,0 % im Bauwerksbereich über die Müritz-Havel-Wasserstraße ergab sich eine Anpassung gegenüber der Vorplanungslösung. Eine weitere Anpassung war ebenfalls im Bereich des Querneigungswechsels am Bauende zur Erzielung einer funktionsfähigen Entwässerung der Fahrbahnfläche erforderlich. Die weiteren Optimierungen beruhen auf ein Anpassen an das vorhandene Gelände.

F. Ausgeschlossene Varianten

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.

Im Vorfeld zum Variantenvergleich wurden einige Linienverläufe ausgeschlossen. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Abwägungen des Vorhabenträgers, die zum Ausschluss geführt haben als hinreichend geprüft an.

I. Der Vorhabenträger hatte einen Verlauf der Trasse nördlich der Stadt Mirow mit

Überquerung des Mirower Sees in Betracht gezogen, welcher jedoch zu einer weitaus stärkeren Beeinflussung der Naturausstattung führen würde. Bei einem frühzeitigen Scoping-Termin im Jahr 2005 zur Umweltverträglichkeit wurde die Nordvariante dementsprechend auch durch das Staatliche Amt für Umwelt und Natur sowie die Naturschutzbehörden ausgeschlossen.

Eine Querung des Mirower Sees könnte nur außerhalb von Wohngebieten erfolgen. Damit ergäbe sich theoretisch eine Querung im äußeren Norden, wo der See nach Westen auskragt. Zur Gewährleistung einer möglichst geringen Schnittlänge wäre lediglich eine Querung im Bereich zwischen Schulzensee und dem Mirower See, südlich der Jugendherberge, nach (Nord-)Osten möglich. Der geringe Abstand zur Wohnbebauung (Herberge sowie Eigenheime Richtung Granzow) wäre eine Beeinträchtigung des Menschen und würde dabei entsprechende Lärmschutzmaßnahmen notwendig machen.

Hinsichtlich der Höhenlage des Sees wäre eine Querung mit ausreichender Höhe notwendig, um auch den Bootsverkehr weiterhin zu gewährleisten. Dies könnte nur mit entsprechenden Anfangs- und Endhöhen am Ufer erreicht werden, sodass große Dammböschungen mit großer Flächeninanspruchnahme notwendig würden. Die Varianten südlich Mirows aus der Umweltverträglichkeitsstudie hingegen profitieren weitgehend von der Tallage der Müritz-Havel-Wasserstraße und erfordern weniger umfängliche Dammlagen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass auf der Westseite des Sees auf großer Länge mit schwierigem Baugrund zu rechnen ist, was die Baukosten stark erhöhen würde. Hinsichtlich des Verlustes von Niedermoorböden wäre bei dieser Variante allein aufgrund der Ausbaulänge von einem viel höheren Verlust auszugehen als bei den anderen Varianten, die südlich von Mirow verlaufen. Darüber hinaus wären Gründungspfeiler im See notwendig, die zu hydrologischen Auswirkungen auf das Gewässer führen würden und untersucht werden müssen. Mit einer größeren Schnittlänge von Gewässern würde sich zudem das Risiko von Schadstoffeinträgen in das Gewässer erhöhen.

Neben dem Eingriff in den Boden- und Wasserhaushalt wäre eine Vielzahl geschützter Biotope und Lebensräume betroffen. Die Nordtrasse würde die bruchwald- und röhrichtbestandenen 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. Lebensraumverlust und Zerschneidungswirkungen durch das Brückenbauwerk wären nur über artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen und Maßnahmen möglich.

Zudem wäre die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung geringer, da die Verkehre aus Süden kommend weiterhin durch den Ort fahren würden.

II. Zur Vermeidung der Querung des Mirower Sees käme eine Trasse weiter nördlich zwischen Mirower See und Granzower Möschen in Betracht. 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 wäre aufgrund der Höhenlage mit enormen Flächenverlusten zu rechnen, die durch die vorhandene Biotopausstattung als erheblich einzuschätzen sind. Hier wären mehr Habitatflächen artenschutzrelevanter Arten betroffen, wenn auch die Anzahl der verschiedenen Arten vermutlich geringer wäre.

Aufgrund der Zwangspunkte B198 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 und müsste höher kompensiert werden.

III. Eine Querung in Höhe bzw. nördlich von Granzow kann ausgeschlossen werden: Weiter nördlich 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.

IV. Ausgeschlossen wurde zudem eine Trasse südlich von Mirow mit einem nördlicheren Linienverlauf als bei Variante 1, die aufgrund der Bebauung der Stadt Mirow ausgeschlossen werden müsste und eine Trasse mit einem Linienverlauf zwischen Variante 1 und 2. Diese würde zwischen den beiden vorbelasteten Querungsstandorten (Variante 1 und 2) erfolgen, wo sich keine weitere geeignete Querungsmöglichkeit der Müritz-Havel-Wasserstraße bietet.

V. Schließlich ist auch eine noch weiter südlich verlaufende Trasse als bei Variante 3b aufgrund der zunehmenden Breite der Niederung (Müritz-Havel-Wasserstraße) und der damit verbundenen Zunahme der Baulänge und der Kosten nicht möglich.

3.2.4.3 Variantenabwägung

A. Wertung aus straßenbaulicher (verkehrlicher) Sicht

Die Querschnittsgestaltung ist bei allen Varianten identisch. Der Querschnitt wird gemäß RAS-Q mit einem RQ 10,5 mit verbreiterten Randstreifen ausgeführt.

Die Gestaltung der Knotenpunkte ist bei allen Varianten identisch. Die Anbindung erfolgt an die L 25 mittels plangleicher Kreuzung und an die vorhandene B 198 (dann L 25 Stadtanschluss Mirow) mittels plangleicher Einmündung. Lediglich die Lage dieser Anschlusspunkte variiert.

Nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sind einerseits die Verkehrswirksamkeit der zu betrachtenden Varianten und andererseits die zu erwartenden Reisezeiten von Bedeutung. Aufgrund des nicht vorgesehenen Stadtanschlusses an die heutige B 198 im Norden von Mirow (siehe Planung für den Westabschnitt der OU Mirow) wird entsprechend der Verkehrsplanerischen Untersuchung bereits bei der Variante 3bPF der gesamte Durchgangsverkehr, mit Ausnahme der Durchgangsverkehre in und aus Richtung L 25 Nord, auf die Umgehungsstrasse verlagert. Infolgedessen ist auch trotz kürzerer Streckenlängen bei den beiden Varianten 2 und 3b von keiner signifikant höheren Verkehrsbelastung im Prognosehorizont 2025 auszugehen. Lediglich bei Variante 2, die etwa 850 m kürzer ist als die Variante 3bPF, sind weitere Verlagerungseffekte im Quell- und Zielverkehr sowie im Binnenverkehr in sehr geringem Umfang möglich, die aber mit <100 Kfz/24h im DTV kaum von Relevanz sind.

Auch im Hinblick auf die Reisezeiten ist nur ein geringer Unterschied zwischen den drei Varianten zu verzeichnen. Obwohl die Baulänge der Variante 2 um rund 850 m kürzer ist, muss aber berücksichtigt werden, dass diese Variante im Vergleich zu den beiden etwa gleichlangen Varianten 3b und 3bPF früher wieder in die vorhandene B 198 einschwenkt. Bis zum Erreichen des Bauendes der Varianten 3b und 3bPF müssen daher noch ca. 600m Strecke auf der heutigen B 198 zurückgelegt werden, wodurch sich der erzielte Zeitvorteil fast vollständig wieder aufbraucht.

In Ergebnis des verkehrlichen Vergleichs ist eine Gleichrangigkeit der betrachteten drei

Varianten 2, 3b und 3bPF festzustellen, da nur geringe Unterschiede in Bezug auf die Verkehrswirksamkeit und die Reisezeiten bestehen.

Aus verkehrlicher Sicht ist somit keiner Variante der Vorzug zu geben.

B. Umweltauswirkungen

I. schutzgutbezogener Variantenvergleich

Der Vorhabenträger hat die Ergebnisse des schutzgutbezogenen Variantenvergleiches aus der Umweltverträglichkeitsstudie zusammenfassend in der Unterlage 12.6 „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG dargestellt. Im Ergebnis dieses Variantenvergleichs hat er die beiden Varianten 1 und 3b als die umweltverträglichsten bewertet. Beide Varianten führen in der Summe zu deutlich geringeren Umweltauswirkungen als die Varianten 2 und 3a. Die Variante 3a führt zu den höchsten Umweltauswirkungen, die die überwiegende Anzahl der Schutzgüter betreffen. Bei keinem Schutzgut ist sie die Vorzugsvariante.

Die schlechte Bewertung der Variante 2 ergibt sich in erster Linie aus dem hohen Konfliktpotential mit den Schutzgütern Pflanzen und Tiere, was im deutlichen Widerspruch zum besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag des Vorhabens steht.

Aber auch die beiden umweltverträglichen Varianten 1 und 3b stellen in Teilbereichen die jeweils schlechteste Variante mit sehr hohen Auswirkungen dar. Daher erfolgte eine detaillierte Abwägung der beiden Varianten.

Entsprechend dem Planungsziel der Entlastung der Mirower Innenstadt unter gleichzeitiger Beachtung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages sowie der aus diesen Vorgaben abgeleiteten Trassierungsgrundsätze (u.a. Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße an einer möglichst schmalen Stelle) hat der Vorhabenträger insbesondere die Teilbewertung sehr hoher bzw. hoher bis sehr hoher Erheblichkeit betrachtet, da diese zuallererst Auskunft über die wesentlichen Problembereiche einzelner Varianten hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit sowie des weiteren Planungsablaufes geben.

Eine besondere Wichtung erhalten ferner die Teilbewertung des Schutzgutes Mensch und die Teilbewertungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere und Landschaft (wegen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags). Dabei wird deutlich, dass die Variante 3b bei einer stärkeren Wichtung der prioritären Schutzgüter Mensch sowie Pflanzen und Tiere die im Vergleich zu Variante 1 bessere Lösung darstellt. Die Variante 3b stellt die naturschutzfachliche Vorzugsvariante dar.

Beim Schutzgut Mensch ist bei der Variante 3b die Entlastung des Mirower Stadtgebiets höher, da bei Variante 1 flächenhafte akustische Beeinträchtigungen des südlichen Stadtgebiets auftreten.

P7 – P 72 (ohne P 39)

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Die Beeinträchtigungen der Bewohner des Dorfes Starsow durch die Umgehungsstraße darf nicht einseitig an der Überschreitung von Lärmgrenzwerten festgemacht werden. Das Dorfbild ist geprägt durch Einfamilienhäuser und Erholungsgärten. Viele Bewohner seien nach Starsow gezogen, um die Ruhe, das Landschaftsbild, die Erholung, die Einbindung in die Natur sowie Freiräume für die Kinder zu finden. Wird die Umgehungsstraße wie geplant umgesetzt, so werden diese Lebensumstände erheblich beeinträchtigt. Dieser Aspekt ist in der Abwägung der Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt worden. Mit einer Verschiebung der Trasse in Richtung Norden (gemäß Variante 2) könnte den Starsowern ein Stück Lebensqualität erhalten bleiben.

Die Einwender tragen weiter vor, dass weder in der Umweltverträglichkeitsstudie noch in der landesplanerischen Beurteilung eine adäquate Auseinandersetzung mit dem brisanten und schwergewichtigen Thema der menschlichen Gesundheit stattgefunden hat. Dieses Thema sei lediglich im Zusammenhang mit der Trassenführung nach Variante 1 betrachtet worden und hätte hier den Hauptablehnungsgrund gebildet. Die gesundheitlichen Belange für die Anwohner in den Bereichen Ortslage Starsow und Hohe Brücke werden hingegen in 2 Sätzen als nicht relevant abgehandelt und den Belangen der Natur wird der deutliche Vorzug gegeben. Die geplante Trassenführung wird als nicht ausreichend gesehen, um den Belangen der Bewohner Starsows gerecht zu werden. Durch eine weiter nördlich geführte Trasse würde die Gefährdung der Menschen die den Landschaftsraum zu Fuß, beim Spielen oder mit dem Fahrrad nutzen, erheblich verringern. Nach derzeitiger Planung quere der Fuß- und Wanderweg von Mirow/ Peetsch nach Starsow/ Schwarz (Weg 2) die zukünftige Ortsumgehung und sei völlig unzureichend gesichert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen

Das Schutzgut Mensch wird innerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie über die Teilfunktion Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung und Freizeitnutzung erfasst und bewertet. Diese Grunddaseinsfunktionen decken wesentliche Aspekte der Kriterien Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen ab. Für die Bewertung des Schutzgutes Mensch wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie Gebiete mit unterschiedlichen Funktionen abgegrenzt und bewertet. Die Bedeutung der Gebiete ergibt sich aus ihrer Nutzungsqualität für die Funktionen „Wohnen“, „Erholung“, und „Nutzung und Planung“. Anhand einer vierstufigen Skala erfolgt die Bewertung hinsichtlich der Bedeutung und Empfindlichkeit der Bereiche gegenüber der durch das Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen unter Berücksichtigung ihrer Nutzungsart und ihrer Vorbelastungen.

Der Teilaspekt Erholung- und Freizeitfunktion umfasst erholungsrelevante Freiflächen im Siedlungsraum, siedlungsnaher sowie ausgewiesene Erholungsräume sowie Erholungszielpunkte und Elemente der freizeitbezogenen Infrastruktur. Als Teil der Neustrelitzer Kleinseenplatte ist das Projektgebiet Bestandteil eines Erholungsgebietes von überregionaler Bedeutung.

Gemäß gutachtlichem Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte (LUNG 2011) ist die Müritz-Havel-Wasserstraße einschließlich der beidseitigen Talräume als Bereich mit herausragender oder besonderer Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung unter Beachtung der Vorrangfunktion des Naturhaushaltsschutzes ausgewiesen. Eine sehr hohe Bewertung erhalten die Wohnflächen und die gemischten Bauflächen (mit Dominanz der Wohnfunktion) und die öffentlichen Einrichtungen mit ihrer herausgehobenen Bedeutung für den Menschen und einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Flächenbeanspruchung und Lärmbelastungen. Ebenfalls sehr hoch bewertet wird die Müritz-Havel-Wasserstraße (mit angrenzenden Seen) als Erholungsraum von herausragender Bedeutung.

Der gesamte Belang wurde nochmals untersucht und in die "Ergänzende Variantenbetrachtung 2015" (Anlage C) eingestellt. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass bei allen Varianten keine direkten Beeinträchtigungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion gegeben sind.

Hinsichtlich des Aspekts Gesundheit und Wohlbefinden unterscheiden sich die Varianten. Die Variante 3bPF (gewählte Trasse) hat die geringste Lärmbetroffenheit zu verzeichnen, es liegen im Gegensatz zu den Varianten 2 und 3b keine Grenzwertüberschreitungen vor. Die ungünstigste Variante stellt die Trasse 3b dar, da in der Ortschaft Starsow nächtliche Überschreitungen des Orientierungswertes erwartet werden und das Einzelgehöft Hohe Brücke deutliche Grenzwertüberschreitungen aufweist.

Neben der Flächeninanspruchnahme stellt die Zerschneidung des Erholungsraumes eine weitere wesentliche Auswirkung dar. Prinzipiell kommt es sowohl bei der Variante 2 als auch den Varianten 3b und 3bPF zu Auswirkungen aufgrund der Zerschneidung des ganzheitlich als Erholungsraum eingestuften Bereiches südlich von Mirow. Insbesondere für Wanderer,

Spaziergänger und Radfahrer führt die Zerschneidung durch den Straßenkörper zu einer deutlichen Wertminderung des Gebietes, da die Attraktivität des Gesamtraumes in seiner Funktion für die ruhige, landschaftsbezogene Erholung erheblich gemindert wird. Dabei wiegt die Zerschneidung der mit Wegen durchzogenen Waldbereiche der Varianten 3b und 3bPF schwerer als die überwiegende Zerschneidung von Grünland- und Ackerbereichen bei der Variante 2.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Variante 2 zu den geringsten Auswirkungen auf Erholungsbereiche führt, die insgesamt als gering bis mittel erheblich bewertet werden. Die Varianten 3b und 3bPF führen zu Auswirkungen hoher Erheblichkeit, wobei keine signifikanten Unterschiede zwischen beiden existieren.

Sonstige geringe Auswirkungen entstehen durch den Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche. Hier führen die Varianten 2, 3b und 3bPF zu Auswirkungen geringer Erheblichkeit, da nur ertragsschwache Bereiche betroffen sind. Es existieren keine erkennbaren Unterschiede zwischen den Varianten.

Bei alleiniger Betrachtung des Schutzgutes Mensch stellt die Variante 2 die Vorzugslösung vor Variante 3b dar. In der endgültigen Bewertung der einzelnen Varianten sind jedoch alle Schutzgüter zu betrachten. Im Ergebnis der Abwägung stellt hier die Variante 3bPF die Vorzugsvariante dar.

Der von den Einwendern beschriebene Weg 2 wird über eine Wegeanbindung (U5.2, lfd. Nr. 34) an die B198 angebunden. An besagter Stelle erfolgt die Herstellung einer Radwegequerung (U 5.2, lfd. Nr.34). Die Wege 4 und 5 (Waldwege) werden nördlich und südlich der Ortsumgehung miteinander verbunden und bleiben für Wanderer, Spaziergänger und Radfahrer weiterhin nutzbar. Die Erreichbarkeit der Bereiche nördlich (Hohe Brücke) und südlich der Trasse ist über die Kreisstraße MST 5 und das vorhandene Wegenetz weiterhin gewährleistet.

II. FFH-Verträglichkeit

Neben der schutzgutbezogenen Bewertung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen war auch die besondere Problematik der FFH-Verträglichkeit zu berücksichtigen. Für die beiden FFH-Gebiete „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ (DE 2743-304) und „Mirower Holm“ (DE 2742-302) erfolgte eine Vorprüfung auf Erforderlichkeit einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG (INROS LACKNER AG, 2009b). Das Gebiet „Mirower Holm“ befindet sich in einer Entfernung von minimal 2,5 km, das Gebiet „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ in einer Entfernung von minimal 1,2 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 wäre dann, inwieweit zumutbare Alternativen den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erfüllen können.

Zielart ist der Fischotter, der auch Gewässer außerhalb der FFH-Gebiete zur Migration nutzt. 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-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- weiträumige Brückenquerung der Müritz-Havel-Wasserstraße (lichte Weite ca. 60 m)
- Querung des Pechsteingrabens (Anm.: Westabschnitt OU Mirow; separates Vorhaben) mit Brückenbauwerk (lichte Weite ca. 6 m)

Diesen Vorgaben ist der Vorhabenträger gefolgt, so dass keine FFH-Problematik besteht.

III. Artenschutz

Zur Planfeststellung erfolgte eine artenschutzrechtliche Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (PLAN AKZENT Rostock, 2014b). Hierzu wird zusätzlich auf Pkt. 5.3.12 Artenschutzrechtliche Konflikte der "Ergänzende Variantenbetrachtung 2015" (Anlage C) verwiesen. Eine deutliche Bevorzugung einer Trassenvariante lässt sich im Ergebnis nicht erkennen.

IV. Einwendungen und Stellungnahmen zu den Umweltauswirkungen

P7 - P 72 (ohne P 39)

1. Lebensräume von Vögeln und Fledermäusen

Die Beurteilung der Lebensräume von Vögeln und Fledermäusen lasse sich nicht auf einen Raum von 300m entlang der Straße beschränken. Es müsse deshalb eine ähnlich hohe Bewertung für die Varianten 3a und 3b geben wie für die Variante 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Brutvogelkartierung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte in einem Korridor von ca.600m entlang der geplanten Trassen. Insgesamt wurden 94 Vogelarten nachgewiesen, von denen der überwiegende Teil im Untersuchungsraum brütete. Die Offenlandbereiche des Untersuchungsraumes sind allenfalls von geringer Bedeutung hinsichtlich ihrer Rastplatzfunktion. Im Rahmen der Erhebungen handelte es sich bei den im Untersuchungsraum nachgewiesenen Arten nur um Durchzügler, Rastvögel oder Wintergäste, die in kleinen Bestandszahlen auftraten.

Direkte Beeinträchtigungen sind durch die Flächeninanspruchnahme der Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu verzeichnen. Aber auch der Verlust von Nahrungshabitaten kann erhebliche Auswirkungen haben. Den Auswirkungen des Straßenlärms auf Vögel wird eine hohe Bedeutung bei der Bewertung von Eingriffen zugemessen. Garniel et al. (2007) ermittelten für verschiedene Vogelarten artspezifische Empfindlichkeiten gegenüber dem Straßenverkehr, diese werden über einen kritischen Schallpegel bzw. eine kritische Effektdistanz beschrieben. Grundsätzlich besteht entlang der Trasse ein betriebsbedingtes Risiko des Tötens von Vögeln durch Kollision mit Fahrzeugen.

Der Trassenverlauf der Variante 2 führt zu einer hohen Betroffenheit verschiedener Vogelarten. Aufgrund der Inanspruchnahme und Zerschneidung von linearen Gehölzstrukturen sind sehr hohe Auswirkungen auf die nachgewiesenen Wendehals-Reviere (stark gefährdete Art) zu erwarten. Auch für den Grünspecht lassen sich hohe Auswirkungen prognostizieren. Mehrere Reviere der Feld- und Heidelerche gehören ebenfalls zu den hoch betroffenen Brutvögeln. Besonders gravierend ist die geringe Distanz der Trasse zu mehreren Revieren des Kranichs, sodass auch hier hohe Auswirkungen zu bescheinigen sind. Dazu ist zu berücksichtigen, dass Teile des Untersuchungsraums der Variante 2 nicht kartiert wurden und sich somit noch deutlich mehr Betroffenheiten ergeben. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden mehrere Neuntöter und Braunkehlchen Reviere im Norden der Starsowniederung ermittelt. Von sehr hoher Bedeutung für geschützte Arten sind auch das Deponiegelände und der Bereich westlich des Gewerbegebiets, da hier ein Mosaik aus offenen und geschlossenen Bereichen vielfältige Bruthabitate schafft, so z.B. für die Rote Liste Arten Grauammer und Braunkehlchen.

Die Trasse der Variante 2 führt in einem Abstand von ca. 200m am Egelpohl vorbei, der mit seinem Grünland- und Gewässerkomplex als Bereich geringer bis mittlerer Bedeutung für rastende Vögel anzusehen ist. Daraus können betriebsbedingte Störwirkungen in geringer Intensität resultieren. Hier wurde zudem ein recht großes Schilfrohrsängervorkommen nachgewiesen. Die Art ist in Deutschland im Rückgang begriffen und daher auf der Vorwarnliste. Eine zusätzliche Verlärmung durch die Trasse neben der schon vorhandenen durch die B 198 kann erhebliche Auswirkungen auf die Brutvogelfauna des Egelpohls haben.

Bei Variante 3b ist eine sehr hohe Betroffenheit für den Schwarzspecht vorhanden, da die Trasse durch einen hochwertigen Laubholzbestand führt, der im gesamten Untersuchungsraum ansonsten nicht vorkommt. Durch die Inanspruchnahme und Verlärmung von Offenland ist eine hohe Anzahl von Feldlerchenrevieren beeinträchtigt, sodass auch für diese Art hohe Auswirkungen zu erwarten sind. Geringere Auswirkungen sind für die Offenlandarten der Starsowniederung anzunehmen, da die Niederung nur randlich in Anspruch genommen wird. Die Trasse führt im Abstand von 300m an einer Ackersenke vorbei, die als Bereich geringer bis mittlerer Bedeutung für rastende Vögel gilt. Daraus können evtl. betriebsbedingte Störwirkungen in geringer Intensität resultieren.

Unmittelbar im Trassenbereich der Variante 3bPF befindet sich ein Brutrevier der Feldlerche. Auch nah angrenzend und bis zur Grenze des maximalen Einwirkungsbereichs des Straßenlärms sind einige Feldlerchenreviere von Verlärmung betroffen, was zu einer Funktionsminderung und teilweisen Brutplatzverlagerung führen kann. Dies betrifft vor allem das Grünland der Starsowniederung und Ackerflächen bzw. Magerrasen östlich des Kanals und neben der Feldlerche auch die Heidelerche und den Wiesenpieper. Außerdem berührt die Trasse randlich den isolierten Laubholzbestand des Schwarzspechtes. Die Trasse führt im Abstand von 300m an einer Ackersenke vorbei, die als Bereich geringer bis mittlerer Bedeutung für rastende Vögel gilt. Daraus können evtl. betriebsbedingte Störwirkungen in geringer Intensität resultieren.

Aufgrund der großräumigen Flächeninanspruchnahme, Habitatzerschneidung und Verlärmung sind für alle Varianten hohe Auswirkungen zu erwarten. Mit Abstand am negativsten ist der Trassenverlauf der Variante 2 zu bewerten, da hier die größten Betroffenheiten für gefährdete Arten vorliegen. Dies resultiert aus der Inanspruchnahme von vielgestaltigen Gehölzstrukturen und kleinräumigen Offenlandbereichen, die eng verzahnt miteinander sind. Die Variante 3b ist als zweitnegativste anzusehen, da ein Schwarzspechtrevier direkt zerstört wird. Variante 3bPF ist als günstigste Variante zu werten, obgleich auch hier für viele Vogelarten hoch erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Für alle Varianten sind nur geringe bis sehr geringe Beeinträchtigungen für die Gruppe der Rastvögel zu ermitteln. Aufgrund der vergleichsweise geringen Distanz zum Rastbereich Egelpohl ist die Variante 2 in ihren Auswirkungen für Rastvögel etwas negativer zu bewerten als die Varianten 3b und 3bPF.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte eine Potenzialanalyse, die eine Datenrecherche im Umkreis von 10km um Mirow einschloss. Hier wurden insgesamt neun Fledermausarten (Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Braunes Langohr, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Mausohr und Breitflügelfledermaus) nachgewiesen. Alle heimischen Fledermausarten werden im Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt und sind damit nach BNatSchG streng geschützte Arten. Für drei Fledermausarten wurden Sommerquartiere, für sieben Fledermausarten Winterquartiere erfasst. Bedeutende Quartiere befinden sich nicht im Untersuchungsraum.

Die Potenzialanalyse bezog sich auf einen Korridor von 200 m beiderseits der vorgesehenen Trassenvarianten. Die höchste Dichte potenziell bedeutsamer Jagdgebiete befindet sich im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße. Weitere Standgewässer mit angrenzenden Flächen sowie einzelne Waldbereiche lassen ebenfalls ein sehr hohes Jagdgebietspotenzial erwarten. Neben Brachen und Niedermoorgrünländern sind auch Ackerflächen in enger Wechselwirkung mit angrenzenden Waldbereichen oder Baumhecken von hoher Bedeutung. Ortschaften, die Bruchwälder an der Müritz-Havel-Wasserstraße und einige ältere Alleen wiesen im Untersuchungsraum ein sehr hohes Quartierpotenzial auf. Die mittelalten bis älteren Laubholz- und älteren Kiefernbestände, Alleen und die Wohngebietsfläche besitzen ein hohes Potenzial und die jüngeren Kiefernbestände und Gewerbeflächen eine mittlere bis geringe Quartiereignung.

Die Suche nach Winterquartieren, die Kontrollen auf Vorkommen in Baumhöhlen einschloss, blieb erfolglos. Im Untersuchungsraum befinden sich keine Altholzbestände, die entsprechende Eigenschaften für Winterquartiere aufweisen. Für zwei Arten,

Zwergfledermaus und Mückenfledermaus liegen Wochenstubennachweise vor. Beide Wochenstuben befanden sich im westlichen Teil der Ortschaft Starsow außerhalb des Untersuchungsraums jeweils in einem Gebäude. Weitere zwei Quartiere wurden in Baumhöhlen ermittelt. Hierbei handelt es sich um Einzelquartiere von Mückenfledermäusen, die als Sommerquartiere bzw. Männchenquartiere anzusehen sind. Ferner konnten diverse Balzreviere der Zwergfledermaus und Mückenfledermaus kartiert werden. Im Untersuchungsraum konnten nur wenige Quartiere ermittelt werden.

Fast ausschließlich sind nur junge bis mittelalte Wald- und Gehölzbestände vorhanden, die sich vor allem als Kiefernmonokultur darstellen. Das natürliche Höhlenangebot beschränkt sich größtenteils auf Spechthöhlen. Kleinere Quartiere verschiedener Arten werden an den Gebäuden des Einzelgehöfts Hohe Brücke vermutet.

Innerhalb des Trassenraums der Varianten 2, 3b und 3bPF und angrenzend wurden keine bedeutenden Quartiere (Wochenstuben, Winterquartiere) in Gehölzen nachgewiesen. Aufgrund der Struktur der Wälder (kaum ältere Laubbaumbestände mit Höhlenpotenzial) sind diese auch nicht zu erwarten. Größere Gebäudequartiere befinden sich in der Ortschaft Starsow und sind für Mirow anzunehmen. Nichtsdestotrotz sind kleinere Quartiere (Sommerquartiere, Balzquartiere) in allen querenden Waldbereichen möglich und wurden innerhalb des Untersuchungsraums vereinzelt nachgewiesen.

Wochenstuben und Winterquartieren kommt als zentralen Lebensstätten der Arten eine besondere Bedeutung zu. Ihr Verlust durch eine anlagen- oder baubedingte Inanspruchnahme stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Vorkommens dar. Grundsätzlich besteht entlang der Trasse ein betriebsbedingtes Risiko des Tötens von Fledermäusen durch Kollision mit Fahrzeugen. Kollisionen in Bereichen ohne besondere Funktionen sind weder zeitlich noch räumlich vorhersehbar und auch nicht quantifizierbar und können nicht als Steigerung des allgemeinen Lebensrisikos betrachtet werden. Ein erhöhtes Mortalitätsrisiko ist jedoch in folgenden Fällen möglich:

- Zerschneidung von potenziellen Flugkorridoren (Bereiche, deren verstärkte Nutzung durch Fledermäuse nachgewiesen oder aufgrund ihrer Struktur und den Habitatansprüchen der Arten zu erwarten ist), insbesondere solchen zwischen Wochenstuben und Jagdgebieten,
- Zerschneidung von bedeutenden Jagdgebieten, bei Arten, die durch ihr Flugverhalten (strukturegebunden, niedrige Flughöhe) besonders häufig in Höhe des Verkehrs auftreten können.

In Verbindung mit einem erhöhten Kollisionsrisiko kann der Trassenkörper durch die Zerschneidung von vorhandenen Leitstrukturen und durch das Fehlen solcher im Trassenbereich den Aktionsraum, insbesondere strukturegebunden fliegender Arten, einschränken und so z.B. zu einer Isolation der Wochenstube vom angestammten Jagdgebiet führen. Bezüglich der Jagdhabitate ist die Müritz-Havel-Wasserstraße als bedeutendes Teiljagdgebiet hervorzuheben.

Linearen Strukturen in der halboffenen Kulturlandschaft, z.B. Hecken, Baumreihen und Gehölzränder sowie teilweise Fließgewässern wird eine große Bedeutung als Leitstruktur für strukturegebundene Fledermäuse zugeschrieben. Da sie als Landschaftsbestandteile häufig schon seit langer Zeit, z.B. in Form von Grenzhecken bestehen, können mit ihrer Zerschneidung auch tradierte Flugrouten von Fledermäusen unterbrochen werden.

Alle linearen Strukturen wie Wege mit Gehölzstrukturen, Waldränder oder Gewässer sind als potenziell bedeutende Leitstrukturen zur Jagd und Querung zu berücksichtigen. Durch die großräumige Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße wurde die Funktionalität dieser Leitstruktur in den Varianten 2, 3 und 3bPF gleichermaßen gewährleistet.

Die Variante 2 schneidet in 12 Fällen Leitstrukturen. Fünf Strukturen sind als besonders bedeutsam hinsichtlich ihrer Ausstattung und räumlichen Lage anzusehen. Dies betrifft die baumbestandenen Wege, die strahlenförmig aus Mirow herausführen, die Müritz-Havel-

Wasserstraße und die in West-Ost-Richtung verlaufenden Baumhecken zwischen Mirow und Peetsch. Alle letztgenannten Strukturen sichern die Erreichbarkeit großräumiger Jagdgebiete für die in Mirow angesiedelten Fledermäuse. Die beiden Baumhecken (Biotop-Nr. 43, 62b) werden durch die Trasse in bedeutender Länge überbaut, sodass ihre Funktion als Leitstruktur nicht mehr gewährleistet ist. Die Zerschneidungswirkung der Trasse ist vor dem Hintergrund der Siedlungsnähe zu Mirow als besonders bedeutsam einzuschätzen.

Die Varianten 3b und 3bPF schneiden in 16 Leitstrukturen. Fünf Strukturen sind als besonders bedeutsam hinsichtlich ihrer Ausstattung und räumlichen Lage anzusehen. Dies betrifft die Hauptwaldwege, die Müritz-Havel-Wasserstraße und die in West-Ost-Richtung verlaufende Baumhecke östlich des Kanals. Sie sichern die Erreichbarkeit großräumiger Jagdgebiete für die in Mirow angesiedelten Fledermäuse. Die Zerschneidungswirkung der Trasse ist vor dem Hintergrund der Siedlungsnähe zu Mirow als bedeutsam einzuschätzen. Auch für die waldbewohnenden Fledermäuse sind aufgrund der Zerschneidungswirkung von Waldbereichen zumindest geringe Auswirkungen zu erwarten.

Alle drei Varianten sind bezüglich ihre Auswirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse durch die direkte Flächeninanspruchnahme als nicht erheblich zu beurteilen. Im Gegensatz dazu ist eine geringe bis mittlere Zerschneidungswirkung von Jagd- und Querungsstrukturen festzustellen, die bei Variante 2 aufgrund der betroffenen Biotopstrukturen und der Nähe zur Stadt Mirow ausgeprägter ist als bei den Varianten 3b und 3bPF, obwohl bei letztgenannten quantitativ mehr Zerschneidungen erfolgen.

2. Reiherkolonie und Kranichpaare, Schwarzspecht, Grünspecht

Des Weiteren seien im Bereich der Trasse 2 im Jahr 2014 weder die Reiherkolonie noch die beiden Kranichpaare nachweisbar. Dem entgegen komme es durch die vorliegende Variante zu erheblichen Konflikten im Bereich des Kiefernwäldchens. Im Jahr 2011 habe hier in einem Roteichenbestand nachweislich ein Schwarzspecht gebrütet. Auch ein Grünspecht, der offenbar seit 2 Jahren im Bereich der Ortslage Starsow brüte, sei nicht erfasst worden. Auch dies führe im Ergebnis zu einer deutlich höheren naturschutzfachlichen Bewertung der Varianten 3a und 3b.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Straßen- und insbesondere Straßenneubauvorhaben sind grundsätzlich mit erheblichen Betroffenheiten der Tier- und Pflanzenwelt verbunden. Aufgrund der Erheblichkeit der verschiedenen Auswirkungen werden Maßnahmen festgelegt, die Wirkungen durch das Vorhaben zu vermeiden oder zu verringern sollen.

Im Planungsprozess sind dabei verschiedene Betrachtungsebenen zu berücksichtigen: Die Umweltverträglichkeitsstudie hat die Ermittlung und Bewertung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen der Varianten zur Aufgabe. Im Ergebnis und auf dieser Betrachtungsebene stellte sich die Variante 3b verträglicher dar als die Variante 2. Die weiter entwickelte Variante 3bPF wurde dann in der Planfeststellung im Landschaftspflegerischen Begleitplan in einem detaillierteren Maßstab untersucht. Neben der detaillierteren Erfassung, Bewertung und Darstellung der nachteiligen Auswirkungen der Trasse wurde auch eine Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen notwendig, die bei einer Betrachtung der Variante 2 in diesem Maßstab mit Sicherheit mindestens ähnliche Ausmaße besitzen würde.

In der späteren Phase der Entwurfsplanung der konkreten Trasse wurde der dementsprechende Untersuchungsumfang (Auswahl der relevanten Tierarten/-gruppen und Erfassungsmethoden) für die Bearbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes in behördlicher Abstimmung festgelegt. Dieser Plan beinhaltet die Beurteilung der vom Planungsvorhaben konkret ausgehenden anlagen-, betriebs- und baubedingten Wirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im Rahmen der gesetzlichen Eingriffsregelung des § 14 ff. BNatSchG. Die Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte auf der vorgelagerten Planungsebene, die Eingriffsbilanzierung auf der Planfeststellungsebene.

Daher lassen sich vereinzelte Bewertungsschritte in den Unterlagen nicht unmittelbar vergleichen.

Dies wird auch am Beispiel des Schwarzspechts deutlich. Bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie wurde ein Schwerpunktlebensraum ausgewiesen und dementsprechend in der faunistischen Bewertung berücksichtigt. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes erfolgte die Ausweisung eines weiteren Konfliktpunktes. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote wurden mit der Maßnahme E_A 6 – Ausweisung einer Altholzparzelle beseitigt. Auch der Grünspecht wurde bei avifaunistischen Kartierungen zur Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt. Bei einer weiteren avifaunistischen Bestandserfassung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde im Jahr 2011 ein Revier südlich von Mirow erfasst und dementsprechend in der Konfliktanalyse der Habitatfunktion berücksichtigt.

Grundsätzlich wird bei Planungen auf aktuelle floristische und faunistische Bestandsdaten zurückgegriffen. Eine ständige Aktualisierung und Berücksichtigung von Daten im laufenden Verfahren ist nicht umsetzbar. Daher können die vermuteten Negativnachweise von Kranich und Reiher nicht berücksichtigt werden.

3. Lebensraum des Otters

Die geplante Trassenführung wird auch für den Lebensraum des Otters erheblich nachteilige Auswirkungen haben. Es müssen insgesamt drei Otterdurchlässe gewährleistet werden. Bei einem Verlauf der Trasse nach Variante 2 sei nur 1 Durchlass notwendig und es würden weniger Feuchtgebiete und Lebensräume für den Otter zerstört. Eine ungehinderte Öffnung zum Sührling, Fehrling und Schulzensee wäre gegeben. Im Erörterungstermin haben die Einwander eine Prüfung der Auswirkungen auf den Lebensraum der Otter bei Variante 2 der Trassenführung gefordert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorkommen des Fischotter wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie über eine Datenrecherche eingeschätzt. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Fischotter die Müritz-Havel-Wasserstraße nutzt und mit hoher Wahrscheinlichkeit auf seinen Wanderungen häufig den Niederungsbereich zwischen dem Schulzensee bei Starsow und der östlich gelegenen Müritz-Havel-Wasserstraße über die zahlreichen Grabenverbindungen frequentiert. Bei den Kartierungen im Untersuchungsraum zum Landschaftspflegerischen Begleitplan konnte der Fischotter mehrmals an der Müritz-Havel-Wasserstraße nachgewiesen werden. Des Weiteren konnte ein Wanderkorridor in westliche Richtung über die Gräben der Starsowniederung festgestellt bzw. bestätigt werden. Von hier aus verläuft der Korridor zum Schulzensee im Westen sowie zu den angrenzenden Seen im Süden. Der Mirower Kanal einschließlich seiner beidseitigen Gehölzstrukturen ist als Ganzjahreslebensraum mit intensiver Nutzung anzusehen. Bei dem Grabensystem der Starsower Niederung ist von einem gelegentlichen, wahrscheinlich saisonal abhängigen Korridor auszugehen (Behl 2012). Die L 25 ist beim LUNG als Gefahrenschwerpunkt registriert. Der Fischotter ist in Mecklenburg-Vorpommern als stark gefährdet und bundesweit als vom Aussterben bedroht eingestuft. Europaweit gehört er zu den gefährdetsten Säugetierarten und ist nach Anhang II und IV der FFH-Richtlinie geschützt.

Direkte Auswirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten können sich aufgrund der Flächeninanspruchnahme ergeben. Indirekte Auswirkungen sind durch anthropogene Störreize möglich, die zur Aufgabe von Revierteilen oder zur Störung von Wanderbeziehungen führen können. Eine nicht fischottergerechte Gestaltung von Gewässerquerungen kann das Kollisionsrisiko maßgeblich erhöhen.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind im Bereich der Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße bei allen Varianten zu erwarten. Aufgrund der weiträumig vorgesehenen Überbrückung des Fließgewässers stehen bau- und betriebsbedingte Störwirkungen im Vordergrund.

Die Trassen der Variante 2, 3b und 3bPF verlaufen zwischen der L 25 und der Müritz-Havel-Wasserstraße innerhalb eines Fischotter-Wanderkorridors. Die Hauptgräben der Starsowniederung stellen Verbindungsglieder zwischen der Müritz-Havel-Wasserstraße und den westlich und südlich liegenden Seen dar.

Von den insgesamt fünf Grabenquerungen im Trassenverlauf der Variante 2 innerhalb der Niederung ist vor allen Dingen der Hauptgraben (Pechgraben) zwischen Schulzensee und Müritz-Havel-Wasserstraße von besonderer Bedeutung. Dieser wird durch die Variante 2 im nördlichen Teil geschnitten, sodass der Wanderkorridor in seiner Funktion stark beeinträchtigt wird. Mindestens der östliche Teil der Niederung wird durch den Trassenverlauf für den Fischotter stark verlärm. Hierdurch werden Wanderungen beeinträchtigt.

Von den insgesamt fünf Grabenquerungen (zwei zentral, drei randlich) im Trassenverlauf der Variante 3b innerhalb der Niederung ist vor allen Dingen der Hauptgraben (Pechgraben) zwischen Schulzensee und Müritz-Havel-Wasserstraße von besonderer Bedeutung. Dieser wird durch die Trasse 3b im westlichen Teil geschnitten, sodass der Wanderkorridor in seiner Funktion stark beeinträchtigt wird. Mindestens der westliche Teil der Niederung wird durch den Trassenverlauf für den Fischotter stark verlärm. Hierdurch werden Wanderungen des Fischotters sowohl in Ost/West-Richtung als auch in Nord/Süd-Richtung beeinträchtigt.

Von den insgesamt sechs Grabenquerungen im Trassenverlauf der Variante 3bPF innerhalb der Niederung ist vor allen Dingen der Hauptgraben (Pechgraben) zwischen Schulzensee und Müritz-Havel-Wasserstraße von besonderer Bedeutung. Dieser wird durch die Trasse 3bPF im westlichen Teil geschnitten, sodass der Wanderkorridor in seiner Funktion stark beeinträchtigt wird. Mindestens der östliche Teil der Niederung wird durch den Trassenverlauf für den Fischotter stark verlärm. Hierdurch werden Wanderungen des Fischotters sowohl in Ost/West-Richtung als auch in Nord/Süd-Richtung beeinträchtigt.

Alle Varianten führen zu hoch erheblichen Auswirkungen für den Fischotter. Für die Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße ergeben sich keine variantenspezifischen Unterschiede. Innerhalb der Starsowniederung ist die Variante 3bPF als ungünstigste Variante anzusehen, da sie den größten Teil der Niederung direkt und indirekt beansprucht und Wanderbeziehungen gefährdet. Die Variante 3b ist aufgrund der randlicheren Lage etwas günstiger zu beurteilen. Variante 2 quert die Niederung nördlicher, sodass die Verlärmung zwar nördlich sehr massiv, aber lokaler einzuschätzen ist. Nichtsdestotrotz besteht für alle drei Varianten die Gefahr, dass ohne entsprechende Maßnahmen hocheherbliche Auswirkungen für den Fischotter auftreten und sein Lebensraum im Untersuchungsraum massiv eingeschränkt wird. Somit werden bei den Varianten 2, 3b und 3bPF gleichermaßen jeweils drei MAQ-gerechte Bauwerke erforderlich.

4. Feldgehölze als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und Verbindung über den Pechgraben zum Schulzensee

Bei der gewählten Trassenführung werden Feldgehölze als Lebensraum für Tiere und Pflanzen durchschnitten und die Verbindung über den Pechgraben zum Schulzensee nicht gewährleistet. Bei einer Trassenführung nördlich des Pechgrabens und einer Brückenführung nördlich der Hohen Brücke würden zwei der drei Feldgehölze nicht durchschnitten. Eine direkte Verbindung der Feuchtgebiete über den Pechgraben zum Schulzensee bliebe bestehen. Die Variante 2 der Trassenführung würde an keiner Stelle den Pechgraben queren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie wird davon ausgegangen, dass der Fischotter mit hoher Wahrscheinlichkeit auf seinen Wanderungen häufig den Niederungsbereich zwischen dem Schulzensee bei Starsow und der östlich gelegenen Müritz-Havel-Wasserstraße über die zahlreichen Grabenverbindungen frequentiert. Dabei wird eine vom Schulzensee in Richtung

Norden liegende Wanderbewegung des Fischotter zum Ragunsee und dem Müritzer Kanal nicht ausgeschlossen. Gleiches gilt für die südliche Wanderroute über den Sürlingsee in den Fehrlingersee und damit in die große Seenkette. Bei allen Varianten sind daher konkrete Maßnahmen erforderlich um, um nachteilige Auswirkungen auf den Fischotter und andere Tiere zu vermeiden. Darüber hinaus muss stets der gesamte Abschnitt zwischen der L 25 und dem Anschluss an die B 198 östlich von Mirow betrachtet werden, ein Vergleich von Teilbereichen ist nicht aussagekräftig.

Die Variante 2 führt durch die vollständige Zerschneidung des nördlichen Feuchtwiesenbereiches westlich von Hohe Brücke zu einem weitgehenden Verlust dieses ungestörten sowie naturnahen Lebensraumes von sehr hoher Bedeutung. Durch die nördlichere Querung der Müritz-Havel-Wasserstraße mit angrenzenden Feucht- und Trockenhabitaten entstehen außerdem Verluste in den geschützten Erlen-Bruchwald-Bereichen sowie in zahlreichen weiteren geschützten Biotopen, die wiederum als sehr hochwertiger Lebensraum für zahlreiche geschützte und gefährdete Arten (Vögel, Libellen, Amphibien, Tagfalter) einzustufen sind. Darüber hinaus ergeben sich bei Variante 2 auch hohe Auswirkungen am östlichen Bauende im Bereich Egelpohl, in dem es zur Zerschneidung und Beeinträchtigung hochwertiger Lebensräume von Vögeln sowie Tagfaltern und Heuschrecken kommt.

Bezüglich der von den Einwendern vorgetragenen nachteiligen Auswirkungen auf die Querungen des Pechgrabens, die bei Umsetzung der Variante 2 vermieden würden, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin erläutert, dass der Pechgraben in jedem Fall - auch bei Variante 2 - gekreuzt werden würde.

5. Verbindung zwischen dem Feuchtgebiet bei Starsow und dem FFH-Gebiet Mirower Holm

Bei der Variante 2 gäbe es weiterhin die Verbindung zwischen dem Feuchtgebiet nordöstlich von Starsow und dem FFH-Gebiet Mirower Holm. Einer Abtrennung des nordöstlichsten Teils des Wiesengehölzes im nördlichen Bereich des Feuchtgebietes könnte durch noch weiter nördlich geführte Trasse entgegengewirkt werden.

und

6. Kontakt der Brutstätten zum Mirower Holm

Der äußerst sensible Naturbereich um die Hohe Brücke bliebe geschont und der Kontakt der sich dort befindlichen Brutstätten zum Mirower Holm bliebe erhalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es ist der gesamte Abschnitt zwischen der L 25 und dem Anschluss an die B 198 östlich von Mirow zu betrachten, ein Vergleich von Teilbereichen ist nicht aussagekräftig. Die negative Bewertung der Variante 2 hinsichtlich des Naturschutz ergibt sich in erster Linie aus dem hohen Konfliktpotential mit den Schutzgütern Pflanzen und Tiere. Hierbei ist der Konfliktbereich nördlicher Feuchtwiesenkomplex westlich von Hohe Brücke mit einer sehr hohen Bewertung hervorzuheben, welcher durch diese Variante auf breiter Front in Anspruch genommen bzw. zerschnitten wird. Da die Variante 3bPF nicht frei von Konflikten ist, bleibt unstrittig und wurde unverfälscht in die Gesamtabwägung eingestellt.

7. Landschaftsschutzgebiet bzw. als Naturschutzgebiet

Der gesamte Raum, der die geplante Trasse queren wird, ist über weite Bereiche als Landschaftsschutzgebiet bzw. als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Das die Zerschneidung und Beeinflussung der Gebiete so gering wie möglich ausfällt, sei sowohl für die Natur als auch für die Menschen als Anwohner und Erholungssuchende von zentraler Bedeutung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ erstreckt sich im Plangebiet von der L 25 bis östlich der Müritz-Havel-Wasserstraße. Bei der Betrachtung und Bewertung der Schutzgüter wurde das Schutzgebiet innerhalb der Schutzgüter Mensch (natürliche Erholungsfunktion) und Landschaft für alle Varianten berücksichtigt. Ein Vorteil für die Variante 3bPF liegt in deren randlicher Lage zum Landschaftsschutzgebiet.

Ein Naturschutzgebiet selbst ist im betroffenen Bereich nicht ausgewiesen. Dies wird seitens der Einwender auch so im Erörterungstermin erkannt.

8. Abwägung zur UVS

Die Einwender bemängeln, dass die gewählte Trasse 3bPF eine deutlich günstigere Bewertung in der Abwägung zur Umweltverträglichkeitsstudie erfuhr.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der einzelnen Aspekte wird auf die Pkte. 1-6 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat erläutert, dass zu den floristischen und faunistischen Daten bei der Planung auf aktuelle Daten zurückgegriffen wird. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte 2004 eine flächendeckende Biotopkartierung des Untersuchungsraumes nach der damaligen gültigen „Anleitung für die Biotopkartierung im Gelände in Mecklenburg-Vorpommern (LAUN, 1998). Die Biotope der Entwurfsvariante 3bPF wurden gemäß der „Anleitung für die Kartierung von Biotoptypen und FFH-Lebensräumen in Mecklenburg-Vorpommern“ (LUNG, 2010) erfasst, typisiert und bewertet. Im Herbst 2014 wurde eine Ergänzungskartierung in Teilen des Untersuchungsraums der Variante 2 vorgenommen, die nicht durch den Untersuchungsraum zur Entwurfsplanung abgedeckt wurde. Diese sichert die Datenvergleichbarkeit zwischen den Varianten, da die Biotoperfassung der Umweltverträglichkeitsstudie bereits 10 Jahre zurück liegt und nach einem Kartierungsschlüssel erfolgte, der zwischenzeitlich stark modifiziert wurde.

In der rein quantitativen Darstellung führt die Variante 2 zu den geringsten Auswirkungen hinsichtlich des Biotopverlustes, da sie die kürzeste Trasse darstellt und die geringste Fläche hoch bewerteter Biotope verbraucht. Die Variante 3bPF dagegen führt zum größten Flächenverlust (ca. 6,96 ha) an Biotopen hoher und sehr hoher Wertigkeit. In der qualitativen Betrachtung stellt sich Variante 2 allerdings am negativsten dar, da sie die mit Abstand höchste direkte und indirekte Inanspruchnahme von Bereichen mit einer hohen und mittleren Dichte geschützter und gefährdeter Pflanzen aufweist. Maßgebend ist dabei die Neuzerschneidung des Feuchtwiesenbereiches östlich von Starsow, welche zu insgesamt sehr hoch erheblichen Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen führt.

Die Variante 3bPF wiederum führt zu den geringsten Auswirkungen auf Flächen mit einer hohen und mittleren Dichte geschützter und gefährdeter Pflanzen.

9. Landschaftsraum

Die wertvolle Offenlandschaft um Starsow wird durch jede Variante der Trassenführung erheblich beeinträchtigt und geschädigt. Durch die Trasse 2 werden jedoch weniger Dämme und weniger hohe Dämme die Landschaft durchschneiden. Nach Querung des Sandackers wird die Trasse nur kurz über die Niederungen des Feuchtgebietes in größerer Entfernung von Starsow geführt und verlässt damit die Sichtbeziehungen. Es sei aus landschaftsplanerischer Sicht auch die Querung des Müritz-Havel-Kanals deutlich nördlich der Hohen Brücke zu befürworten. Die Querung des Feuchtgebietes an dieser Stelle sei nicht wesentlich breiter als bei der vorliegenden Planung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Variantenwahl beruht auf der Bewertung aller Schutzgüter der einzelnen Varianten. Die visuelle Wahrnehmbarkeit der störenden Wirkung des technischen Bauwerks Straße ist zwar ein wesentliches Abwägungskriterium in Bezug auf das Schutzgut Landschaft, vorliegend

drängt sich hier jedoch keine Variante auf, die als Vorzugslösung im Bereich Landschaftsbild hervorsteicht.

Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft finden in Landschaftsstruktur und Landschaftsbild ihren Ausdruck und sind Voraussetzung für die Erholung des Menschen in der Natur und Landschaft. Landschaftsstruktur und Landschaftsbild lassen sich in diesem Sinne über Landschaftsbildräume, prägende Landschaftselemente, störungsfreie Landschaftsräume und besondere städtebauliche Strukturen beschreiben.

Die Bewertung einzelner ermittelter Landschaftsbildeinheiten orientiert sich anhand der Erlebnismomente Eigenart, Strukturvielfalt, Naturnähe und Schönheit unter Berücksichtigung der Erholungseignung und vorhandenen Vorbelastungen.

Als zusätzliches Bewertungskriterium für das Schutzgut Landschaft wird dessen Freiraumqualität, die sich durch Unzerschnittenheit und Störungsarmut auszeichnet betrachtet. Der Untersuchungsraum wird teils durch intensiv genutzte Verkehrswege (B 198, L 25) und Siedlungen (Mirow, Mirowdorf, Starsow) geprägt. Der gesamte Bereich südlich der B 198 bzw. des Ortsrandes von Mirow bis nach Starsow sowie östlich der L 25 ist hingegen als unzerschnittener landschaftlicher Freiraum von sehr hoher Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in der teilweisen Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“ wider.

Landschaftliche Freiräume besitzen eine sehr hohe Bedeutung als Rückzugsraum für Tier- und Pflanzenarten sowie als Erholungsraum für den Menschen und sind als sehr hoch empfindlich gegenüber Zerschneidungen zu bewerten. Mit der Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes ist fachplanerisch bereits die Qualität zur Erholungseignung für einen Großteil des Plangebietes nachgewiesen worden. Die Strelitzer Kleinseenplatte, zu der Mirow gehört, ist ein Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde die Landschaftsbildeinheit „Waldbereiche beiderseits der Müritz-Havel-Wasserstraße“ neubewertet. Die Natürlichkeit der einschichtigen Nadelwaldbestände wurde als gering eingestuft, die Vielfalt aufgrund der ergänzenden Strukturen als mittel. Die Gesamtbedeutung wird aufgrund der insgesamt Raum gliedernden Wirkung der Waldgebiete als mittel eingestuft.

Anlagebedingte Auswirkungen sind Verluste oder Überprägungen ortsbildrelevanter Bebauung oder prägender Vegetationsstrukturen. Des Weiteren können Veränderungen des Reliefs und die Zerschneidung/Überprägung von Räumen auftreten. Damit verbunden oder auch unabhängig davon können Sichtbeziehungen durch das Bauwerk beeinträchtigt werden.

Die Erheblichkeit der Auswirkungen ist einerseits abhängig von der Dauer und der Intensität der Auswirkungen, andererseits von der Empfindlichkeit und der Bedeutung der Schutzgüter bzw. -objekte. Bei dauerhaften Auswirkungen auf Schutzgüter mit einer Bewertung von "mittel" und höher wird von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen.

Als Konfliktschwerpunkte sind die Zerschneidung/Überprägung von Räumen (von Teilräumen innerhalb des Untersuchungsraumes und des Landschaftsraumes insgesamt), die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen und die Überbauung landschaftsbildprägender Strukturen relevant.

Allen Varianten ist gemein, dass deren gesamter Trassenverlauf sich innerhalb eines unzerschnittenen Freiraumes von sehr hoher Bedeutung befindet. Das Landschaftsbild wird durch die Zerschneidung empfindlicher Landschaftsbildeinheiten mittlerer bis sehr hoher Bedeutung erheblich beeinträchtigt. Die Böschungsbauwerke erreichen Höhen von > 2 bis > 6 m. Neben dem Verlust landschaftsprägender Gehölzstrukturen ist mit der Umsetzung des Vorhabens die Zerschneidung geschlossener Waldbestände zu verzeichnen. Durch die beschriebenen Beeinträchtigungen wird die Eigenart des Landschaftsbildes im Plangebiet nachhaltig verändert.

Der Beginn der Trasse der Variante 2 im Westen verläuft innerhalb der Offenlandschaft um Starsow bezogen auf das Landschaftsbild. Auf breiter Front wird dann der

Niederungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße gequert. Auf ca. 190m ragt dabei der Waldbereich beiderseits der Müritz-Havel-Wasserstraße in das Gebiet hinein. Östlich grenzt Offenland an, gefolgt vom Stadtgebiet Mirow mit Gewerbenutzung. Das östliche Ende der Trasse verläuft im Wald- und Offenlandbereich.

Der Beginn der Trasse der Variante 3b im Westen verläuft innerhalb der Offenlandschaft um Starsow. Daran schließt Waldbereich beiderseits der Müritz-Havel-Wasserstraße an. Er ummantelt west- und ostseitig die Landschaftsbildeinheit Müritz-Havel-Wasserstraße. Anschließend verläuft die Trasse in der Offenlandschaft südöstlich von Mirow. Das östliche Ende der Trasse verläuft im Wald- und Offenlandbereich.

Der Beginn der Trasse der Variante 3bPF im Westen verläuft innerhalb der Offenlandschaft um Starsow. Daran schließt der Waldbereich beiderseits der Müritz-Havel-Wasserstraße an. Er ummantelt west- und ostseitig die Landschaftsbildeinheit Müritz-Havel-Wasserstraße. Anschließend verläuft die Trasse in der Offenlandschaft südöstlich von Mirow nahe der Ortslage Starsow. Das östliche Ende der Trasse verläuft im Wald- und Offenlandbereich.

Bei einer vergleichenden Betrachtung des Schutzgutes Landschaftsbild zeigen sich nur geringe Unterschiede der drei Varianten. Rein quantitativ ist bei Variante 2 die Beanspruchung bzw. Überformung der von der Bedeutung als sehr hoch eingestuften Landschaftsbildeinheit „Niederungsbereich der Müritz-Havel-Wasserstraße“ noch ausgeprägter (Zerschneidung der Landschaft in Bereichen sehr hoher Bedeutung auf einer Länge von 758m bei Variante 2, 565m bei Variante 3b und 575m bei Variante 3bPF). Andererseits verläuft die Variante 2 auf ca. 450m Länge innerhalb eines vorbelasteten Raumes, sodass dort keine neuen Beeinträchtigungen auf das Landschaftsbild wirken. Die Neuzerschneidung der Varianten 3b und 3bPF erfolgen aber lediglich am Rande des unzerschnittenen Raumes. Sie verursachen zudem deutlich weniger Aufriss von Waldbeständen.

C. Baukosten und Wirtschaftlichkeit

In Auswertung der ermittelten Gesamtbaukosten (Ergänzende Variantenbetrachtung 2015) sind keine signifikanten Kostenunterschiede in Bezug auf die drei betrachteten Varianten erkennbar. Wegen des geringen Kostenunterschiedes (<1%) sind im Ergebnis des wirtschaftlichen Vergleiches alle drei Varianten als gleichrangig anzusehen. Für keine Variante ist in Bezug auf die Baukosten ein relevanter Preisvorteil erkennbar.

P7 – P 72 (ohne P 39)

Wirtschaftlichkeit bei längerer Streckenführung

Die Einwender verweisen im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit des Weiteren auf erhöhten Benzinverbrauch für die Fahrzeuge sowie höherer Unterhaltungskosten durch die längere Streckenführung gegenüber der von den Einwendern bevorzugten Variante 2 der Trassenführung. Im Erörterungstermin geben die Einwender zu Protokoll, die Punkte in vollem Umfang aufrecht zu erhalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Durch eine erneute Analyse der Kosten im Vergleich der verschiedenen Varianten wurde ermittelt, dass die Baukosten bei Variante 2 nur 0,5% geringer wären, als bei der gewählten Trasse. Somit ist im Bezug auf die Baukosten kein relevanter Preisvorteil erkennbar. Den höheren Unterhaltungskosten durch die längere Streckenführung der Variante 3bPF sind die erhöhten Unterhaltungskosten durch ein zusätzliches Bauwerk entgegen zurechnen.

Nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sind einerseits die Verkehrswirksamkeit der zu betrachtenden Varianten und andererseits die zu erwartenden Reisezeiten von Bedeutung. In Bezug auf die Verkehrswirksamkeit liegt dem Vorhabenträger eine Verkehrsplanerische

Untersuchung zur B198 Ortsumgehung Mirow - Prognose 2025 (Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin) mit letztem Aktualisierungsstand vom März 2013 vor, entsprechend der die prognostizierte Verkehrsbelastung bei der vom Vorhabenträger favorisierten Variante 3bPF für den Südabschnitt 4.840 Kfz/24h im DTV 2025 beträgt.

Aufgrund des nicht vorgesehenen Stadtanschlusses an die heutige B198 im Norden von Mirow (siehe Planung für den Westabschnitt der OU Mirow) wird entsprechend der Verkehrsplanerischen Untersuchung bereits bei der Variante 3bPF der gesamte Durchgangsverkehr, mit Ausnahme der Durchgangsverkehre in und aus Richtung L 25 Nord, auf die Umgehungsstrasse verlagert. Infolgedessen ist auch trotz kürzerer Streckenlängen bei den beiden Varianten 2 und 3b von keiner signifikant höheren Verkehrsbelastung im Prognosehorizont 2025 auszugehen. Lediglich bei Variante 2, die etwa 850m kürzer ist als die Variante 3bPF, sind weitere Verlagerungseffekte im Quell- und Zielverkehr sowie im Binnenverkehr in sehr geringem Umfang möglich, die aber mit <100 Kfz/24h im DTV kaum von Relevanz sind.

Auch im Hinblick auf die Reisezeiten ist nur ein geringer Unterschied zwischen den drei Varianten zu verzeichnen. Obwohl die Baulänge der Variante 2 um rund 850m kürzer ist, muss berücksichtigt werden, dass diese Variante im Vergleich zu den beiden etwa gleichlangen Varianten 3b und 3bPF früher wieder in die vorhandene B198 einschwenkt. Bis zum Erreichen des Bauendes der Varianten 3b und 3bPF müssen daher noch ca. 600m Strecke auf der heutigen B198 zurückgelegt werden, wodurch sich der erzielte Zeitvorteil fast vollständig wieder aufbraucht.

D. Einwendungen und Stellungnahmen zur Variantenwahl

V01 BUND

„Entgegen den Feststellungen der Planunterlagen bevorzugt der BUND die Variante 3a, mit Änderungen der Linienführung nördlich von Starsow. Die vorliegende Variante führt zur unverhältnismäßigen Zerschneidung der Landschaft. Dies vermeidet die Beeinträchtigung Starsower Bürger und Lärmschutzmaßnahmen. Eine zusätzliche Belastung des Naturraums wäre dabei vertretbar.

Es wird seitens des BUND weiterhin vorgeschlagen, ab dem Kreuzungspunkt der Varianten 2, 3a und 3b östlich der Havel-Wasserstraße die Variante 3a auf der Linie der Variante 2 bis zum Anschluss an die B198 zu führen. Dadurch käme es zu einer deutlich reduzierten Landschaftszerschneidung und es werde die Überbauung und Funktionsbeeinträchtigung eines hochwertigen Dünenstandortes vermieden.

Auch sei der nachhaltige Bestand der durch Variante 2 zerschnittenen Trockenhabitate nicht gesichert, da es sich um Ackerbrache handle, die jederzeit ohne Genehmigung wieder in Nutzung genommen werden könne.

Im Zusammenhang mit dem Trassenverlauf sei des Weiteren eine Umgehung der Kunststoffdeponie nicht nachvollziehbar. Hier wird eine Beräumung der Deponie befürwortet. Der Trassenverlauf könnte so um ca. 500 m gekürzt werden und es sei eine Einsparung von Kosten zu erwarten.“

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie hat die große Zerschneidungswirkung durch alle Trassen bestätigt. Die Bedenken aus immissionsschutzrechtlicher Sicht gegenüber der Trasse 3b sind nicht stichhaltig, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete (und für Wohngebiete) im angesprochenen Bereich tags und nachts unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Im Zuge der Feintrassierung wurde als ein primäres Ziel der Abstand der Ortsumgehung zur Ortslage Starsow vergrößert, sodass mit der gewählten Achse die Beeinträchtigungen für die Ortslage Starsow auf ein Minimum reduziert werden konnten.

Hinsichtlich des nicht gesicherten nachhaltigen Bestandes der Trockenhabitate, welche bei der Führung der Trasse auf der Variante 2 zerschnitten werden, wird darauf verwiesen, dass Variante 2 nicht planfestgestellt wird. Durch das geplante Vorhaben mit der Variante 3b kommt es nicht zu den bemängelten Umweltauswirkungen.

Dem Vorschlag der Kosteneinsparung durch die Kürzung der Baustrecke durch Beräumung des Deponiestandortes kann nicht gefolgt werden. Hier würden durch die Beräumung der Deponie Kosten entstehen, welche die möglichen Einsparungen überschreiten könnten.

TöB 1 - Amt Mecklenburgische Seenplatte

Die Stadt Mirow regt an, die Umgehungsstraße solle so weit wie möglich von Starsow entfernt verlaufen.

Der Stellungnahme wird abgeholfen.

Im Zuge der Feintrassierung wurde als ein primäres Ziel der Abstand der Ortsumgehung zur Ortslage Starsow vergrößert, sodass mit der gewählten Achse die Beeinträchtigungen für die Ortslage Starsow auf ein Minimum reduziert werden konnten. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegt bei der geplanten Trassenführung nicht vor. Des Weiteren wird auf die Variantenabwägung Pkt. 3.2.4.3 verwiesen.

E. Gesamtergebnis der Variantenabwägung

Der Einschätzung des Vorhabenträgers, der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag führe zu einer anderen Gewichtung der Schutzgüter im Rahmen der UVP, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt. Eine daraus möglicherweise entstandene Fehlgewichtung der Schutzgüter konnte jedoch nicht ermittelt werden. Nach intensiver Prüfung der erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wird festgestellt, dass keine andere Variante eindeutig besser wäre, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonender zu bewerten wären. Die vom Vorhabenträger getroffene Auswahl wird bestätigt.

3.2.5 Abwägung der öffentlichen Belange

3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

A. Beteiligung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte

Mit Schreiben vom 29. Juli 2014 bestätigt das Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, dass Ziele oder Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung dem Vorhaben nicht entgegen stehen. Die Ortsumgehung Mirow im Zuge der B198 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Das Vorhaben ist nach dem LEP M-V (Landesraumentwicklungsprogramm) Bestandteil des großräumigen Straßennetzes (geplante Verbindung).

Ausgehend von der Bedeutung dieser Straßenbaumaßnahme für das großräumige Straßennetz ist der Bau der Ortsumgehung Mirow in Programmsatz 6.4.3(2) des RREP MS (Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte) als raumordnerisches Ziel festgesetzt. Das Vorhaben entspricht dem Programmsatz 6.4.3(1) des RREP MS, nach dem das Straßennetz der Planungsregion erhalten sowie bedarfsgerecht ergänzt und ausgebaut werden soll.

Mit der Realisierung der Ortsumgehung erfolgt eine Entlastung der Innenstadt von Mirow vom Durchgangsverkehr. Dies führt zu einer Verbesserung der Wohn- und

Aufenthaltsqualität in diesem Bereich und steht somit im Interesse der städtebaulichen Entwicklung. Dadurch erhöht sich die Attraktivität der Stadt im Rahmen der Wahrnehmung ihrer Aufgaben als Grundzentrum und Zentrum im Tourismusschwerpunktraum.

Ausgehend von den Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung zur nachhaltigen Nutzung der Naturgüter sowie zum Schutz der heimischen Tier- und Pflanzenarten in ihren Lebensräumen als Bestandteile eines funktionsfähigen Naturhaushaltes (LEP M-V, Programmsatz 5.1(1); RREP MS, Programmsätze 5.1(1) und 5.1.1(1)) sowie zum Schutz, zur Pflege und zum Erhalt der Landschaft (LEP MV, Programmsatz 5.1.2(1); RREP MS, Programmsatz 5.1.2 (1)) wurden die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Mit der Wahl dieser optimierten Variante werden auch die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Trassenoptimierung (Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte, 2006) im Bereich nördlich der Ortslage Starsow zum einen zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Feuchtwiesenbereiches, zum anderen zur Minimierung der Immissionsbelastungen in der Ortslage und im Bereich Hohe Brücke zur Minimierung der Immissionsbelastung eingehalten.

B. Einwendungen zum Raumordnungsverfahren

P 7 – P 72 (ohne P 39)

I. Verfahrensmangel

Die Einwender tragen vor, dass das Verfahren zur Planfeststellung nicht auf einem rechtsgültigen Raumordnungsbeschluss und einem dazu ordnungsgemäß durchgeführten Verfahren beruhe. Es sei zum Beschluss keine Information der Betroffenen und der Öffentlichkeit gemäß § 15 Abs.8 Nr.4 des Landesplanungsgesetzes Mecklenburg-Vorpommern erfolgt. Die Einwender beziehen sich hierzu auch auf Punkt 8.3 des Informationsblattes zur Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerischen Abstimmungen. Die fehlende Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Betroffenen widerspreche dem EUGH-Urteil vom 30.04.2009-C-75/08 SLG 2009. Die Unterlassung der gesetzlich vorgeschriebenen abschließenden Information der Öffentlichkeit sei nicht nachvollziehbar und habe die betroffenen Starsower Bürger daran gehindert, fristgerechte Rechtsschritte gegen den Beschluss einzuleiten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Raumordnungsverfahren ist ein eigenständiges Verfahren, welches durch das Amt für Raumordnung und Landesplanung durchgeführt wurde. Bei einem Raumordnungsverfahren handelt es sich um ein behördeninternes Verfahren, welches keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen entfaltet. Die Planfeststellungsbehörde hat auf dieses Verfahren keinen Einfluss. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Die Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte stimmt dem Planfeststellungsverfahren umfänglich zu.

II. Empfehlungen der Raumordnungsbehörde

Die Empfehlungen der Raumordnungsbehörde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die geplante Umgehungsstraße deutlich nördlich der Vorzugsvariante 3 bis hin zur Variante 2 im Bereich der Ortslage Starsow zu führen, wurden nicht adäquat in dem ausgelegten Planungsentwurf umgesetzt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens sind im Rahmen der Trassenoptimierung (Vorzugsvariante A1) berücksichtigt worden. Von der L 25 kommend schwenkt sie in

südwestliche Richtung ab und bedingt somit nur eine Teilinanspruchnahme von Flächen des geschützten Biotopes MST 16574 - Naturnahes Feldgehölz. Der Abstand zum Ort Starsow bleibt dabei im unkritischen Bereich ohne Lärmschutzmaßnahmen. Im weiteren Verlauf über die Müritz-Havel-Wasserstraße bis zum Knoten mit der MST 5 beschreibt die Achse eine ca. 1,5 km lange Gerade. Die Kreuzungsbedingungen mit der Kreis- und der Müritz-Havel-Wasserstraße sind somit sehr günstig. Die Radienfolge liegt generell im guten Bereich, der Anschluss an die vorhandene B 198 erfolgt annähernd wie in der Vorplanung.

III. Abwägung im Rahmen der Raumordnung

Die Einwender meinen, der im Raumordnungsverfahren vorgenommene Abwägungsprozess und damit das Fazit, welches aus der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Linienführung gezogen wurde, seien nicht vollständig und somit fehlerhaft. Weder die Belange der Menschen, der Landschaft, der Wirtschaftlichkeit noch der Denkmalpflege seien adäquat berücksichtigt worden. In Bezug auf die Starsower Bürger ergebe sich dadurch nicht nur Lärmbelastung durch die Trassenführung sondern auch negative Veränderungen des Landschaftsbildes und damit einhergehend wirtschaftliche Einbuße.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Raumordnungsverfahren ist ein eigenständiges Verfahren, welches durch das Amt für Raumordnung und Landesplanung durchgeführt wurde. Bei einem Raumordnungsverfahren handelt es sich um ein behördeninternes Verfahren, welches keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen entfaltet. Die Planfeststellungsbehörde hat auf dieses Verfahren keinen Einfluss.

3.2.5.2 Immissionsschutz

A. Lärmschutz

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.

Einwendungen und Stellungnahmen zum Lärmschutz

P7 – P 72 (ohne P 39)

Lärmauswirkungen auf Starsow

Die derzeit geplante Variante führe dazu, dass der Straßenverlauf östlich von Starsow über 200m parallel in unmittelbarer Nähe und auf gleicher Höhe entlang der Gehöftgrenze auf Dämmen verläuft. Dies bedeutet eine deutliche Beeinträchtigung der Bewohner. Es kommt zu erheblichen Lärmauswirkungen. Ein Lärmpegel von 54 dB(A) ist nicht hinnehmbar, da es sich de facto bei den Grundstücken um Wohngrundstücke mit großen Erholungsgärten handelt, die als solche auch genutzt werden. Teilweise gibt es auf den Grundstücken Ferienhäuser, die dem anerkannten Erholungsort Mirow Rechnung tragen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu möglichen Belastungen durch Lärm wird darauf hingewiesen, dass die Gebietseinstufung der Ortslage Starsow gemäß Flächennutzungsplan der Stadt Mirow in ein Mischgebiet erfolgt. Es sind demnach die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf-, Kern- und Mischgebiet anzusetzen. Diese liegen tags bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A). Die

maximalen Beurteilungspegel liegen im betroffenen Bereich bei tags 52 dB(A) und bei nachts 48 dB(A). Die Immissionsgrenzwerte werden somit nicht überschritten. Selbst die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV für reine Wohngebiete werden nicht überschritten.

Zu den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Dämme und Aufschüttungen wird auf Pkt. 3.2.4.3 E verwiesen. Es trifft zu, dass die Auswirkungen auch in der Umweltverträglichkeitsstudie bei der geplanten Variante als negativ bewertet worden sind. In Bezug auf die Änderungen der Wegebeziehungen im Zusammenhang mit der Schädigung des Naturraums wird darauf verwiesen, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die Erholungsfunktion als Bestandteil des Schutzgutes Mensch bewertet worden und in die Gesamtabwägung mit eingeflossen ist. Für die endgültige Bewertung der einzelnen Varianten sind jedoch alle Schutzgüter zu betrachten und das Ergebnis wurde mit allen raumordnerischen Belangen abgewogen. In der vorgenommenen Abwägung stellen sich die Varianten 1 und 3b als die umweltverträglichsten dar. Beim Schutzgut Mensch ist bei der Variante 3b die Entlastung des Mirower Stadtgebietes höher, da bei Variante 1 flächenhafte akustische Beeinträchtigungen des südlichen Stadtgebietes auftreten. Die Variante 3b wurde unter Berücksichtigung der besonderen Gewichtung der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Mensch, welche sich aus dem Planungsauftrag des Bedarfsplanes des Bundes ergibt, als umweltfachliche Vorzugsvariante ermittelt.

In der Schalluntersuchung fehlen Gebäude

Es wird in dem Zusammenhang angeführt, dass einige Gebäude in dem betroffenen Bereich nicht bei den Schallbelastungsmodellen berücksichtigt worden sind.

Die Einwendung wird zurückgewiesen

Die Darstellung der Einbeziehung zusätzlicher Wohngebäude in der Ortslage Starsow erfolgt mittels Deckblätter: U 11, S. 13D, 14D; U11.4, S.1D, 2D; U11.5, Bl.1D, 2D. Daraus haben sich keine neuen Betroffenheiten hinsichtlich der Lärmauswirkungen ergeben.

Gesundheit

Die Einwender bemängeln eine völlig unzureichende Abwägung hinsichtlich der Beeinträchtigung der Menschen durch Lärm in der landesplanerischen Beurteilung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung. In der Planung sei nicht ausreichend berücksichtigt, wie der Mensch in seiner Lebensführung durch die Trassenwahl der Umgehungsstraße tatsächlich beeinträchtigt wird. Es werde sich in der Planung lediglich damit auseinandergesetzt, dass der Lärmpegel den gesetzlichen Grenzwert unterschreite und damit keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr notwendig wären.

Hinsichtlich der Lärmprognose sei von einem erheblich höheren Verkehrsaufkommen auszugehen als es in den Planunterlagen dargestellt ist und somit werden die Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet überschritten.

Die Einwendung ist zum Teil erledigt und wird im Übrigen zurückgewiesen.

Im Erörterungstermin geben die Einwender an, dass sie die Ausführungen der Vertreter des Vorhabenträgers zu den Berechnungen der Lärm- und Verkehrsprognosen nachvollziehen können, aber im Ergebnis ihr eigenen Belange nicht ausreichend berücksichtigt sehen.

Das Schutzgut Mensch bezieht sich auf Leben, Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen, soweit dies von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst wird. In der Umweltverträglichkeitsprüfung werden dabei ausschließlich diejenigen Daseinsgrundfunktionen betrachtet, die räumlich wirksam sind und gesundheitsrelevante Aspekte besitzen. Das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wird daher über die Teilaspekte Gesundheit und Wohlbefinden, Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Erholungs- und Freizeitfunktion abgebildet.

Die Ermittlung des Bestandes der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen basiert in der Umweltverträglichkeitsstudie im Wesentlichen auf der Auswertung der örtlichen Bauleitplanung. Weitere Grundlagen für die Bewertung der weiteren Aspekte des Schutzgutes Mensch stellen das regionale Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte (RROP 1998 & RREP 2011) und der Gutachtliche Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte (GLRP 1997 & 2011) dar. Zudem sind Abfragen bei entsprechenden Behörden und Begehungen vorgenommen worden. Die Erhebungstiefe wird als ausreichend bewertet.

Der §50 BImSchG gebietet im Zuge der Planung eine möglichst weitgehende Lärmvermeidung, ohne dass für den Lärmschutz in der Planung Immissionsgrenzwerte festgeschrieben sind. Dieser Vermeidungsgrundsatz wird im Hinblick auf das Plangenehmigungsverfahren mit den Grenzwerten der 16. BImSchV realisiert. Weil jedoch eine möglichst weitgehende Lärmvermeidung anzustreben ist, bedingt selbst die Einhaltung der Immissionswerte der 16. BImSchV nicht ohne weiteres, dass den Anforderungen des §50 BImSchG genüge getan wurde. Deshalb ist auf die aus Sicht des Lärmschutzes erwünschten Zielwerte abzustellen.

Solche Zielwerte finden sich in den Orientierungswerten der DIN 18005 Beiblatt 1, ohne dass diese für den Bau von Straßen ausschließlich oder verbindlich maßgeblich wären. Werden die in der DIN 18005 Beiblatt 1 genannten Orientierungswerte eingehalten, ist dem Lärmschutz bei der Trassierung jedoch hinreichend Rechnung getragen.

Selbst bei Verdopplung der in Ansatz gebrachten Verkehrsmenge werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)) mit tags 55 dB(A) und nachts 51 dB(A) unterschritten.

Berücksichtigung der Dämme, Lichtimmissionen, Erschütterungen

Den Einwendern stellt sich auch die Frage, ob die erhebliche Mehrbelastung durch die teilweise 6m hohen Dämme im Lärmgutachten berücksichtigt worden ist. Ebenso seien die Beeinträchtigungen der Menschen durch Lichtimmissionen und Erschütterungen nicht berücksichtigt worden.

Die Einwendung wird mit Verweis auf die Erwiderungen des Vorhabenträgers und Unterlage 11 „ zurückgewiesen.

Im Erörterungstermin geben die Einwender an, die Ausführungen seitens des Vorhabenträgers zu Lärm, Licht und Erschütterungen in der Erwiderung und im Erörterungstermin nachvollziehen zu können, im Ergebnis aber ihre eigenen Belange nicht ausreichend berücksichtigt zu sehen.

Die Vertreter des Vorhabenträgers erklären in der Erwiderung, dass neben vielen anderen Parametern (Darstellung Unterlage 11, S.7) die Steigung und das Gefälle der Straße sowie sonstige topographische Gegebenheiten berücksichtigt worden seien. Auch mit relevanten Erschütterungen im Sinne der DIN4150 ist nicht zu rechnen.

Die tatsächliche Höhe der Dämme im Bereich Starsow beträgt maximal bis zu 4m. Die Einwender zeigen sich nach Sichtung der Planunterlagen mit der Aussage einverstanden.

B. Luftschadstoffe

Zum Bau der B 198 als südliche Ortsumgehung der Stadt Mirow, wurde für den Südabschnitt eine Luftschadstofftechnische Untersuchung erarbeitet.

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 (Südabschnitt 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.

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.

P7 – P 72 (ohne P 39)

Die Einwender bringen weiter vor, dass Staubimmissionen nicht für die Partikelgröße „PM2,5“ ermittelt worden seien. Diese Partikelgröße sei lungengängig und somit für die menschliche Gesundheit besonders relevant.

Die Einwendung hat sich mit Erwidern der Vertreter des Vorhabenträgers erledigt, so auch das Fazit der Einwender im Erörterungstermin.

3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der angeordneten Nebenbestimmungen mit den Belangen von Natur und Landschaft vereinbar.

A. Rechtsgrundlagen

Nach §17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Gesonderte Anforderungen zum Schutz von Natur und Landschaft ergeben sich aus einer Vielzahl von Regelungen, in Teilbereichen handelt es sich dabei um striktes Recht. Hierfür ergibt sich das folgende Regelungs- bzw. Schutzsystem:

- Der allgemeine Schutz von Natur und Landschaft wird durch die Eingriffsregelung in §§13 ff. BNatSchG gewährleistet.
- Besondere Regelungen sind zum Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete einzuhalten. Die europäischen Vorgaben der Vogelschutz- und der Flora-Fauna-Habitat-(FFH-)Richtlinie sind mit den §§ 31 ff. BNatSchG in Bundesrecht umgesetzt worden.
- Für Schutzgebiete und besonders geschützte Biotope sind – auch über den europäischen Gebietsschutz hinaus – die einschlägigen Vorgaben des Bundes- bzw. Landesrechts einzuhalten.

Neben den europäischen und nationalen Gebietsschutz treten die Regelungen über den Artenschutz, deren europäische Vorgaben mit den §§37 ff. BNatSchG in Bundesrecht umgesetzt worden sind.

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen oder zu ersetzen.

Gemäß § 15 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind. Ergibt die naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens und ist ein Ausgleich nicht möglich, so sind Ersatzmaßnahmen vorzunehmen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

B. Beschreibung des betroffenen Gebietes

Das Plangebiet gehört zur Landschaftszone „Höherrücken und Seenplatte“. Innerhalb dieser Landschaftszone liegt das Plangebiet in der Großlandschaft „Neustrelitzer Kleinseenland“.

Das Relief des Plangebietes ist durch pleistozäne Einflüsse der Weichselkaltzeit geprägt. Verbreitet sind Bildungen der Becken als Beckensande, östlich der Müritz-Havel-Wasserstraße treten kleinflächig Bildungen der Hochflächen als Sand über Geschiebelehm bzw. -mergel und am Ostrand des Plangebietes Flugsandbildungen als Dünen- und Sande auf. Holozäne Moorbildungen sind beidseitig der Müritz-Havel-Wasserstraße weit verbreitet und dehnen sich in westliche Richtung bis in die Starsowniederung aus.

Die Müritz-Havel-Wasserstraße als größere Wasserstraße mit breitem Gewässerbett und den sich beidseitig erstreckenden Waldgebieten bestimmen zusammen mit dem großen zusammenhängenden Waldgebiet bei Planungsende das Landschaftsbild.

Der überwiegende Teil des Plangebiets wird von Acker- und Grünlandflächen, Wäldern, samt ruderalisierten Sandmagerrasen bzw. Regenerationsflächen eingenommen. Weiterhin kommen, außer Verkehrs- und verschiedenen Siedlungsflächen kleinere Gehölzstrukturen relativ häufig vor. Gewässer und Feuchtgebiete sind im Untersuchungsraum selten. Außer der Müritz-Havel-Wasserstraße, dem Grabensystem im Grünland nordöstlich von Starsow und der Uferzone des Schulzensees, kommen nur ein Soll und vereinzelt kleinflächige Feuchtgebüsche, Röhrichte, Großseggenriede und Staudenfluren vor.

Im Plangebiet befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“, welches sich zwischen dem Mirower See und dem Zotzensee erstreckt. Im Westen wird das Schutzgebiet von der L 25 und im Westen vom Waldweg zwischen Weinberg und Zeltplatz begrenzt.

Darüber hinaus befinden sich in einiger Entfernung zum Plangebiet folgende FFH-Gebiete:

-FFH-Gebiet „Kleinseenlandschaft zwischen Mirow und Wustrow“ -ca. 1,5 km in südöstliche Richtung

-FFH-Gebiet „Mirower Holm“ - ca. 2 km in südliche Richtung

Im Ergebnis der Raumempfindlichkeitsanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie weisen die ermittelten konfliktarmen Bereiche keine durchgehenden Korridore auf. Als Bereiche mit einem sehr hohen Raumwiderstand wurden neben den Siedlungen mehrere naturnahe Gewässer mit angrenzenden Verlandungszonen ermittelt wie der Schulzensee nördlich Starsow, der Sürlingsee südlich Starsow, der Gründlowsee westlich Mirow, der Hopfensee südlich Mirow sowie der Egelpohl östlich Mirow. Als Konfliktschwerpunkt wurde auch die Müritz-Havel-Wasserstraße (Mirower Kanal) mit den angrenzenden Ufersäumen ermittelt. Sämtliche Waldgebiete mit Ausnahme des Gebietes östlich Mirows besitzen aufgrund ihrer Erholungsfunktion einen hohen Raumwiderstand.

C. Darstellung der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts

Als lineare Landschaftselemente beanspruchen Straßen einen relativ geringen Flächenanteil. Die ökologischen Wirkungen sind dennoch sehr hoch, da es zur Umgestaltung von Flächen, zur Wirkung von Emissionen in erheblicher Breite auf Nachbarlebensräume, zur Bodenversiegelung und damit zur Beeinträchtigung des Wasserregimes kommt. Zudem können Straßen biologische Barrieren darstellen.

Die für den Naturschutz bedeutsamen Wirkungen von Straßen lassen sich 3 Gruppen zuordnen (PLACHTER, 1991):

- > Primärwirkung:
 - unmittelbare Zerstörung wertvoller Lebensräume
- > Sekundärwirkung:
 - => durch den Verkehr selbst - Überfahren von Tieren, Kollisionen mit Tieren
 - => durch Randwirkungen
 - Belastungen durch Streusalz, Blei, Ölrückstände, Gummiabrieb von Reifen, Abrieb von Straßenbelag
 - Störungen durch Straßenlärm, Druckwellen des Fahrtwindes, Licht
 - Unterhaltung, Pflege der Randbereiche
 - Auftrennen von Lebensräumen bzw. Populationen
 - Entstehung neuartiger linearer Lebensräume am Straßenrand
 - Veränderungen des Mikroklimas und des örtlichen Wasserhaushaltes
- > Tertiärwirkung:
 - Einwanderung von Tieren und Pflanzen entlang von Straßen in Gebiete, in denen sie bisher nicht heimisch waren.

Bei der Erfassung der umweltrelevanten Wirkungen des Vorhabens wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen unterschieden:

Baubedingte Wirkfaktoren:

- temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung, Lagerplätze, Baustraßen und Baustreifen etc.
- temporäre Grundwasserabsenkung
- Bodenabtrag und Bodenumlagerung
- Bodenverdichtung und Bodenveränderungen
- Gewässerquerung im Rahmen der Baustellenabwicklung
- temporäre Aufschüttungen, Deponien, Abgrabungen

- Schadstoffemissionen/-immissionen (Verlärmung, Erschütterungen)

Anlagebedingte Wirkfaktoren:

- Flächenversiegelung
- Flächeninanspruchnahme
- Bodenbewegungen (Aufschüttungen und Abgrabungen)
- Segmentierung landschaftlicher Freiräume/Zerschneidung/Barrierewirkung/Arealverkleinerung
- Grundwasserabsenkung, -stau Gewässerquerung, -ausbau, -Verlegung

Verkehrs-/betriebsbedingte Wirkfaktoren:

- Schadstoffemissionen / Immissionen
- Lärmemissionen/-immissionen
- visuelle Störwirkungen
- Straßenentwässerung, -abwässer
- Tierverluste
- Störfälle.

Die bedeutsamsten und nachhaltigsten anlagebedingten Auswirkungen werden durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme, die Versiegelung und die Flächenzerschneidung (Trennwirkungen) hervorgerufen.

Als Stoffquellen für potenzielle Beeinträchtigungen durch Straßen/Autobahnen sind die Kraftstoffverbrennung mit den dabei auftretenden Abgasen der Motoren, der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und metallischen Bremssteilen, Tropfenverluste (Kraftstoff, Öle, Fette, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Wasch- und Konservierungsmittel), Streugut des Winterdienstes und die Auswaschung aus Straßenbaumaterialien zu nennen. Art und Umfang der Emissionen hängen dabei vom durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen, dem Anteil an Schwerlastverkehr, der Fahrgeschwindigkeit, der Art der Straßenbaustoffe und dem Zustand der Fahrbahndecken ab.

Die Zusammensetzung der Abgasemissionen ist der folgenden Übersicht zu entnehmen:

gasförmige Emissionen	feste Aerosole
Kohlenmonoxid	Ruß
Kohlendioxid	Teerprodukte
Schwefeldioxid	Blei
Stickoxid	Nickel
Kohlenwasserstoffe	Kobalt
	PAK
	Phenole

Durch den Einsatz von Katalysatoren kommt es zur Reduzierung der Konzentrationen bei Benzol, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff / Phenolen und Stickoxiden, Auf die Fahrbahnoberfläche werden 20 - 50 % der Emissionen der Motoren abgelagert. Der Rest wird über die Atmosphäre transportiert.

Der in relativ geringen Mengen anfallende Reifenabrieb setzt sich aus schwer abbaubaren organischen Materialien und Schwermetalloxiden zusammen. Für Hauptverkehrsstraßen wird eine Gesamtabriebsmenge von 242 kg/km/a angegeben (LANGE/MOOG, 1995 in BUSSE, 1997). In Tropfverlusten (Motoren- und Getriebeöle) können erhebliche Mengen an

Schwermetallen (Blei, Zink, Chrom, Kupfer und Nickel) enthalten sein. Die aus Feinstäuben bestehenden Abriebe von Bremsbelägen enthalten Chrom, Kupfer, Nickel, Eisen, Blei und Zink. In LANGE/MOOG (in BUSSE, 1997) ist für Hauptverkehrsstraßen die Gesamtabriebsmenge mit 57,49 kg/km/a angegeben. Der Abrieb der Fahrbahnbeläge erfolgt durch die mechanische Beanspruchung durch die Reifen beim Rollen, Bremsen, Beschleunigen, Kurvenfahren sowie bei Frostaufbrüchen. Die Zusammensetzung besteht aus mineralischen Partikeln, Nickel, Silizium, Calcium, Blei, Chrom, Kupfer, Zink und organischen Stoffen (Bitumen, Asphalt, PAK) und ein Teil wird als Staub in die Atmosphäre getragen. Der Rest lagert sich auf der Fahrbahn und am Rand ab. Die Schadstoffkonzentration nimmt mit dem Abstand von der Fahrbahn schnell ab, dementsprechend hoch sind die Konzentrationen am Fahrbahnrand. Bleiimmissionen sind aber auch noch im Abstand von mehreren hundert Metern von der Straße nachweisbar. Der Großteil der emittierten Stoffe akkumuliert in den ersten 100 m, einzelne Stoffe nähern sich aber erst nach mehreren hundert Metern dem Vorbelastungsniveau. Hohe Luftschadstoffgehalte führen zu einer erhöhten Akkumulation von Schadstoffen im Boden und auf Pflanzen (STROM und BUNGE, 1988).

Als Streugut des Winterdienstes werden abstumpfende Streumittel (Sande, Schlacke, Splitt sowie Gemische aus Sand und Salz) und Auftaumittel (Natrium-, Calcium-, Kalium- und Magnesiumchlorid, Calcium-, Kalium- und Magnesiumsulfat) verwendet. Die Taumittelmengen variieren in Abhängigkeit vom Witterungsverlauf.

Der Kfz-Verkehr erzeugt Luftdruckwellen, die sich in der Atmosphäre ausbreiten und als Lärm wahrgenommen werden. Die Stärke der Lärmemission ist abhängig von der Kfz-Menge und dem Anteil an Schwerlastverkehr, der gefahrenen Geschwindigkeit, der Straßenoberfläche sowie der Fahrweise.

In erheblichem Umfang treten Tierverluste durch Kollisionen bzw. durch Überfahren werden auf Straßen auf, Betroffen sind vor allem fliegende Insekten sowie Arten mit großen Jahreslebensräumen (Säugetiere, Vögel, Amphibien), mit periodischem Wanderverhalten, mit ungünstigen Verhaltenseigenarten oder Arten, für die Straßen in irgendeiner Art und Weise Attraktionspunkte sind (wie Aufheizen auf dem Asphalt, Nahrungssuche) (PLACHTER, 1991). Kollisionen von Vögeln mit Fahrzeugen können prinzipiell überall auftreten und sind daher nicht vollständig vermeidbar.

Weitere Ausführungen sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0 Punkt 3.2) zu entnehmen.

D. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen

Gemäß § 15 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot). Das Vermeidungsgebot beinhaltet im Kern eine Verpflichtung zur fachlich technischen Optimierung des Vorhabens selbst, damit Beeinträchtigungen durch das Vorhaben möglichst nicht hervorgerufen bzw. möglichst gering gehalten werden. Die Pflicht zur Vermeidung hat grundsätzlich Vorrang vor Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen hat Vorrang vor der Minimierung. Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen braucht der Projektträger nur insoweit zu ergreifen, als sie tatsächlich und rechtlich möglich sind (RAS-LP 1). Die nicht vollständig vermeidbaren und somit nur minderbaren Beeinträchtigungen werden innerhalb der Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung dokumentiert und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, sofern erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen verbleiben.

Bereits in Voruntersuchungen sowie in der Planungsphase der Entwicklung von Trassenvarianten erfolgte eine Entwurfsoptimierung. Die in den Entwurf aufgenommene Linienführung (Variante 3b Südabschnitt) entspricht unter Berücksichtigung der Linienoptimierung den Festlegungen, die im Raumordnungsverfahren und der

Linienbestimmung getroffen werden. Um die Inanspruchnahme von Wald bzw. eines ausgewiesenen geschützten Biotops bei Bau-km ca. 0+900 zu minimieren, wurde eine Linienoptimierung durchgeführt. Dabei wurden der Linie (Variante 3b Südabschnitt) aus der Vorplanung 5 weitere Varianten gegenübergestellt. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf Unterlage 12.0 Kapitel 5 und 7.3 verwiesen.

E. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden entsprechend der örtlichen Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege gewählt. Sie sind in der Unterlage 12.0 Kapitel 7.3.3 ausführlich beschrieben und in den Maßnahmeblättern festgesetzt.

F. Ersatzgeldberechnung

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.7

Die Ersatzmaßnahme Nr. 2: Kompensationsflächenpool – Sanierung des Zierker See in Neustrelitz umfasst die ist im Landschaftsrahmenplan der Region Mecklenburgische Seenplatte (LUNG, 2011) enthalten und befindet sich somit in Übereinstimmung mit den örtlichen Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege.

Sie beinhaltet den fiktiven funktionalen Ausgleich für den Verlust und die Beeinträchtigung von Biotop-, Boden- und Wasserfunktionen, sowie den Ausgleich des Standortverlusts für mehrere gefährdete Pflanzenarten durch erhaltende Pflege, darunter die vom Aussterben bedrohte Draht-Segge, Schild-Ehrenpreis, Schmalblättriges Wollgras, Fieberklee und Flammender Hahnenfuß.

Die Darstellung der Maßnahme erfolgt nur nachrichtlich. Die Planung für die Sanierung des Zierker Sees erfolgte durch „bioplan“, Institut für angewandte Biologie und Landschaftsplanung, die Ermittlung des Kompensationspotentials durch Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Neustrelitz (2011).

Die Ersatzgeldberechnung erfolgt gemäß dem „Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern“ und beinhaltet die Kostenkomponenten:

- Kosten für den Grunderwerb
- Herstellungskosten für die jeweilige Maßnahme
- Pflegekosten mit 3-jähriger Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie mit 25-jähriger Unterhaltungspflege
- Pauschale für Planungs- und Verwaltungskosten (10 % der Summe der Herstellungs- und Pflegekosten)
- Kosten für die Erfolgskontrolle bei spezifischen Maßnahmen

Es ergibt sich ein Gesamtäquivalent in Höhe von 74,0678 ha. Diese Äquivalente werden über den Wiederherstellungsansatz der fiktiven Maßnahmen verrechnet. Dabei ergibt sich ein Kostenanteil in Höhe von 1.029.763,36 Euro. Abzüglich des anzurechnenden Kompensationsüberschusses durch die Ersatzmaßnahme E 8 ergibt sich ein Kostenendbetrag für die Ersatzmaßnahme E 2 in Höhe von 985.263,36 Euro.

G. Ausnahmegenehmigung vom Biotopschutz § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.3

Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.0) getroffenen Aussagen

zu gesetzlich geschützten Biotopen sind plausibel und nachvollziehbar. Sämtliche Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope werden mithilfe landschaftspflegerischer Maßnahmen ausgeglichen. Die betroffenen Biotope sind keine Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete. Die Ausnahmegenehmigung nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V wird daher erteilt.

Die ruderalisierten Sandmagerrasen sind in der Starsowniederung beidseitig des Uferbruchwaldes an der Müritz-Havel-Wasserstraße sowie nördlich und südlich des Peetscher Forsts vorhanden und werden durch die geplante Trasse zerschnitten, im Randbereich überbaut sowie im Wirkraum der Straße dauerhaft beeinträchtigt. Für den Ausgleich wird die Maßnahme E2 (Kompensationsflächenpool „Zierker See“) den Eingriffen gegenübergestellt und funktional über einen Kostenansatz verrechnet. Über die Maßnahme „Neuanlage von Sandmagerrasen auf Acker“ wird dabei der notwendige Ausgleich errechnet. Insgesamt werden 61.607m² benötigt.

Bei den betroffenen grundwassergeprägten Flächen handelt es sich um Nasswiesen, ein Moor sowie Röhrichtbestände im Bereich der Müritz-Havel-Wasserstraße, die direkt überbaut werden bzw. im späteren Wirkbereich der Trasse liegen. Der Ausgleich erfolgt auch hier funktional über einen Kostenansatz mit E 2, kalkuliert über die Maßnahme „Renaturierung Gewässer“, in einem Umfang von 7.344m².

Die betroffenen Gehölzflächen stellen sich überwiegend als Baumhecken entlang der querenden Wirtschaftswege dar. Östlich von Hohe Brücke wird eine in der Landschaft freistehende, markante Hecke zerschnitten. Weiterhin sind Teile des Bruchwalds und eines Feuchtgebüsches an der Müritz-Havel-Wasserstraße vom Vorhaben betroffen. Der Ausgleich für das Feuchtgebüsch erfolgt über die Maßnahme E 2 („Renaturierung Gewässer“). Die Verluste und Beeinträchtigungen des Bruchwaldes werden über die „Neuanlage von Laubwald“ der Maßnahme E 2 verrechnet. Für einen Teil der Eingriffe in die Baumhecken des Gebietes wird ebenfalls der Kostenansatz E 2 („Neuanlage von Hecken“) herangezogen. Verbleibende Eingriffe werden mithilfe der tatsächlichen Ausgleichsmaßnahmen A1.1 (Feldgehölzpflanzung nach Entsiegelung), A1.2 (Feldgehölzpflanzung auf Restfläche), A5 (Neuanlage straßenbegleitender Gehölzstrukturen), A6.1 (Sukzessive Waldrandentwicklung) sowie A8 (Sukzession nach Wiederherstellung) ausgeglichen. Der Maßnahmenumfang beträgt 99.225m² für die Verrechnung mit E 2 und insgesamt 3.619m² für die realen Maßnahmen.

Mithilfe der tatsächlichen Maßnahmen können die zerstörten und beeinträchtigten Funktionen trassennah wiederhergestellt werden. Damit tragen die Maßnahmen zum langfristigen Erhalt der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, speziell im betroffenen Gebiet, bei. Neben dem Funktionsausgleich werden durch die Pflanzmaßnahmen auch das Landschaftsbild neu gestaltet und offene Bodenstandorte dauerhaft gesichert.

H. Landschaftsschutzgebiet „Müritz-Seen-Park“

Begründung zur Nebenstimmung 1.2.3.4

Die vorliegende Trasse der Ortsumfahrung verläuft ca. 2,2km innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Müritz-Seen-Park“. Das Gebiet besitzt eine Größe von etwa 2.670ha.

Das geplante Bauvorhaben erfüllt Verbotstatbestände nach der geltenden Landschaftsschutzgebiet-Verordnung (Beschluss Nr. X-5-10/62 über die Erklärung eines Landschaftsteiles zum Landschaftsschutzgebiet vom Juni 1962). Gemäß dem Beschluss und nach dem damaligen Naturschutzgesetz DDR (1954) ist die Veränderung des Charakters einer Landschaft unzulässig. Der geplante Straßenbau führt zur Beeinträchtigung der Eigenart von Teilbereichen der Landschaft.

Nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung sind Hoch- und Tiefbauten, zu denen insbesondere Straßen zählen, nur im Einvernehmen mit der zuständigen

Naturschutzbehörde zu planen und umzusetzen. Dieses Einvernehmen ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hergestellt worden. Zudem sind im Vorfeld und auf übergeordneter Planungsebene weitere Abstimmungen mit der Naturschutzverwaltung erfolgt. Die nur allgemeinen Auflagen der unteren Naturschutzbehörde sind Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

I. Kompensationsverzeichnis

Begründung zur Nebenbestimmung 1.2.3.5

Zur Vermeidung von Doppelbelegungen von Flächen mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schreibt § 17 Abs. 6 BNatSchG die Führung von Kompensationsverzeichnissen vor. Für die Führung des Kompensationsverzeichnisses ist in M-V gemäß § 3 Nr. 2 NatSchAG M-V das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie zuständig. Gemäß § 17 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG sind die Genehmigungsbehörden für die Übermittlung der erforderlichen Angaben an die für die Führung des Verzeichnisses zuständige Stelle verantwortlich. Die Genehmigungsbehörde kann diese Übermittlungspflicht aufgrund von §13 Abs. 2 Satz 3 Ökokonto-VO M-V dem Verursacher eines Eingriffes in der durch die obere Naturschutzbehörde für das Kompensationsverzeichnis vorgegebenen Form auferlegen. Von dieser Möglichkeit wird hier Gebrauch gemacht. Die Eintragung durch den Eingriffsverursacher in der angegebenen Frist ist unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Genehmigung erforderlich. Zuständige Ansprechpartnerin in der oberen Naturschutzbehörde ist Frau Sambale o.V.i.A. jacqueline.sambale@lung.mv-regierung.de, 03843-777203.

J. Artenschutz

Die Prüfung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages ergab, dass es sich bei Einhaltung folgender Maßnahmen (siehe Maßnahmeblätter U12.0 S. 292 -344) nicht zum Eintreten der Verbotstatbestände des §44 Abs. 1 BNatSchG führt: V_{A1}; V_{A2}; V_{A3}; V_{A4}; S_{A3}; S_{A4}; S_{A5}; A_{A3} und A_{A4}; E_{A4}; E_{A5}; E_{A6}; E_{A7}

K. Stellungnahmen und Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege

TöB 2 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Die Untere Naturschutzbehörde hat erklärt, dass der Erteilung von einer Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft, der Erteilung der Ausnahmen vom Biotopschutz und der Erteilung einer Ausnahme vom Bauverbot im Landschaftsschutzgebiet keine Bedenken entgegenstehen, wenn die in der Stellungnahme aufgeführten Hinweise, Auflagen und Vorbehalte berücksichtigt werden.

Die Untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren dauerhafter Erhalt nach §15 Abs. 4 BNatSchG rechtlich zu sichern sind.

Der Eingriffsverursacher muss über die benötigten Flächen verfügen. Die naturschutzrechtliche Zweckbestimmung der Grundstücke und die Maßnahmen müssen auch gegen künftige Eigentümer durchsetzbar sein. Erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen auf fremden Grundstücken, muss der Verursacher die erforderlichen Rechte an den Grundstücken nachweisen.

Dem Hinweis wird entsprochen.

Für landschaftspflegerische Maßnahmen wird grundsätzlich eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit auf Grundstücken Dritter eingetragen. Eine nicht mehr zu bewirtschaftende Restfläche am Baubeginn, die durch Öffnung eines Grabens zwischen Landes- und neuer Bundesstraße entsteht wird für die Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen vom Vorhabenträger erworben. Sämtliche Maßnahmen zum Vorhaben sind damit dauerhaft grundbuchrechtlich gesichert.

TöB 4 Landesforst

Die Landesforstanstalt Mecklenburg-Vorpommern stimmt der Waldinanspruchnahme im Zusammenhang mit dem Neubau der Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt mit Schreiben vom 07. August 2014 unter Beachtung der Auflagen (Punkt 1.2.3.5) zu.

Hinsichtlich der Genehmigungsbedürftigkeit nach § 25 LWaldG (Erstaufforstungsgenehmigung) für die geplante Kompensationsmaßnahme A1.2 wurde geprüft, ob hier eine Waldentwicklung im Sinne des §2 LWaldG M-V möglich ist.

Im Ergebnis der Erwiderungen seitens des Straßenbauamtes und den Ergebnissen des Erörterungstermins wird die Fläche der Ersatzmaßnahme A 1.2 als potenzieller Wald in die Planung aufgenommen. Die Darstellung der Planänderungen erfolgt mittels Deckblätter: U 12.0, S. 210D, 235D, 308D, U 12.4.1 S. 3D

Mit Schreiben vom 18. November 2014 sind der Forstbehörde die Planänderungen durch die Anhörungsbehörde zugesandt worden. In ihrer Stellungnahme zur Nachanhörung bestätigt die Landesforstbehörde, dass die Fläche der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme A 1.2 als zusätzliche Erstaufforstungsfläche in die Planfeststellung übernommen werden kann.

Die Stellungnahme ist erledigt.

V1 – BUND

Ausgleichsmaßnahmen

Der BUND empfiehlt, Ausgleichsmaßnahmen näher am Eingriffsort durchzuführen anstelle der Renaturierung der Zierker Sees. Er schlägt die Renaturierung des Kleinbiotops westlich des Starsower Schulzensees am Weg nach Krümmel vor.

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Gemäß § 16 BNatSchG ist die Bevorratung von Ausgleichs- und Ersatzflächen möglich. Die Maßnahme Sanierung Zierker See stimmt mit den örtlichen Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege überein und ist mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Des Weiteren ist die Maßnahme sehr gut geeignet, die Eingriffe durch das Vorhaben funktional zu kompensieren und sie befindet sich innerhalb des betroffenen Naturraums (§ 15 BNatSchG).

Artenschutz

*Der BUND fordert, den Bockkäfer (*Necydalis major*) und die Sumpfschildkröte für den Untersuchungsraum zu erfassen und zu berücksichtigen.*

Die Forderung hat sich mit der Erwiderung des Vorhabenträgers erledigt.

Nach § 44 Abs.5 BNatSchG sind bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, Arten des Anhang IV der FFH-RL, die europäischen Vogelarten und nationale Verantwortungsarten einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu unterziehen.

Die Arten Kranich, Fischotter und Europäische Sumpfschildkröte wurden innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages berücksichtigt. Im Artenschutzbeitrag wurden für sie die Zugriffsverbote abgearbeitet. Zudem wurden sie im Landpflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Im Bestands- und Konfliktplan ist die Konfliktgruppe 2 (KF2) dem Fischotter gewidmet und an entsprechenden Stellen dargestellt.

Die europäische Sumpfschildkröte wird innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages berücksichtigt. Da ein Vorkommen ausgeschlossen wurde, erfolgt keine Darstellung im Plan. In „Breu, H. et al. (2012): Untersuchungen zur Bestandssituation der Europäischen Sumpfschildkröte in Mecklenburg-Vorpommern 2001 -2011“ wird erklärt, dass trotz intensiver Suche an allen jemals bekannten Standorten in Mecklenburg-Vorpommern keine Population der Art mehr existiert. Ein Wiederansiedlungsprojekt wird in ca. 50 km Entfernung in

Woldegk realisiert.

Hinsichtlich des Bockkäfers gibt das Straßenbauamt Neustrelitz an, dass die Bockkäferart *Necydalis major* weder in Froehlich & Sporbeck 2002 „Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern“ noch im Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG), 1999 „Hinweise zur Eingriffsregelung“ (Heft 3 der Schriftreihe des LUNG M-V als Art mit besonderen Lebensraumansprüchen bzw. als Art mit besonderer Empfindlichkeit gelistet sei. *Necydalis major* werde daher im Landschaftspflegerischen Begleitplan allgemein innerhalb der Habitat- und Biotopfunktionen behandelt.

Baum- und Alleenschutz

Der BUND bemängelt, dass mit der Planung das Ziel, Baumfällungen zu vermeiden, nicht genügend verfolgt worden sei. Als besonders kritisch sei dabei auch die Fällung neu angepflanzter Alleen zu betrachten.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

Bei der Entwurfsplanung wurden hinreichende Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung insbesondere bei der Wahl der Trassierungselemente der Straße untersucht. Darüber hinaus wurde die Optimierung der Linie für den Erhalt landschaftsprägender Elemente wie Alleen überprüft. Aufgrund des Standortes der Alleebäume an vorhandenen Verkehrswegen und deren unumgänglichen Verknüpfung mit der geplanten Bundesstraße kommt es zur Notwendigkeit von Fällungen. Die dabei vorzunehmenden Fällungen junger Alleebäume sind nach Ansicht des Vorhabenträgers nicht als kritisch einzuschätzen.

Gemäß §18 NatSchAG MV sind Bäume ab einem Stammumfang von 100 cm (gemessen in 1,30 m Höhe) gesetzlich geschützt. Laut Baumschutzkompensationserlass MV sind Bäume ab einem Stammumfang von 50 cm auszugleichen. Für Bäume ab 10 cm Stammdurchmesser definiert der Alleenerlass den Geltungsbereich und regelt Eingriff und Kompensation. Die Bäume z.B. entlang der MST 5 fallen unter die Maße für den gesetzlichen Schutz und benötigen keine Ausnahmegenehmigung der Unteren Naturschutzbehörde zur Fällung. Unabhängig vom gesetzlichen Schutz wird der Verlust der Bäume 1:1 ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt durch neue Baumpflanzungen und Ausgleichszahlungen. Die Bäume an der MST 5 nach Peetsch wurden vom Straßenbauamt Neustrelitz als Ausgleich für Fällungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht gepflanzt.

Es wird seitens des BUNDS das Fehlen eines Baumgutachtens bemängelt.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

Ein Baumgutachten ist kein zwingender Bestandteil der Planfeststellungsunterlage. Alle von Fällung betroffenen Bäume sind ausreichend im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Erläuterungsbericht tabellarisch mit Angaben zur Art, zum Umfang, zur Abmessung zum Schutzstatus und zur Vorhabenwirkung aufgeführt (Unterlage 12.0, Kap.6.2) und im Bestand- und Konfliktplänen dargestellt (Unterlage 12.1, Blätter 1-4).

Der geplante Ersatz für die vorgesehenen Fällungen ist sehr unbefriedigend gelöst und nicht geeignet, die Alleenlandschaft in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens soll Land für zukünftige Alleenspflanzungen erworben werden. Ersatzpflanzungen sind der geplanten Einzahlung in den Alleefonds vorzuziehen. Im vorliegenden Fall handle es sich um Fällungen von mehr als 100 Bäumen aus Alleen und Baumreihen, die mit dem Pflanzen von 60 Straßenbäumen und Einzahlungen in den Alleefonds ausgeglichen werden sollen. Insbesondere beim Ausbau an Bundes- und

Landesstraßen wird es zunehmend schwer, genügend Land für Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen zu erwerben. Gerade ein großes Projekt der Anlage einer neuen Straße ist geeignet, straßenbegleitende Baumpflanzungen in die Planung mit einzubeziehen. Es könnten sogar aufgelaufene Pflanzschulden ausgeglichen werden. Der BUND fordert in Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben einen Pflanzplan für eine straßenbegleitende Baumpflanzung.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Durch das Vorhaben werden 44 Bäume aus Alleen und Baumreihen durch Fällung verloren gehen. Dafür besteht gemäß Alleenerlass eine Pflanzpflicht von 56 neuen Alleenbäumen, die mit der geplanten Pflanzung von 60 Bäumen erfüllt wird. Des Weiteren lässt der Alleenerlass M-V einen Ausgleich durch Ausgleichszahlung zu. Die Forderung nach einem Pflanzplan für straßenbegleitende Baumpflanzungen wird daher abgelehnt.

Aus finanziellen Gründen ist der Erwerb von Flächen für Alleenpflanzungen nicht immer möglich. Zudem soll bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen werden. Insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen (§15 Abs. 3 BNatSchG). Die straßenbegleitende Baumbepflanzung würde zusätzlich Agrarflächen in Anspruch nehmen.

Die Anpflanzung von Alleebäumen würde die Zerschneidungswirkung des Landschaftsbildes der meist in Dammlage verlaufenden Trasse nochmals verstärken. Dieser Zerschneidungswirkung wird auch auf Forderung des BUND entgegengewirkt.

L. Naturschutzrechtliche Abwägung

Das Vorhaben führt zu unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Biotope, Tiere und Böden, die auszugleichen bzw. zu ersetzen sind. Bezogen auf die Eingriffsregelung ist der Abwägungstatbestand der Ausgleichbarkeit im Verfahren nach dem aktuellen Bundesnaturschutzgesetz nicht mehr vorhanden, d.h. die Ausgleichbarkeit von Beeinträchtigungen hat keinen Vorrang mehr vor dem Ersatz. Nach § 13 sowie § 15 Abs. 2 und 5 BNatSchG ist auch der Ersatz nicht vermeidbarer Beeinträchtigungen gleichrangig neben dem Ausgleich möglich. Nach § 16 BNatSchG ist außerdem die Bevorratung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglich. Die im Vorfeld des Eingriffs realisierten Maßnahmen werden in ein Ökokonto eingetragen, von dem der eingriffsbezogene, ermittelte Kompensationsbedarf abgebucht wird.

Der Bau der Ortsumfahrung Mirow stellt gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG einen erheblichen Eingriff dar, da eine Änderung der Gestalt sowie Nutzung von Grundflächen, welche die ökologische Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild beeinträchtigen, hervorgerufen wird. Als Eingriff ist im NatSchAG M-V entsprechend § 12 Abs. 1 Ziff. 11 der Bau und die wesentliche Änderung von Wegen aufgeführt.

Die direkt vom Eingriff betroffenen Biotope besitzen zu einem großen Teil einen hohen Wert (ca. 49 %). Es handelt sich um Feucht- und Frischgrünland sowie Gräben in der Starsowniederung, Laubholzbestände und Kiefern-mischwald, Schilf-Landröhricht in der Niederung der MHW, den Mirower Kanal und ruderalisierte Sandmagerrasen. Diese Biotope sind aufgrund ihrer längeren Entwicklungszeiten mit Ausnahme der Sandmagerrasen nicht ausgleichbar. Da auch die abiotischen Standortfaktoren nicht künstlich herstellbar sind, können nur Aufwertungsmaßnahmen an geeigneten Standorten als Ersatz festgelegt werden.

Biotope von einem nachrangigen Wert sind anteilig mit ca. 22 % betroffen. Dazu zählen überwiegend die Ackerflächen sowie einige unbefestigte Wege und Zierrasenflächen.

Sehr hochwertige Biotope sind ruderalisierte Sandmagerrasen sowie Erlenbruchwälder,

Feuchtgebüsche, Schilfröhrichte und Nasswiesen in der Niederung der MHW. Insgesamt beträgt der Anteil an Biotopen mit einem sehr hohen Wert ca. 12 %.

Den höchsten Wert (9) erreicht ein Basen-Zwischenmoor (Biotop 31f), das auf der Südseite der Dammböschung für die Brücke über den Mirower Kanal betroffen ist. Hier wurde die Drahtsegge nachgewiesen, eine vom Aussterben bedrohte Pflanzenart. Das Biotop entspricht dem FFH-Lebensraumtyp 7140. Die Pflanzenart ist an ein enges Habitatspektrum gebunden, deren Potential im näheren Umfeld des Eingriffs nicht mehr vorhanden ist. Der Ausgleich für den Verlust erfolgt über einen Kostenanteil, der für eine fiktive Pflegemaßnahme eines als Ersatzlebensraum geeigneten Habitats ermittelt wird.

Die übrigen Biotope besitzen einen mittleren Wert (17 %). Dazu zählen v. a. Waldbestände und Siedlungsbiotope. Aufgrund des zeitlichen Aspekts sind die Eingriffe in die Waldbestände grundsätzlich nicht ausgleichbar. Gemäß Landeswaldgesetz M-V ist eine Umwandlung jedoch unter Berücksichtigung einer Neuschaffung von Waldflächen als Beitrag zur Waldmehrung im Land möglich.

Für die ermittelten Eingriffe in Habitatfunktionen der Tiergruppen Fledermäuse, Fischotter, Reptilien und Brutvögel sind in erster Linie Bauzeitenregelungen anzuwenden, um von vorn herein das Eintreten von Verbotstatbeständen (insb. Individuenverluste während des Baus) auszuschließen. Außerdem werden bei allen genannten Arten spezielle Maßnahmen notwendig, um die Funktionalität der Lebensstätte aufrechterhalten zu können bzw. geeignete Ausweichräume zu schaffen. Dabei ist zu beachten, dass die artenschutzrechtlichen Maßnahmen z.T. zeitnah zum Eingriff hergestellt bzw. mit dem Eingriff funktionsfähig sein müssen.

Die Versiegelung von Boden (Gesamtumfang 72.229 m²) kann nicht durch Entsiegelung entsprechender Standorte ausgeglichen werden. Somit verbleiben nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen. Die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen besonderer Bedeutung (Niedermoor, Umfang ca. 57.121 m² sowie fossile Dünen, Umfang ca. 4.098 m²) sind aufgrund ihrer standörtlichen Gebundenheit grundsätzlich nicht ausgleichbar. Aufgrund der Nähe zur Ortslage Starsow ist ein Eingriff in die Niedermoorböden der Starsowniederung durch eine Trassenverschiebung nicht vermeidbar.

Bodendenkmal- und Bodendenkmalverdachtsflächen befinden sich fast flächendeckend im bzw. angrenzend zum Trassenbereich. Eine Überbauung der Flächen ist in Abstimmung mit dem Landesamt für Bodendenkmalpflege bzw. nach gemeinsamer Bergung und Dokumentation der Kulturgüter möglich.

Die Wasserhaushaltfunktionen sind neben der Versiegelung und der damit verbundenen Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate durch die Beeinträchtigung des natürlichen Selbstreinigungsvermögens des Mirower Kanals, hervorgerufen durch die Rodung von Uferschutzwald, in einem Gesamtumfang von ca. 4.098 m² betroffen. Da der Mirower Kanal beidseitig von Ufergehölzen über weite Strecken bestanden ist, ist der Eingriff nicht vermeidbar. Die nach Herstellung des Bauwerks geplante Eigenentwicklung der angrenzenden Flächen im Bau Feld dient der Wiederherstellung des Boden- und Wasserhaushalts soweit wie möglich im Uferbereich. Aufgrund des direkt angrenzenden Wald- und Röhrichtbestands (Saatgut, Ausläuferbildung) wird vom raschen Erfolg der Maßnahme ausgegangen.

Die Eigenart des Landschaftsbildes wird durch eine Überformung der Landschaft mit dem Trassenkörper beeinträchtigt. Die Relevanz für das Landschaftsbild ist mit einem Anteil an höheren Dammlagen von 18 % an der Gesamtstrecke relativ gering bis mittel. Landschaftsbildprägende Strukturen gehen in Form von Alleebäumen und Baumreihen an der L 25 und der MST 5 sowie durch den Verlust und das Aufreißen geschlossener Waldbestände verloren. Das Naturschutzgesetz lässt als Kompensation eine landschaftsgerechte Neugestaltung zu (BNatSchG § 15 Abs. 2). Mit der Pflanzung von Alleebäumen an der Landes- und Kreisstraße wird das beeinträchtigte Landschaftsbild wiederhergestellt. Um die zerschneidende Wirkung der Bundesstraße nicht zu verstärken ist

dort keine parallele Baumpflanzung vorgesehen. Lediglich auf den Dammböschungen sind soweit möglich Strauchpflanzungen geplant, um die geradlinige Wirkung zu verringern und den Straßenkörper in die Landschaft einzubinden.

Die nicht ausgleichbaren Eingriffe werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG mindestens gleichwertig durch Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dabei wurde berücksichtigt, dass die funktionalen Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Funktionen von besonderer Bedeutung, und damit ein wesentlicher Teil der Maßnahmen, trassennah durchgeführt werden. Der darüber hinausgehende Kompensationsbedarf wird aus der Anrechnung der Sanierung des Zierker Sees in Neustrelitz gedeckt. Die Maßnahme ist im Landschaftsrahmenplan der Region Mecklenburgische Seenplatte (LUNG, 2011) enthalten und befindet sich somit in Übereinstimmung mit den örtlichen Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Landschaftspflegerischen Begleitplan nachvollzogen. Es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

3.2.5.4 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst.

Um Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke, Bauten oder sonstige Anlagen sowie eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerunterhaltung zu vermeiden, ist die Entscheidung mit Nebenbestimmungen gemäß Punkt 1.2.4 verbunden.

Alle wasserrechtlich relevanten Inhalte der Einleiterlaubnis sind nach Beendigung der Maßnahme mit den aktuellen Bestandsplänen und hydraulischen Berechnungen der unteren Wasserbehörde zu übergeben.

A. Einleitung von Oberflächenwasser

Der Vorhabenträger plant den kompletten Neubau der B 198, Ortsumgehung Mirow, hier ab L 25 Mirow-Starow (Abschnitt 30; km 4,262) bis B 198 (Abschnitt 150; km 2,238). Das im Ausbaubereich anfallende Niederschlagswasser der befestigten Flächen soll in das Grundwasser sowie in das in der Starower Niederung vorhandene Gewässer 2. Ordnung eingeleitet werden. Im Interesse des Gewässerschutzes sind zur Verhinderung des Eintrages wassergefährdender Stoffe in die Gewässer die Einleitstellen mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheidern auszubilden.

Die Einleitung von Oberflächenwasser ist in den Tabellen der Anlage A aufgeführt.

B. Örtliche Verhältnisse /Wasserschutzgebiete

Im Baubereich befinden sich mehrere Gewässer II. Ordnung sowie die Müritz-Havel-Wasserstraße, die durch die B 198 gekreuzt werden.

Für die Gewässer II. Ordnung ist der Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“ in 17034 Neubrandenburg, Ihlenfelder Straße 119 zuständig. Für die Müritz-Havel-Wasserstraße ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde in 16225 Eberswalde, Schneidemühlenweg 21 zuständig.

Wasserschutzgebiete werden durch die Planung nicht berührt. Trinkwasser- und Wassergewinnungsgebiete sind nicht von der Planung betroffen.

C. Durchlässe

Sämtliche Durchlässe unterfallen der Straßenbaulast des Straßenbaulastträgers zur betroffenen Straße als Konsequenz der notwendigen Oberflächenentwässerung der Straße.

D. Stellungnahmen und Einwendungen zu wasserrechtlichen Belangen

TÖB 02 Untere Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte

Das Benehmen zu den wasserrechtlichen Belangen des geplanten Vorhabens wurde durch die untere Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte (Az.: 662/NW/71099/54/2014) erteilt.

Nachfolgende ursprünglich vorgesehene Nebenbestimmung entfällt nach dem Vortrag des Vorhabenträgers in der Erwiderung und im Erörterungstermin. Die Untere Wasserbehörde ist mit dem Entfall einverstanden.

„Für die weiteren vorgesehenen Direkteinleitungen in die gemäß Tabelle aufgelisteten Gewässer 2. Ordnung sind analog der Einleitstelle Müritz-Havel-Wasserstraße im Interesse des Gewässerschutzes Maßnahmen zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten vorzusehen. Die geplante Trasse führt bedingt durch das dichte Grabensystem durch ein wasserwirtschaftlich sensibles Gebiet, welches zudem geschöpft wird.“

Rechtsgrundlage für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ist § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG). Zuständig dafür ist gemäß § 108 Nr. 2a Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) der Landrat des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte als untere Wasserbehörde.

Nach § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers einer behördlichen Erlaubnis, bei Planfeststellungen entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 und 3 die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis im Benehmen 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 ist unter Pkt. 1.2.4 erteilt, da keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG vorliegen. Im Übrigen steht die Entscheidung im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG).

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.

Straßenmulden und –gräben sind nach §1 Abs. 4 Nr.1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) Bestandteil der Straße und keine Gewässer im Sinne des WHG.

Die breitflächige Verbringung des verunreinigten Niederschlagswassers in den Untergrund/in das Grundwasser über eine mindestens 0,2 bis 0,3 m mächtige bewachsene Bodenschicht

als Reinigungszone entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Wasserwirtschaft und bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ist der Eigentümer/Unterhaltungspflichtige verantwortlich.

Hinweise

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 Benehmens 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.

Der Gewässerbenutzer haftet für alle Schäden, die im Zusammenhang mit der Benutzung am Ufer oder Gewässerbett auftreten.

Schäden an der Einleitstelle, welche durch Hoch- oder Niedrigwasserstände, Eis oder Eisgang oder Sturmereignisse im Gewässer entstehen, gehen zu Lasten des Gewässerbenutzers.

Das Benehmen 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.

Das Benehmen ersetzt nicht Genehmigungen, Zulassungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.

Die ordnungsgemäße Beseitigung bzw. Verwertung der in den Entwässerungsanlagen anfallenden Abfälle sind unter Einhaltung der Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) sicherzustellen.

Dieses Benehmen umfasst nicht die fachtechnische Prüfung der Bemessung der wasserwirtschaftlichen Anlagen, Kreuzungsbauwerke und geplanten Veränderungen an den Vorflutern in Lage, Höhe und Dimension.

TÖB 05 Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“

Der Wasser- und Bodenverband „Obere Havel/Obere Tollense“ stimmt dem Vorhaben mit Schreiben vom 16. Juli 2014 zu. Geforderte Auflagen wurden unter Punkt 1.2.4 aufgenommen. Die Stellungnahme ist erledigt.

TÖB 14 Wasserzweckverband Strelitz

Mit Schreiben vom 10. Juli 2014 beteiligt sich der Wasserzweckverband Strelitz am Verfahren und stimmt diesem unter Einhaltung der Auflagen unter Punkt 1.2.4 zu. Die Stellungnahme ist erledigt.

TÖB 20 Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde

Die Müritz-Havel-Wasserstraße ist nach Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz eine dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes.

Nach der Binnenschifffahrtsordnung vom 16. Dezember 2011 sind auf der Müritz-Havel-Wasserstraße Schiffe mit einer Länge von bis zu 41,60m und einer Breite von bis zu 5,10m

zugelassen.

Mit Schreiben vom 14. August 2014 beteiligt sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes am Verfahren und stimmt diesen unter Einhaltung der Auflagen unter Punkt 1.2.4 zu.

Aufgrund der Einwendungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes zur Durchfahrtsbreite der Brücke und zu den Widerlagern und Spundwänden hat das Straßenbauamt Neustrelitz Planänderungen vorgenommen. Die Darstellung erfolgt mittels Deckblätter: U1, S. 63.1D, 63.2D, 64D; U3, Bl.2D; U4, Bl.1D; U5.2, S.42D; U5.3, Bl.5D; U7, Bl.5D; U8, Bl.5D; U10.1, S.2; U10.2, Bl.4D, 5D; U 11.5, Bl.1D, 2D; U 12.Ü, Bl.1D; U 12.0, S. 108.1D, 108.2D, 109.1D, 109.2D, 130D, 157D, 261D; U12.1, Bl.2D; U12.2.1, Bl.5D; U12.2.3, Bl.1D; U 12.3.1, S.17D, Formblätter 22D, 28D, 74D; U 12.3.2, Bl.1D; U12.4.2, Bl.5D; U12.4.3, Bl.1D; U12.5.3, Bl. 1D; U12.5.4, Bl.1D; U12.5.5, Bl.1D; U12.6, S.75D; U13.2, Bl.5D; U14.1, Bl.5D

Die Planänderungen sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 18.11.2014 übersandt worden.

Mit Schreiben vom 02.12.2014 teilt das Wasser- und Schifffahrtsamt mit, dass gegen die Planänderungen keine Einwendungen bestehen.

Kabel und Leitungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes sind nicht betroffen.

Für die Nutzung von Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird der Abschluss eines Bauerlaubnisvertrages bzw. Nutzungsvertrages gefordert. Dazu sind folgende Unterlagen in 3-facher Ausfertigung vorzulegen: formloser Antrag des Bauherrn, genaue Baubeschreibung mit Angaben zu den erforderlichen Sperrungen der Wasserstraße, Baugrundgutachten, Übersichtskarte, Lageplan, Bauwerksplan. Die statischen Prüfberichte werden erst nach Erstellung der Ausführungsunterlagen vorgelegt, da sie zum Ausschreibungsgegenstand gehören.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Abschluss derartiger Verträge noch vor der Ausführungsplanung zu erarbeiten.

P7 - P 72 (ohne P 39)

Starsow ist als hochempfindliche Wassererfassungszone eingestuft, in die durch Verschüttung und den Bau von Dämmen eingegriffen wird. Bei der Trassenführung nach Variante 2 wäre dies nicht erforderlich. Auch mögliche Unfälle mit Ölverschmutzung stellen eine hohe Gefährdung der hochempfindlichen Wassererfassungszone dar. Auch der Tausalzeinsatz in einem ausgewiesenen Wassereinzugsgebiet sollte berücksichtigt werden.

Wassereinzugsgebiete sind landesweit flächendeckend vorhanden und besitzen keinen übergeordneten Schutzstatus. Eine ausgewiesene Wassererfassungszone befindet sich dagegen einige hundert Meter entfernt vom Vorhaben und liegt am Westrand von Starsow. Die Einwendung wurde im Erörterungstermin erledigt.

3.2.5.5. Abfallwirtschaft/ zum Bodenschutz

Einwendungen und Stellungnahmen

TöB 02 Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Mit Schreiben vom 04. September 2014 hat sich die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises am Verfahren beteiligt. Hinweise und Auflagen wurden unter Punkt 1.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

TöB 19 Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburgische Seenplatte

Mit Schreiben vom 01. August 2014 beteiligt sich das (StALU) am Verfahren und weist

darauf hin, dass sich nach Kenntnisstand des StALU auf den Grundstücken Gemarkung Mirow, Flur 23, Flurstücke 10/16, 10/18 und 10/19 Spukstoffe und Spukstoffgemische sowie Klärschlamm und Klärschlammgemische befinden. Sollten während der Bauarbeiten Abfälle aufgefunden werden, so sind diese in Abstimmung mit dem StALU Mecklenburgische Seenplatte ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten oder unter Wahrung des Wohls der Allgemeinheit zu beseitigen.

Die Stellungnahme ist erledigt.

Der Vorhabenträger, das Straßenbauamt Neustrelitz gibt an, dass die benannten Flurstücke durch die Baumaßnahme nicht betroffen sind. Es wird weiter angegeben, dass die Ausführungsplanung entsprechende Hinweise zum Auffinden von Abfällen während der Bauarbeiten enthalten und während der Bauausführung zu beachten sind.

P7 - P 72 (ohne P 39)

1. Der geplante Tassenverlauf übersteigt den Flächenverbrauch gegenüber der Variante 2. Dies sei angesichts der Sensibilität des Naturraums extrem relevant. Des Weiteren werden durch eine 250m kürzere Strecke der Variante 2 nicht nur Bau- und Unterhaltungskosten gespart sondern auch Emissionen und Benzin.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat erwidert, dass die Flächeninanspruchnahme nicht quantitativ sondern qualitativ über die einzelnen Schutzgüter in die Betrachtung und Bewertung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie eingeflossen ist. Dementsprechend wird der reine Flächenverbrauch der Wertigkeit der Schutzgüter untergeordnet.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt dem zu. Im Zusammenhang mit der Betrachtung des Schutzgutes Naturraum ist festzuhalten, dass mit der längeren Variante 3b im Vergleich zu Variante 2 im Bereich östlich von Starsow der Konfliktbereich Feuchtwiesengebiet vollständig umfahren wird und die Müritz-Havel-Wasserstraße als weiterer Konfliktbereich an einer sehr engen Stelle überquert wird. Weiterhin wird im Vergleich zu Variante 2 mit Variante 3b der Konfliktbereich Egelpohl vollständig umfahren. Die gewählte Trassenführung beansprucht daher Flächen, die gleichzeitig der Vermeidung von Konflikten dienen.

Hinsichtlich der Bau- und Unterhaltungskosten sowie der Emissionen und einzusparenden Benzinkosten wird auf den Abwägungsprozess zur Variantenwahl, in dem alle Schutzgüter zu berücksichtigen sind, verwiesen.

2. Durch die Trassenführung wird im Bereich des Pechgrabens zur Baugrundsicherung eine Vorlastschüttung erforderlich. Durch die dauerhafte Verpressung werde dadurch wertvoller Niedermoorboden mit einer Gesamtfläche von 57.121m² vollständig zerstört. Die Niedermoorböden besitzen jedoch eine hohe landeskundliche Informationsfunktion und sind als unwiederbringliche Zeugen der geologischen Entwicklung von sehr hoher Bedeutung.

und

3. Es habe auch keine Abwägung hinsichtlich der Klimafolgen durch die Verschüttung der Niedermoore gegeben. Im Bereich Starsow Niederung sollte als Ausgleichsmaßnahme deshalb eine Wiederherstellung des degradierten Niedermoors als wirkungsvoller CO₂ – Speicher erfolgen. Im Erörterungstermin verbleiben die Einwender bei der Forderung nach einer Wiederherstellung von degradierten Niedermooren im Bereich der Starsower Niederung als Ausgleichsmaßnahme.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Niedermoorboden, der durch die Baumaßnahme verloren gehe, eine hohe Bedeutung für die Speicher- und Reglerfunktion und die biotische

Lebensraumfunktion habe. Der Konflikt ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter KV2 erfasst. Auch das Schutzgut Klima/ Luft ist in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht worden.

Zu der Forderung nach einer Wiederherstellung von degradierten Niedermooren im Bereich der Starsower Niederung als Ausgleichsmaßnahme ist festzustellen, dass eine Aufwertung naturschutzfachlich sehr gering ist und nicht im Verhältnis zu den Kosten steht. Durch die Baumaßnahmen entsteht kein CO₂-Schaden. Der Planungsraum liegt in einem dünn besiedelten ländlichen Gebiet. Er wird als nur gering bis unbelastet angesehen und weist großflächige Funktionsräume zur Kalt- und Fischluftbildung auf. Klimatisch vorbelastete Bereiche sind nur sehr kleinflächig vorhanden. Die offenen Wasserflächen der Müritz-Havel-Wasserstraße, des Schulzensees sowie der Egelpohl sind als Bereiche hoher Bedeutung für die klimatische Ausgleichsfunktion ausgewiesen. Aufgrund des Fehlens von wirksamen Abflussbahnen kommt die potenziell vorhandene klimatische Ausgleichsfunktion der verschiedenen Klimatope des Plangebietes allerdings nicht zum Tragen.

Die hohe Filterfunktion beruht auf der großen inneren Oberfläche von Baumbeständen. Neben den Vegetationsflächen besitzen die in einen Belastungsraum hineinführenden Belüftungsschneisen eine Ausgleichsfunktion.

In der forstlichen Waldfunktionenkartierung sind Flächen als Immissionsschutzwald ausgewiesen. Dazu zählen die Waldflächen östlich der Kreisstraße MST 5 um die Kläranlage (im Landschaftspflegerischen Begleitplan die Biotope Nr. 63 und 64b). Die siedlungsnahen Gehölze sind als Bereiche hoher lufthygienischer Ausgleichsfunktion einzustufen.

3.2.5.6 Denkmalschutz

Stellungnahmen und Einwendungen

Dem geplanten Bauvorhaben stehen die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegen.

TöB 2 Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat erklärt, dass durch das Vorhaben Bodendenkmale berührt werden. Diese wurden im Beschluss als Anlage B1 und B2 aufgenommen.

TöB 6 Landesamt für Kultur und Denkmalpflege

Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Archäologie und Denkmalpflege erklärt, dass durch das Vorhaben Bodendenkmale berührt werden. Diese wurden in den Beschluss als Anlage B3 und B4 aufgenommen.

Unter Einhaltung der Nebenbestimmungen (siehe Punkt 1.2.6) wird die Genehmigung gemäß §7 DSchG M-V erteilt.

Sofern auf der Karte eingetragen, kennzeichnet die Farbe **blau** Bodendenkmale, deren Veränderung oder Beseitigung nach §7 DSchG M-V genehmigt werden kann, sofern Auflagen eingehalten werden. Unter Einhaltung der Nebenbestimmungen (siehe Punkt 1.2.6) wurde die Genehmigung gemäß §7 DSchG M-V erteilt.

Sofern auf der Karte eingetragen, kennzeichnet die **blaue Schraffur** Flächen, für die das Vorhandensein von Bodendenkmalen ernsthaft anzunehmen bzw. nahe liegend ist oder sich aufdrängt. Der hinreichende Konkretisierungsgrad ist in diesen Fällen aufgrund der siedlungsgeographischen und topographischen Verhältnisse bzw. durch Oberflächenfunde gegeben. Diese Flächen sind als öffentlicher Belang in die Prüfung der Umweltauswirkungen einzubeziehen. Die Umweltverträglichkeitsstudie muss eine qualifizierte Aussage über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodendenkmale im Untersuchungsraum ermöglichen.

Nicht auszuschließen ist, dass bei Bauarbeiten weitere archäologische Funde oder

Fundstellen entdeckt werden. Die Hinweise des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege wurden hinsichtlich des Umgangs mit Bodendenkmalen vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Sie wurden als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festgehalten.

Denkmale sind gemäß § 2 Abs. 1 DSchG M-V Sachen, Mehrheiten 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 sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Für weitere Auskünfte stehen die untere Denkmalschutzbehörde (17192 Waren, Zum Amtsbrink 2, Frau Holz, Tel.: 03991/78 2429) und das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V (Domhof 4/5, 19055 Schwerin, Herr Dr. Schmidt, Tel.: 0385/58879-637) zur Verfügung. Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen wird bei der zuständigen Unteren Denkmalschutz-behörde bzw. beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Domhof 4/5, 19055 Schwerin gegeben.

P7 – P 72 (ohne P 39)

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie erfassten und bewerteten Auswirkungen von Vorhaben auf die Umwelt umfassen dabei sämtliche biotische und abiotische Faktoren. Gemäß § 2 UVPG sind demnach auch Kulturgüter wie Bodendenkmale als Schutzgüter in die Untersuchung einzubeziehen.

Die Einwender bezweifeln die richtige Bewertung der Sensibilität von Bodendenkmälern bei den verschiedenen Trassenvarianten. Es sei nicht nachvollziehbar, warum Variante 2 in der Sensibilität in Bezug auf Bodendenkmäler höher bewertet werde als Variante 3b.

In der landesplanerischen Beurteilung sei der Trassenverlauf 3b gegenüber der Variante 2 in der Ortslage Starsow favorisiert, da Bodendenkmäler auf der nördlichen Anhöhe von Starsow vorhanden sein können. Eine ähnliche Vermutung müsste es in dem Zusammenhang aber auch für den südlichen Bereich des Pechgrabens geben. Des Weiteren, so die Einwender, gäbe es entlang der Trassenführung 2 im Bereich der Ortslage Starsow kein nachgewiesenes Bodendenkmal. Eine begründete Annahme spräche nach den Ausführungen der Landesdenkmalbehörde im Raumordnungsverfahren nicht gegen den Trassenverlauf 2. Gemäß den Angaben der Landesdenkmalbehörde befinden sich jedoch auch im Untersuchungsraum der Variante 3b Bodendenkmäler, die eine Entscheidung für die Variante 3b nicht negativ beeinflusst haben.

Zu ihren Zweifeln an der Bewertung führen die Einwender weiter aus, dass es sich bei Bodendenkmälern um Kulturgüter handelt, die laut Umweltverträglichkeitsgesetz keine Schutzgüter sind wie Menschen, Tiere und Pflanzen.

Es könne nicht korrekt abgewogen worden sein, wenn in Kauf genommen werde, dass die Starsower Bürger dauerhaft durch die Trassenführung stärker belastet werden, nur weil ein Bodendenkmal vermutet wird, welches lediglich zu Bauverzögerungen führen könnte.

Im Erörterungstermin haben die Einwender um eine Überprüfung des Abwägungsergebnisses gebeten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Dem Wunsch der Einwender, das Abwägungsergebnis erneut zu überprüfen wurde gefolgt. In der „Ergänzenden Variantenbetrachtung 2015“ (Anlage C) hat der Vorhabenträger die von den Einwendern bevorzugte Variante 2 nochmals mit der in den Planfeststellungsentwurf aufgenommenen Linienführung 3b und der optimierten Trasse 3bPF verglichen.

In den Untersuchungsräumen sind Bodendenkmäler vorhanden. Alle Bau- und Bodendenkmale sowie Denkmalbereiche und ihre Umgebung werden wegen ihrer besonderen kulturellen, historischen oder ortsbildprägenden Bedeutung und aufgrund ihres gesetzlichen Schutzstatus mit „sehr hoch“ bewertet; Bodendenkmalverdachtsflächen mit „hoch“ bewertet.

Laut der Stellungnahme des Landesamtes für Bodendenkmalpflege zur Umweltverträglichkeitsstudie existieren im Untersuchungsraum über 30 Bodendenkmalbereiche. Eine erneute Abfrage beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans bestätigt und konkretisiert das Vorkommen von Bodendenkmalen und sogenannten Bodendenkmalverdachtsflächen im Untersuchungsraum der Varianten 2, 3b und 3bPF.

Anlagebedingte Auswirkungen sind durch Flächeninanspruchnahme und damit die Zerstörung von Kultur- oder Sachgütern, sowie Zerschneidungen und Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes möglich. Baubedingte Auswirkungen sind infolge von Erschütterungen durch Fahrzeuge und Maschinen während der Bauphase möglich.

Im Untersuchungsraum der Variante 2 befinden sich mehrere Bodendenkmale und Bodendenkmalverdachtsflächen. Im eigentlichen Trassenbereich sind vier Bodendenkmale unmittelbar betroffen. Drei befinden sich im Acker östlich der L25 und nördlich von Starsow. Ein Bodendenkmal liegt nördlich des Gehöfts Hohe Brücke.

Im Untersuchungsraum der Variante 3b befinden sich mehrere Bodendenkmale und Bodendenkmalverdachtsflächen. Im Trassenbereich selbst sind zwei Bodendenkmale randlich betroffen. Diese befinden sich an der L25 und südlich des Gehöfts Hohe Brücke.

Im Untersuchungsraum der Variante 3bPF befinden sich mehrere Bodendenkmale und Bodendenkmalverdachtsflächen. Im Trassenbereich selbst ist nur ein Bodendenkmal randlich betroffen. Dieses befindet sich an der L25.

Eine qualitative Bewertung der Auswirkungen gegenüber den einzelnen Bodendenkmalen bzw. Verdachtsflächen ist nicht möglich, da keine genaueren Angaben zu den Fundstätten vorliegen. Daher erfolgt eine quantitative Bewertung bezogen auf die Anzahl an konkreten Fundstätten. Im direkten Variantenvergleich werden in der Variante 2 deutlich mehr Bodendenkmale in Anspruch genommen als in Varianten 3b und 3bPF. Die Auswirkungen der Variante 2 sind als hoch anzusehen gegenüber mittleren Auswirkungen der Varianten 3b und 3bPF. Variante 3bPF ist aufgrund der geringsten Anzahl betroffener Bodendenkmale die Vorzugsvariante.

3.2.5.7 Versorgungsleitungen

Die Belange der Versorgungsunternehmen wurden in den Nebenbestimmungen unter Punkt 1.2.12 berücksichtigt.

Stellungnahmen und Einwendungen

TÖB 07 50Hertz Transmission GmbH TG Netzbetrieb

Mit Schreiben vom 30. Juni 2014 teilt die 50Hertz Transmission GmbH mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine Anlagen ihrerseits befinden oder geplant sind.

TÖB 08 E.DIS AG Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern

Mit Schreiben vom 04. August 2014 beteiligt sich die E.DIS AG am Verfahren und stimmt diesem unter Einhaltung von Auflagen (Punkt 1.2.12) zu.

In Vorhabenbereich sind Verteilungsanlagen der E.DIS AG geplant und werden zurzeit realisiert. Diese Planungen wurden in den Planfeststellungsunterlagen bereits berücksichtigt.

Als Ansprechpartner wurden folgende Personen benannt:

Stromversorgungsanlagen:	Herr Stock	Telefon 0399331/876-3642
Gasversorgungsanlagen:	Herr Lepke	Telefon 039931/876-3684
Planung:	Herr Baumgarten	Telefon 039931/876-3745
Planung Gas:	Herr Semlanskow	Telefon 03994/2097-2983

TÖB 9 GDMcom mbH

Mit Schreiben vom 02. Juli 2014 teilt die GDMcom mbH mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine Anlagen ihrerseits befinden oder geplant sind.

GDMcom ist vorliegend als von der ONTRAS Gastransport GmbH, Leipzig und der VNG Gasspeicher GmbH, Leipzig beauftragtes Dienstleistungsunternehmen tätig und handelt insofern namens und in Vollmacht der ONTRAS bzw. der VGS.

TÖB 10 Deutsche Telekom Technik GmbH

Mit Schreiben vom 23. Juli 2014 beteiligt sich die Deutsche Telekom Technik GmbH am Verfahren und stimmt diesem unter Einhaltung von Auflagen (Punkt 1.2.12) zu.

TÖB 11 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

Mit Schreiben vom 24. Juni 2014 teilt die Kabel Deutschland GmbH mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine Anlagen ihrerseits befinden oder geplant sind.

TÖB 12 Vodafone

Mit Schreiben vom 01. Juli 2014 teilt Vodafone mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine Anlagen ihrerseits befinden oder geplant sind.

TÖB 14 Wasserzweckverband Strelitz

In der Stellungnahme vom 11. Juli 2014 stimmt der Wasserzweckverband dem Vorhaben unter Einhaltung von Auflagen (Punkt 1.2.12) zu.

Zur Abstimmung wird Herr Kolbatz, Tel.: 03981/474 332 als Ansprechpartner benannt.

3.2.5.8 Stellungnahmen zu Bahnanlagen

TÖB 24 DB Netz AG

Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Seitens der DB Netz AG ergeht jedoch die Forderung, die Pächter der betroffenen Strecke, die Regio Infra Nord-Ost GmbH im Anhörungsverfahren zu beteiligen. Die Anhörungsbehörde entsprach der Forderung und informierte die Regio Infra Nord-Ost GmbH über das Verfahren.

P4 Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG

Die Regio Infra Nord-Ost ist von dem Verfahren wie folgt betroffen:

Die Muttergesellschaft, Regio Infra GmbH & Co.KG ist Eigentümerin von Teilen der Grundstücke und Bahnanlagen der Strecke 6942 Buschhof – Thurow; der Südabschnitt der B198 Ortsumgehung Mirow beginnt erst südlich hinter der Bahntrasse.

Der Gesellschafter, die ENON GmbH & Co.KG hat Teile der Strecke 6942 von der DB Netz AG gepachtet. Die Regio Infra Nord-Ost führt im Auftrag der ENON die operative Betriebsführung der Strecke durch und ist damit als öffentliches, nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen Bahnbetreiber.

Die Grundstücke der genannten Bahntrasse sind durch das Bauvorhaben der Ortsumgehung Mirow, Südabschnitt nicht betroffen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den Abschnitt West der Ortsumgehung Mirow wird die Regio Infra Nord-Ost erneut beteiligt.

Im Bezug auf die vorzunehmenden Bodentransporte wird von der Regio Infra Nord-Ost angenommen dass umfangreiche Transporte auch über die Kreisstraße 5 Mirow-Peetsch abgewickelt werden müssen. Im Zuge dieser Straße befindet sich im Bereich des Bahnhofes Mirow ein Bahnübergang. An dieser Stelle beschreibt die vorhandene Einmündung der Kreisstraße eine 90° Kurve. Hier, so die Befürchtung, werden die Straßenbefestigung und auch die angrenzenden Bahnübergangsbefestigungsplatten enormen Belastungen durch den Schwerlastverkehr unterworfen werden und es sind Beschädigungen zu erwarten. Gefordert wird deshalb eine Beweissicherung, insbesondere am benannten Bahnübergang, für den Zustand der Bahn- und Straßenanlagen sowie eine kostenfreie Schadensbeseitigung nach gegebenenfalls eingetretenem Schaden.

Die Stellungnahme erledigt sich durch die Zusagen des Vorhabenträgers, welche unter Punkt 1.2.13 aufgenommen wurden.

Die weiteren Hinweise der Regio Infra Nord-Ost beinhalten Anregungen ohne rechtlich und tatsächlich relevante Sachverhalte im Zusammenhang mit der Planfeststellung des Vorhabens. Sie wurden vom Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen.

3.2.5.9 Stellungnahmen zu sonstigen Angelegenheiten

TöB 02 - Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Seitens des Bauamtes des Landkreises kann der Aussage in den Planunterlagen 1, S.19, Abschnitt 3.4, die Straßenverbindung Mirow-Wittstock (B189n) sei weggefallen, nicht gefolgt werden, da die genannte Verbindung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern für den kommenden Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf angemeldet worden sei.

Die Stellungnahme wurde im Anhörungsverfahren erledigt.

Es ist eine Anmeldung der Neubauverbindung B 189n Mirow-Wittstock für den kommenden Bundesverkehrswegeplan seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgt. Allerdings ist aufgrund des Planungsstands der Maßnahme (Linienbestimmung liegt noch nicht vor) von keiner kurz- bis mittelfristigen Realisierung auszugehen. Aus diesem Grund erfolgte auch keine Berücksichtigung bei den Planungen für die B198 Ortsumgehung Mirow. Der Anschluss an die Ortsumgehung ist daher im Zuge der Planung und Realisierung der Neubauverbindung B189n Mirow-Wittstock mit vorzunehmen.

Der Fahrradverkehr am Knotenpunkt mit der Kreisstraße MST 5 soll in einem Zeitraum von einem Jahr hinsichtlich des Verkehrsflusses betrachtet werden. Die Ergebnisse sind zwischen dem Vorhabenträger und der Unteren Verkehrsbehörde des Landkreises auszuwerten.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Verkehrsverhältnisse im Knotenpunkt mit der Kreisstraße MST 5 bezogen auf den Radverkehr in den ersten Jahren nach der Fertigstellung des Südabschnitts der Ortsumgehung zu beobachten. Im Falle des Auftretens von sicherheitskritischen Problemen erfolgt die Nachrüstung einer Lichtsignalanlage durch den Vorhabenträger. In der Ausführungsplanung wird diesbezüglich bereits eine Leerverrohrung am entsprechenden Knotenpunkt vorgesehen.

TöB 22 Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH

Die Stellungnahme der Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH vom 16. Juli 2014 zu den Flurstücken 269, 291 der Flur 24 in der Gemarkung Mirow bezieht sich auf deren Eigentumsflächen. Die Stellungnahmen zu den Flurstücken 31, 32, 36, 37, 40 und 46 der Flur 7 in der Gemarkung Peetsch beziehen sich auf von der Landgesellschaft verwaltete landeseigene Flächen.

Gemarkung Mirow, Flur 24, Flurstück 269 (Eigentum Landgesellschaft)- U 14.2, Blatt 9,10

Die Vertreter der Landgesellschaft bemängeln im Bereich Gemarkung Mirow, Flur 24, Flurstück 269 fehlende Zuwegungen zur Teilfläche südlich der Umgehungsstraße. Es sei des Weiteren kein öffentlicher Weg zur Erschließung vorhanden, Weg 7 sei lediglich eine Fahrspur auf privaten Flächen. Es wird auf notwendige Regelungen zu den Wegerechten hingewiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das betroffene Flurstück wird derzeit nur über das angrenzenden Flurstück erschlossen. Die Zuwegung zu der Teilfläche des Flurstückes südlich der Umgehungsstraße wird künftig über eine Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 72 Bauwerksverzeichnis) und die angrenzenden Flurstücke ermöglicht. Über die Ackerzufahrt erfolgt auch die Anbindung an das öffentliche Wegenetz. Des Weiteren ist eine Erreichbarkeit über dem im Bestand befindlichen Weg 7 möglich.

Im Übrigen wird zur Klärung eventuell notwendiger Wegerechte auf das gesonderte Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Gemarkung Mirow, Flur 24, Flurstück 291 (Eigentum Landgesellschaft)

Zu Flurstück 291, Flur 24, Gemarkung Mirow, wird seitens der Landgesellschaft der Erwerb der für die LBP-Maßnahmen A 6.1 und A 6.2 in Anspruch zu nehmenden Teilfläche mit einer Größe von 532m² gefordert.

Der Einwendungspunkt wurde mit den Ausführungen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin erledigt. Auf der betroffenen Fläche werden Wiederherstellungsmaßnahmen vorgenommen und es erfolgen keine Veränderungen zum derzeitigen Bestand. Deshalb wird eine dauernde Beschränkung vorgesehen.

Des Weiteren fordern die Vertreter der Landgesellschaft mbH den Ankauf der 96m² großen Teilfläche für den Weg Nr.8 (Unterlage 14.1, Blatt 9, 10).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Weg 8 dient als Zuwegung zu den Flurstücken nördlich der Ortsumgehung und ist als reiner Anliegerweg zu betrachten. Die Eigentumsverhältnisse bleiben erhalten, für die Wegeflächen wird eine dauernde Beschränkung erfolgen. Gemäß § 8a Abs.4 FStrG dürfen mehrere Anliegergrundstücke durch eine gemeinsame Zufahrt erschlossen werden, deren Unterhaltung dann den Anliegern gemeinsam obliegt. Dem entsprechend sind auch die Unterhaltungskosten für den Weg 8 durch die Eigentümer der betroffenen Flurstücke zu

tragen (so auch die Darstellung in Unterlage 5.2, laufende Nr.66).

Nach der vorgesehenen Grunderwerbsregelung stellen die Eigentümer auch gleichzeitig die verkehrlich erschlossenen Anlieger dar. Ein Ankauf des 96m² großen Teilstücks zu Lasten der Bundesrepublik Deutschland, verbunden mit der Unterhaltungspflicht für den Teilabschnitt des Anliegerweges, wird für nicht vertretbar erachtet. Im Übrigen wird auf das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Für die südliche Teilfläche des betroffenen Flurstückes fehlt die Zuwegung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Zuwegung zu der Teilfläche des Flurstückes südlich der Umgehungsstraße fehlt bereits im Bestand. Die Teilfläche kann künftig über eine Ackerzufahrt (Ifd. Nr. 72 Bauwerksverzeichnis) und die angrenzenden Flurstücke erreicht werden. Über die Ackerzufahrt erfolgt auch die Anbindung an das öffentliche Wegenetz. Des Weiteren ist eine Erreichbarkeit über dem im Bestand befindlichen Weg 7 möglich.

Es wird auf § 8a Abs.4 FStrG und auf das gesonderte Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Es wird seitens der Landgesellschaft weiterhin eingewandt, dass kein öffentlicher Weg zur Erschließung vorhanden ist. Die Wege 6 und 6a sind lediglich Fahrspuren auf privaten Flächen. Die Vertreter der Landgesellschaft fordern die Klärung der Wegerechte.

Die Einwendung wird nach Prüfung zurückgewiesen.

In Bezug auf die Zuwegung aus nördlicher Richtung vom Peetscher Forst in Richtung Mirow mit Anbindung an den Peetscher Weg oder den Aastannenweg erfolgt keine Änderung der bestehenden Verhältnisse. Bei Weg 6 handelt es sich um einen öffentlichen Gemeindeweg. Nach erfolgter Prüfung des Weges 6 von Mirow bis zum Peetscher Forst einschließlich des Peetscher Weges als Verbindung zwischen Weg 6 und der Kreisstraße MST 5 wird vom Vorhabenträger zugesagt, dass beide Wege von der Beschaffenheit und dem Ausbauzustand für den Landwirtschafts- und Forstverkehr geeignet sind. Des Weiteren wird von einer geringen Fahrthäufigkeit von Lastzügen im Zuge der Bewirtschaftung von Waldflächen (im Allgemeinen erfolgt Holzabfuhr 1mal im Jahr) ausgegangen, sodass beide Wege die Belastungen durch Lastzüge auch schadlos aufnehmen können.

Die Teilflächen der Gemarkung Peetsch, Flur 7, Flurstücke 31, 32, die nördlich der Umgehungsstraße liegen, haben zukünftig keine Zuwegung von der Kreisstraße MST 5 bzw. vom Weg 5. Heute verfügen sämtliche Flurstücke über eine Zuwegung über die Kreisstraße MST 5 oder den Weg 5.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die benannten Flurstücke werden im Verbund mit den angrenzenden Flurstücken bewirtschaftet. Bereits im Bestand ist in der Örtlichkeit aufgrund des Alleebaumbestandes für das Flurstück 32 keine eigene Zufahrt zur Kreisstraße MST 5 vorhanden. Die Erreichbarkeit wird über die angrenzenden Flurstücke gewährleistet.

Gemäß der Auswertung von Luftbildaufnahmen erfolgt die Zuwegung zur Bewirtschaftungseinheit im Bestand über eine Zufahrt von der Kreisstraße MST 5 zum Flurstück 33 und über zwei weitere Zufahren von Weg 5 jeweils zum Flurstück 28 und 58. Nach Realisierung der B198 Ortsumgehung Mirow ist die Erreichbarkeit der nördlich der künftigen Trasse gelegenen Teilflächen analog der bestehenden Verhältnisse auch weiterhin über die Zufahrt von der Kreisstraße MST 5 zum Flurstück 33 gegeben.

Mit dem Flurstück 40 der Flur 7 Gemarkung Peetsch verhält es sich ebenso. Im Bestand

existiert keine eigene Zufahrt zur Kreisstraße MST 5. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der südlich der Umgehungsstraße gelegenen Teilflächen ist für die künftige Erschließung die Anlage einer neuen Zufahrt von der Kreisstraße MST 5 zum Flurstück 46, welches ebenfalls durch die Landgesellschaft M-V mbH verwaltet wird, geplant (Nr. 54 im Bauwerkverzeichnis).

In der Gemarkung Peetsch, Flur 7, Flurstück 39 und 40 sollen eine ca. 12m² und ein ca. 75m² große Teilfläche für die LBP-Maßnahme G2 erworben werden.

Der Einwendung hat sich durch die Zusage des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren erledigt. Ein Ankauf der betroffenen Flächen wurde zugesagt und eine Planänderung vorgenommen. Die Darstellung erfolgt mittels Deckblätter: U 14.1, Blatt 7D, U 14.2, S. 15D.

In der Gemarkung Peetsch, Flur 7, Flurstück 46 sollte die dauernd beschränkte Fläche mit einer Größe von 132 m² erworben werden.

Die Einwendung ist durch Zusage des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren, im Zuge des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens den Ankauf der entsprechenden Fläche zu tätigen, erledigt.

3.2.6 Individualbetroffenheiten

Rechtlicher Ausgangspunkt

Nicht jede Einwendung hat Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren dient der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen, welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können. Kaufpreisforderungen und Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Sie werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungsschwernisse etc.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, §19a FStrG ebenfalls das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür §5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern vom 2. März 1993, zul. geänd. durch Gesetz vom 25. Oktober 2005 (GVOBl. M-V, S. 535) i.V.m. §100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung §74 Abs. 2 VwVfG-M-V im Range vorgeht.

Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen verbleiben in der Regel mit Einverständnis des Eigentümers in der Pachtsache, hier wird der Pächter voll entschädigt und zahlt weiter die Pacht an den Eigentümer.

Für die Bemessung der erforderlichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sind allein die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BmSchV) und das dort geregelte Berechnungsverfahren maßgebend (Anlage 1 zu § 3 der 16. BmSchV).

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.

Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planungsunterlagen ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zu den vergebenen Nummern zur Verfügung gestellt.

P1

Die Einwender sind Miteigentümer und Pächter der in der Gemarkung Mirow, Flur 24 gelegenen Flurstücke 279 und 295. Die Flurstücke sind im Rahmen Baumaßnahme Straße durch Erwerb, vorübergehende Inanspruchnahme und Eintragungen von Dienstbarkeiten betroffen. Im Rahmen der LBP-Maßnahmen A 6.1 und A 6.2 sowie der Maßnahmen EA5 und EA7 liegen Betroffenheiten für das Flurstück 295 durch die Eintragungen von Dienstbarkeiten vor.

Die Einwender fragen, wie die Zufahrt nördlich des Pechgrabens für die Wiesen der Gemarkung Mirow geregelt sei.

Die Einwendung wurde durch die Ausführungen des Vorhabenträgers im Zuge der Erörterung erledigt.

Die Wiesenzufahrt nördlich des Pechgrabens für die Wiesen der Gemarkung Mirow wird sowohl über die Ackerzufahrt von der nördlichen L 25 (Nr. 11 im Bauwerksverzeichnis) als auch über die Wegeanbindung des Weges 2 (Nr. 34 im Bauwerksverzeichnis) und dem sich anschließenden Weg 1 (Nr. 17 im Bauwerksverzeichnis) gewährleistet.

Des Weiteren möchten die Einwender wissen, wo sich für das Flurstück 256, Flur 24 der Gemarkung Mirow die Ackerzufahrt befindet.

Die Zufahrt zum Flurstück 256, Flur 24, Gemarkung Mirow wird über die Ackerzufahrt (Nr. 72 des Bauwerksverzeichnisses) gewährleistet. Im Bereich des Flurstückes 254, Flur 24, Gemarkung Mirow befindet sich der vorhandene Weg 7, an welchen die neue Zufahrt angeschlossen wird und nur geringfügig Wald, welcher nur im unmittelbaren Baubereich beeinflusst wird.

Im Erörterungstermin erklären die Einwender, dass die Ersatzzufahrt eine größere Breite als geplant haben muss, um Gefährdungen durch und für den landwirtschaftlichen Verkehr abzuwenden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Zufahrtsmöglichkeit zu Flurstück 256, Flur 24, Gemarkung Mirow ist über eine Ackerzufahrt gewährleistet, die nach Verdrängung der alten Zufahrt durch die B198 Ortsumgehung als Ersatz hergestellt wird. Die Ausbaubreite der Zufahrt beträgt 8,00m.

Des Weiteren kann bei landwirtschaftlichem Verkehr von einer geringen Fahrthäufigkeit ausgegangen werden, mögliche Einschränkungen bei den Ein- und Ausfahrten sind zumutbar. Seitens des Vorhabenträgers wäre nach Angabe im Erörterungstermin eine größere Breite realisierbar, soweit die Mehrkosten für die Breite über 8,00 m hinaus von den Einwendern getragen werden. Die Bereitschaft zur Übernahme der Mehrkosten ist bisher nicht signalisiert worden.

P2

Der Einwender ist neben P3 und P6 Miteigentümer des in der Gemarkung Mirow, Flur 23 gelegenen Flurstückes 15/3 (Unterlage 14.1, Blatt 5). Das Flurstück ist im Rahmen der Baumaßnahme durch Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahme und Eintragung von Dienstbarkeiten betroffen. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A8 ist das Flurstück durch die Eintragung einer Dienstbarkeit betroffen.

Der Einwender gibt an, dass der betroffene Hof durch die geplante Umgehungsstraße und den Kanal eingeschlossen sei. Eine zusätzliche Beschränkung gäbe es durch die Kappung des Verbindungsweges Peetsch-Starsow. Der Hof wird nur noch über den Hohlweg erreichbar sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Rad- und Wanderweg 2 wird über eine Wegeanbindung (Nr. 34 im Bauwerkverzeichnis) an die B 198 angeschlossen. Die Wegebeziehung dieses Rad- und Wanderweges wird durch die Herstellung der Radfahrerquerung (Nr. 33 im Bauwerkverzeichnis) gewährleistet.

Bei Weg 2 handelt es sich ausschließlich um einen Rad- und Wanderweg, welcher über eine Fußgängerbrücke (mit Poller) zum Grundstück Hohe Brücke 1 führt. Die Wegeverbindung nach Starsow wird durch einen Übergang über die B198 gewährleistet. Die Erreichbarkeit des Grundstückes über diesen Weg zu Fuß oder mit dem Rad bleibt erhalten. Bei den Wegen 4 und 5 handelt es sich um Waldwege. Der Weg 5 ist im Bereich des Grundstückes Hohe Brücke augenscheinlich nicht für den Fahrzeugverkehr geeignet. Eine reguläre Zuwegung zur Hohen Brücke 1 ist jedoch über die Kreisstraße MST 5 in ausreichendem Maße gewährleistet.

Gemäß § 8 Absatz 4 Satz 3 FStrG entfällt die Verpflichtung der Ersatzbeschaffung für Zufahrten und Zugänge, die durch Änderung oder Einziehung von Bundesstraßen unterbrochen werden, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen.

Durch den Bau der Ortsumgehung im Bereich der Hohen Brücke käme es des Weiteren zu einer vollen Wertminderung des Hofes. Aufgrund der Eingriffe in die Qualitätsmerkmale des Grundstücks, dessen Nutzbarkeit und Verkäuflichkeit wird durch den Einwender vorsorglich ein Vermögensschaden angemeldet.

Die Stellungnahme wird zurückgewiesen.

Im Bereich Hohe Brücke sind keine grenzüberschreitenden Immissionswerte oder negative Auswirkungen durch Erschütterungen gegeben. Zum Zeitpunkt der Planung ist eine Wertminderung zudem nicht begründbar, ebenso könnte auch eine Wertsteigerung auf dem Grundstücksmarkt eintreten. Eine Änderung der Grundstückswerte ist immer eine Folge des Grundstücksmarktes, auf den unterschiedliche Faktoren einwirken. Anhaltspunkte dafür, dass allein der Bau der Ortsumgehung Mirow zu einer Veränderung der Grundstückswerte im Planfeststellungsabschnitt führen wird, liegen nicht vor. „Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstückes öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein“ (BVerwG 4 A 39/95).

P3

Die Einwenderin ist neben P2 und P6 Miteigentümerin des in der Gemarkung Mirow, Flur 23 gelegenen Flurstückes 15/3. Das Flurstück ist im Rahmen der Baumaßnahme durch Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahme betroffen. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A8 ist das Flurstück durch die Eintragung einer Dienstbarkeit betroffen.

Die Einwendung richtet sich zunächst grundsätzlich gegen den gewählten Trassenverlauf.

Für eine detaillierte Auseinandersetzung mit diesem Widerspruch wird auf Punkt 3.2.4 „Planungsvarianten“ verwiesen.

Die Einwenderin erklärt, dass beim Schallschutz im Zusammenhang mit ihrem Grundstück „Hohe Brücke 1“ Außenwohnbereiche nicht berücksichtigt worden seien und eine nicht hinzunehmende Verlärmung für das Wohnen prognostiziert werde.

Der Einwendung wird zum Teil abgeholfen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass Außenwohnbereiche zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung im Bereich Hohe Brücke 1 nicht erkennbar waren. Im Erörterungstermin bestehen die Einwender (P2, P3, P6) auf vorhandene Außenwohnbereiche. Im Ergebnis einer Überprüfungen durch den Vorhabenträger wurde die Existenz von Außenwohnbereichen festgestellt. Die Immissionsgrenzwerte werden auch unter Einbeziehung der drei, durch die Einwender angegebenen Außenwohnbereiche unterschritten. Die Beurteilungspegel an den vorhandenen Außenwohnbereichen liegen tags bei maximal 53dB(A) bei einem Immissionsgrenzwert von tags 64 dB(A) für Mischgebiete. Die Darstellung der Neuberechnungen erfolgt mittels Deckblätter: U11.1, S.13D, 14D, U 11.4, S.2D, U 11.5, Blatt 2D.

Die Berechnung der Schallimmissionen in der für Außenwohnbereiche zu berücksichtigenden Höhe von 2 m über der Geländeoberkante hat ergeben, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete (anwendbar auf Außenwohnbereiche) von 64 dB(A) im Bereich Hohe Brücke bereits in einer Entfernung von 20 m zur geplanten Straßenmitte unterschritten wird. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen wird daher zurückgewiesen.

Die Einwenderin bemängelt in Bezug auf ihr Eigentum, in der Planung seien in landwirtschaftliche Nutzflächen als Ödland ausgezeichnet worden.

Die Einwendung erledigt sich durch die nachfolgende Erläuterung:

„Ödland“ ist lediglich eine Bezeichnung aus der Vermessung, die ebenfalls eine Form landwirtschaftlicher Nutzfläche darstellt. Im sich dem Planfeststellungsverfahren anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren erfolgt ein Gutachten zur Güte und Nutzung der betroffenen Flächen.

Die Einwenderin erklärt, dass das Flurstück 15/3 durch die Umgehungsstraße zerschnitten werde. Die Inanspruchnahme des Flurstückes für den Bau der Umgehungsstraße sei jedoch ihrer Ansicht nach nicht notwendig. Sie fordert die Erreichbarkeit der entstehenden Restflächen zu gewährleisten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach Festlegung der Vorzugsvariante unter Beachtung aller Abwägungskriterien erfolgte die Feintrassierung mit den Zielen, weitere Umweltbeeinträchtigungen zu reduzieren, den Abstand der Trasse zur Ortslage Starsow zu vergrößern sowie den Kreuzungspunkt bzw. Kreuzungswinkel für das Ingenieurbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße (Bauwerk 5) zu verbessern.

Im Ergebnis der Feintrassierung erfolgte unter anderem ein Abrücken der ursprünglichen Trasse vom Einzelgehöft Hohe Brücke um etwa 50m. Eine weitere Verschiebung der Trasse im Bereich Hohe Brücke in Richtung Süden würde wegen der topografischen Geländebeziehungen zu einem ungünstigeren Kreuzungspunkt sowie zu einer Verschlechterung des Kreuzungswinkels für das Ingenieurbauwerk über die Müritz-Havel-

Wasserstraße führen. Weiterhin würde eine im Bereich Hohe Brücke weiter südlich verlaufende Trasse im Konfliktbereich K3 (Müritz-Havel-Wasserstraße mit angrenzenden Feucht- und Trockenhabitaten) zu einer längeren Durchschneidung und damit zu größeren Beeinträchtigungen von ökologischen Bereichen mit hohen bis sehr hohen Raumwiderständen führen. Wegen der zu erwartenden naturschutzfachlichen Auswirkungen kommt eine weitere Verschiebung der Trasse Richtung Süden nicht in Betracht, woraus sich die Erforderlichkeit für die Inanspruchnahme von Teilen des Flurstückes 15/3 der Einwenderin ergibt.

Die Erreichbarkeit zu den Restflächen südlich der Ortsumgehung ist über die Zufahrt 44 (für den Unterhaltungsweg zu Bauwerk 5 - Brücke) gegeben. Im Laufe des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger Planänderungen vorgenommen und den Unterhaltungsweg für das Bauwerk 5 auf die Nordseite der Ortsumgehung verlegt. Die Eigentümer des Flurstückes 15/3 haben sich hierzu im Erörterungstermin mit der Mehrinanspruchnahme auf der Nordseite der Umgehungsstraße einverstanden erklärt.

Die Einwenderin wendet sich gegen die Kappung der Wege und Zufahrten 2, 4 und 5. Sie hält diese Unterbrechungen für einen nicht hinnehmbaren Eingriff für die Erreichbarkeit des Grundstückes, insbesondere für Feuerwehr, Rettungswagen und Versorgungsfahrzeuge. Infolge dessen befürchtet die Einwenderin eine erhöhte Gefahr für ihr Leben und ihr Eigentum. Sie fordert, eine andere Lösung zu finden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Begründung der Einwendung von P2 verwiesen.

Die Einwenderin gibt an, aufgrund der Eingriffe in die Qualitätsmerkmale des Grundstückes, der Nutzbarkeit und Verkäuflichkeit vorsorglich einen Vermögensschaden anzumelden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Begründung der Einwendung von P2 verwiesen.

P4

Die Stellungnahme der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co.KG wird, da diese ein öffentliches, nichtbundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen darstellt, unter Punkt 1.2.13 bzw. 3.2.5.9 „Bahnanlagen“ abgehandelt.

P5

Die Einwenderin ist wohnhaft in Mirow und nicht grundstücksbetroffen.

Sie wendet sich gegen die Einbeziehung der Kreisstraße 5 insbesondere gegen die Streckenführung vom Kreuzungsbereich Ortsumgehung/ Kreisstraße in Richtung Mirow und umgekehrt über die Bahnhofsstraße. Die Bahnhofsstraße sei denkmalgeschützt und die geplante Streckenführung führe dazu, dass die Straße weiterhin enormen Belastungen ausgesetzt sein wird. Schon jetzt werden die Tempolimits nicht eingehalten und die Anhaltswerte für Erschütterungen um ein vielfaches überschritten. Es seien gesundheitliche Belastungen für die Anwohner und Schäden an den Gebäuden zu befürchten.

Weiterhin erklärt die Einwenderin, dass die derzeit unklare Situation um den Bahnhof und dessen Vorplatz die Einbeziehung in die Planung der MST 5 als Zubringer zur Umgehungsstraße ausschließe. Sie lehnt die Nutzung der Kreisstraße als Zubringer ab.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Verknüpfung des Südabschnittes der Ortsumgehung Mirow mit dem bestehenden Straßennetz ist mit drei Knotenpunkten geplant. An den Schnittpunkten der Neubautrasse

mit der Landesstraße L 25 und der Kreisstraße MST 5 soll jeweils eine Kreuzung angelegt werden. Mit dem Knoten Ost ist zusätzlich eine Einmündung am östlichen Einschleifpunkt der Ortsumgehung auf die jetzige Bundesstraße B 198 vorgesehen. Die Hauptverkehre in und aus Richtung Mirow sollen über den Knoten L 25 und den Knoten Ost abgewickelt werden. Der Knoten MST 5 begründet sich insbesondere mit der Anbindung des an der Kreisstraße gelegenen Gewerbegebietes an die neue Bundesstraße. Aufgrund dieser direkten Anbindung an die Ortsumgehung ist von einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf der Kreisstraße MST 5 im Bereich des Bahnhofsvorplatzes auszugehen.

Wie in den Bildern 1.1 bis 1.6 der Unterlage 1, Anlage 1 zu entnehmen ist, geht die Verkehrsprognose 2025 von einer Reduzierung des Gesamtverkehrs um ca. 33% und beim Schwerverkehr sogar um ca. 66% aus.

Punkt 3.2.2.3 „Ziele des Vorhabens“ dieses Beschlusses zeigt auf, dass der Bau der Ortsumgehung Mirow - entsprechend den Wünschen der Einwenderin - die Entlastung der Ortsdurchfahrt Mirow und Verbesserung der Lebensqualität für die Mirower Bürger erreichen will.

Der Anregung der Einwenderin, die Nutzung der MST 5 als Zubringer auszuschließen, weil die Zukunft des Bahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes und damit verbunden des Bahnübergangs ist, kann nicht gefolgt werden

Der Grundsatzbeschluss des Ausschusses für Bau, Planung, Wirtschaft und Landwirtschaft der Stadt Mirow vom 15. Juli 2014 zur Umgestaltung des Bahnhofes stellt kein öffentlich-rechtliches Verfahren, sondern vielmehr eine Absichtserklärung dar. Die Ortsumgehung Mirow befindet sich jedoch in einem Planfeststellungsverfahren, sodass sie rechtlich Vorrang genießt. Innerhalb dieses Verfahrens wurde das Amt Mecklenburgische Kleinseeplatte beteiligt, welches in seiner Stellungnahme keine eigenen Planungen einbrachte, die sich gegen das Planvorhaben richten.

P6

Die Einwenderin ist, wie Einwender P2 und P3, Miteigentümerin des in der Gemarkung Mirow, Flur 23 gelegenen Flurstückes 15/3. Das Flurstück ist im Rahmen der Baumaßnahme Straße durch Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahme. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A8 ist das Flurstück durch die Eintragung einer Dienstbarkeit betroffen. Weiterer Einwender ist der Ehemann.

Die Einwenderin spricht sich gegen den Trassenverlauf der vorliegenden Planung aus, da dieser ökologisch und wirtschaftlich eine nicht anzustrebende Variante darstelle. Es habe die Einbindung einer Trassierungsvariante nördlich von Mirow in der Abwägung nicht qualifiziert stattgefunden.

Die Einwendung zur mangelnden Begründung des Ausschlusses einer Ortsumgehung nördlich von Mirow wird mit Verweis auf Punkt 3.2.4.2.F „Ausgeschlossene Varianten“ zurückgewiesen.

Des Weiteren habe es keine Erwägungen gegeben, eine Trassierung ohne Inanspruchnahme des Grundeigentums der Einwenderin vorzunehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach Festlegung der Vorzugsvariante erfolgte unter Beachtung aller Abwägungskriterien die Feintrassierung mit den Zielen, weitere Umweltbeeinträchtigungen zu reduzieren, den Abstand der Trasse zur Ortslage Starsow zu vergrößern sowie den Kreuzungspunkt für das Ingenieurbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße zu verbessern.

Im Ergebnis der Feintrassierung erfolgte unter anderem ein Abrücken der ursprünglichen Trasse vom Einzelgehöft Hohe Brücke um etwa 50m. Eine weitere Verschiebung der Trasse in Richtung Süden würde wegen der topografischen Geländebeziehungen zu einem ungünstigeren Kreuzungspunkt sowie zu einer Verschlechterung des Kreuzungswinkels für das Ingenieurbauwerk über die Müritz-Havel-Wasserstraße führen. Weiterhin würde eine im Bereich Hohe Brücke weiter südlich verlaufende Trasse im Konfliktbereich K3 (Müritz-Havel-Wasserstraße mit angrenzenden Feucht- und Trockenhabitaten) zu einer längeren Durchschneidung und damit zu größeren Beeinträchtigungen von ökologischen Bereichen mit hohen bis sehr hohen Raumwiderständen führen. Wegen der zu erwartenden naturschutzfachlichen Auswirkungen kommt eine weitere Verschiebung der Trasse Richtung Süden nicht in Betracht, woraus sich die Erforderlichkeit für die Inanspruchnahme von Teilen des Flurstückes 15/3 der Einwenderin ergibt.

Die Einwenderin gibt zu bedenken, dass sich die Trasse im Sicherheitsbereich des Schießplatzes befindet. Im Erörterungstermin wird ergänzend angegeben, dass dieser ggf. auch für eine Tontaubenschießanlage zulässig wäre.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Schießstand befindet sich unmittelbar im Bereich des Knotenpunktes der Ortsumgehung mit der Kreisstraße MST 5 nach Peetsch in einer Entfernung von 70 m bis 90 m.

Laut „Richtlinie für die Errichtung, die Abnahme und das Betreiben von Schießständen“ (Schießstandsrichtlinien) gilt: „Ein Schießstand muss so errichtet und betrieben werden, dass bei ordnungsgemäßem Zustand und ordnungsgemäßer Abwicklung des Schießbetriebes sowohl nach innen, das heißt für die am Schießen beteiligten Personen, als auch nach außen, das heißt für die Umgebung bzw. die Nachbarschaft, Gefahren nach den bisherigen Erkenntnissen ausgeschlossen werden können.“ Es ist demnach davon auszugehen, dass sich ein ausreichend großer Sicherheitsbereich um den Schießstand befindet, der die geplante Ortsumgehung nicht tangiert.

Nachfragen seitens des Vorhabenträgers bei dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und beim Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umweltschutz Mecklenburgische Seenplatte in Neubrandenburg ergaben, dass weder Genehmigungen noch Anträge für das Betreiben einer Tontaubenschießanlage vorliegen.

Durch die Einwenderin wird weiter angegeben, dass beim Schallschutz im Zusammenhang mit ihrem Grundstück „Hohe Brücke1“ Außenwohnbereiche nicht berücksichtigt worden seien und eine nicht hinzunehmende Verlärmung für Wohnen prognostiziert werde.

Der Einwendung wird zum Teil abgeholfen. Bezüglich weiterer Ausführungen wird auf die entsprechende Begründung zu P3 verwiesen.

Die Einwenderin bemängelt in Bezug auf ihr Eigentum, in der Planung seien in landwirtschaftliche Nutzflächen als Ödland ausgezeichnet worden. Im Erörterungstermin wiederholt sie, dass es sich bei der benannten Fläche um Ackerfläche handelt, die derzeit stillgelegt sei, jedoch wieder als Ackerfläche genutzt werden soll.

Die Einwendung erledigt sich durch die entsprechende Erläuterung zu P3.

Die Einwenderin erklärt, dass das Flurstück 15/3 durch die Umgehungstraße zerschnitten werde. Die Inanspruchnahme des Flurstückes für den Bau der Umgehungsstraße sei jedoch ihrer Ansicht nach nicht notwendig. Sie fordert die Erreichbarkeit der entstehenden Restflächen zu gewährleisten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die entsprechende Entscheidung zu P3 verwiesen, sowie auf die Argumentation hinsichtlich der Forderung eine Trassierung ohne

Inanspruchnahme des Grundeigentums zu wählen, verwiesen.

Die Einwenderin richtet sich gegen die Kappung der Wege und Zufahrten 2, 4 und 5. Sie hält diese Unterbrechungen für einen nicht hinnehmbaren Eingriff für die Erreichbarkeit des Grundstückes, insbesondere für Feuerwehr, Rettungswagen und Versorgungsfahrzeuge. Infolge dessen befürchtet die Einwenderin eine erhöhte Gefahr für ihr Leben und ihr Eigentum. Sie fordert eine direkte Zufahrtmöglichkeit zur B198.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Argumentation zur entsprechenden Einwendung von P2 verwiesen.

Die Einwenderin gibt an, aufgrund der Eingriffe in die Qualitätsmerkmale des Grundstückes, der Nutzbarkeit und Verkäuflichkeit vorsorglich einen Vermögensschaden anzumelden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Argumentation zur entsprechenden Einwendung von P2 verwiesen.

Zu dem Gutachten „Schadstoffemissionen“ fragt die Einwenderin nach einzubeziehenden Messwerten aus dem Land Brandenburg.

Die Anfrage der Einwenderin zum Gutachten Schadstoffemissionen hat sich mit der Erwiderng des Vorhabenträgers und dessen Vortrag im Erörterungstermin erledigt.

Im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Restflächen auf der Südseite der geplanten Ortsumgehung fordert die Einwenderin im Nachanhörungsverfahren einen Flächentausch.

Die Einwendung wird mit Verweis auf das sich dem Planfeststellungsverfahren anschließende Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zurückgewiesen.

Der Einwender wünscht bei Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses die Übersendung eines digitalen Planungsordners.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auf Zustellung der gesamten Planunterlagen haben Einwender keinen Anspruch. Dies würde einen zu großen Verwaltungsaufwand und Kosten verursachen. Um eine größere Transparenz der Bauvorhaben der Straßenbauverwaltung zu gewährleisten, wird die Planfeststellungsbehörde jedoch im Zeitraum der Auslegung (siehe Punkt 5. „Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes“ die Planunterlagen digital ins Internet für jeden zugänglich stellen.

P7 – P 72 (ohne P 39)

Es handelt sich um gleichförmige Einwendungen von Bewohnern und Grundstückseigentümern der amtsangehörigen Gemeinde Starsow. Die Einwendungen sind einzeln bei der Anhörungsbehörde erhoben worden.

P07 bis P26, P29 bis P31, P33, P35 bis 38, P40 bis P45, P47 bis P56, P58, P63, P66 bis 69, P71, P72 sind nicht grundstücksbetroffen.

P27, P28, P32, P34, P46, P 57, P59 bis P62, P64, P65 und P70 sind grundstücksbetroffen.

Verkehrszunahme Mirowdorf

Die Einwender geben an, dass in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nur kurz erwähnt sei, dass es durch erhöhtes Verkehrsaufkommen zu einer zusätzlichen Belastung, auch baubedingt, im Bereich Mirowdorf kommen wird. Diese Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch durch den Knoten L25/ B198 in Richtung Süden (OD Starsow, Ziegelei Blankenfelde, Birkenhof, Hohenfelde, Schwarz) und in Richtung Norden (Mirowdorf bis Schleusenbrücke) sei nicht weiter geprüft worden und finde keine Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vertretungsbefugnis der Einwender für die Einwohner von Mirow Dorf erscheint zweifelhaft, denn aus diesem Dorf hat niemand auf der Unterschriftenliste unterschrieben.

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der L25 im Bereich Knotenpunkt L25/ B198 Richtung Norden wird nur temporär nach Fertigstellung des Südabschnittes bis zur Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung auftreten und keine dauerhafte Belastung darstellen. Die Verkehrsmengen auf der L25 ab den Knotenpunkt L25/ B198 in Richtung Süden ändern sich gemäß den vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen nicht. (siehe U 1, Anlage 5, Blatt 1 und 4. Auch die baubedingten Wirkungen sind nur temporär. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen ist ermittelt worden, dass sich durch die zwischenzeitliche Verkehrsführungen über die L25 die Immissionswerte nicht verändern. (U 11, Kapitel 11.1.6.4, S. 14). Der Planungsstand der Ortsumgehung Mirow West ist so weit fortgeschritten (Einsicht der Einwendungen bereits durch Anhörungsbehörde vorgenommen), dass von einer zeitnahen Fertigstellung nach Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Mirow Süd auszugehen ist.

Touristik

Mit Bezug auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verweisen die Einwender darauf, dass der Untersuchungsraum eine hohe Eignung für naturgebundene Erholung besitzt und der Bereich südlich von Mirow und somit nördlich von Starsow wegen seiner naturschutzräumlichen Qualität als Tourismusschwerpunkt ausgewiesen ist. Wegeverbindungen in dem Bereich sind als regionale und überregionale Rad- und Wanderwege ausgewiesen.

Durch den Bau der Umgehungsstraße mit vorliegendem Verlauf wird Starsow von der touristischen Entwicklung abgekoppelt und die Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes mit seiner einmalig schönen Lage in Landschaft und Natur zerstört. Für viele Starsower, die inzwischen in Ferienwohnungen investiert haben, sei dies nicht hinnehmbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Teilaspekt Erholung- und Freizeitfunktion wurde in die Abwägung mit einbezogen.

Zum Zeitpunkt der Planung ist eine Wertminderung zudem nicht begründbar, ebenso könnte auch eine Wertsteigerung auf dem Grundstücksmarkt eintreten, da Starsow künftig über den Knoten mit der L 25 wesentlich besser erreichbar ist. Eine Änderung der Grundstückswerte ist immer eine Folge des Grundstücksmarktes, auf den unterschiedliche Faktoren einwirken. Anhaltspunkte dafür, dass allein der Bau der Ortsumgehung Mirow zu einer Veränderung der Grundstückswerte im Planfeststellungsabschnitt führen wird, liegen nicht vor.

Lärm und Luftschadstoffe

Die Einwender halten die Planung der Maßnahmen zur Lärm und Luftschadstoffen für unzureichend. Sie gehen davon aus, dass die L25 temporär und ggf. längerfristig als Lückenschluss zwischen der vorhandenen B198 und dem Südabschnitt der Ortsumgehung genutzt werden soll. Dadurch werde es zu einer höheren Verkehrsbelastung kommen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Gemäß der Verkehrsuntersuchung werden sich die Verkehrsmengen auf der L25 ab dem Verkehrsknoten B198n/ L25 in Richtung Süden im Zwischenzustand nach Fertigstellung des Südabschnittes nicht ändern. Zusätzlich kann aufgrund des Planungsfortschrittes mit hoher Wahrscheinlichkeit von einer zeitnahen Fertigstellung der Ortsumgehung Mirow Abschnitt West nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Mirow Süd ausgegangen werden. Dies wird zur Folge haben, dass Mirow eine weitere Verkehrsentslastung erwarten kann und der Verkehr auf der L25 ebenfalls sinken wird.

Radweg im Zuge der L 25

Die Einwender fordern die Errichtung eines neuen Fahrradweges im Zuge der L25 als Radfernweg in dem Bereich zwischen Mirow und Starsow parallel zur Straßenfahrbahn.

Für die Fußgänger und insbesondere Schüler fordern die Einwender im Zuge der L25 gesicherte Fußgängerüberwege mit Lichtsignalanlage in der Starsower Straße in Mirow und in Starsow.

Für die Ortsumgehung im gesamten Bereich der Ortslage Starsow fordern die Einwender eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach der Errichtung eines Fahrradweges entlang der L25 ist festzustellen, dass der Radwegebau entlang einer Landesstraße nicht Gegenstand im Planfeststellungsverfahren zu einer Bundesstraße sein kann und in einem gesonderten Verfahren zu behandeln ist. Ebenso ist die Anlage von Fußgängerüberwegen an der Landesstraße 25 Gegenstand der Planungen zur Landesstraße.

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die Einwender fordern in dem Zusammenhang eine Geschwindigkeitsreduzierung des Schwerlastverkehrs auf 30 km/h im Bereich der Starsower Straße in Mirow und im Bereich der L25 in Starsow. Des Weiteren wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf der L25 im Zulauf des Orteinganges Mirow, der Starsower Straße und des Ortseinganges Starsow gefordert

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung wird keine Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den Zwischenzustand nach Fertigstellung des Südabschnittes der Ortsumgehung gesehen. Wie bereits im Erörterungstermin berichtet, wird es zu keinen Lärmbetroffenheiten kommen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung fällt in die Zuständigkeit der Unteren Verkehrsbehörde.

3.2.7 Gesamtabwägung

Der Vorhabenträger hat alle Bedenken durch entsprechende Planänderungen ausgeräumt. Die vorgestellte Planung wird unter Berücksichtigung der erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen bestätigt.

4. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen den vorstehenden 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. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

- Planfeststellungsbehörde -

Erich-Schlesinger-Str. 35

18059 Rostock

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

5. HINWEISE ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANES

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird dem Vorhabenträger und denjenigen, die eine Stellungnahme oder Einwendung erhoben haben, zugestellt. Außerdem wird eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit denen unter Punkt 1.1 genannten Planunterlagen in den Ämtern Röbel/Müritz und Mecklenburgische Kleinseeplatte zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Zudem werden der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen auf der Internet-Seite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht:

<http://strassenbauverwaltung.mvnet.de>

Service Anhörung / 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



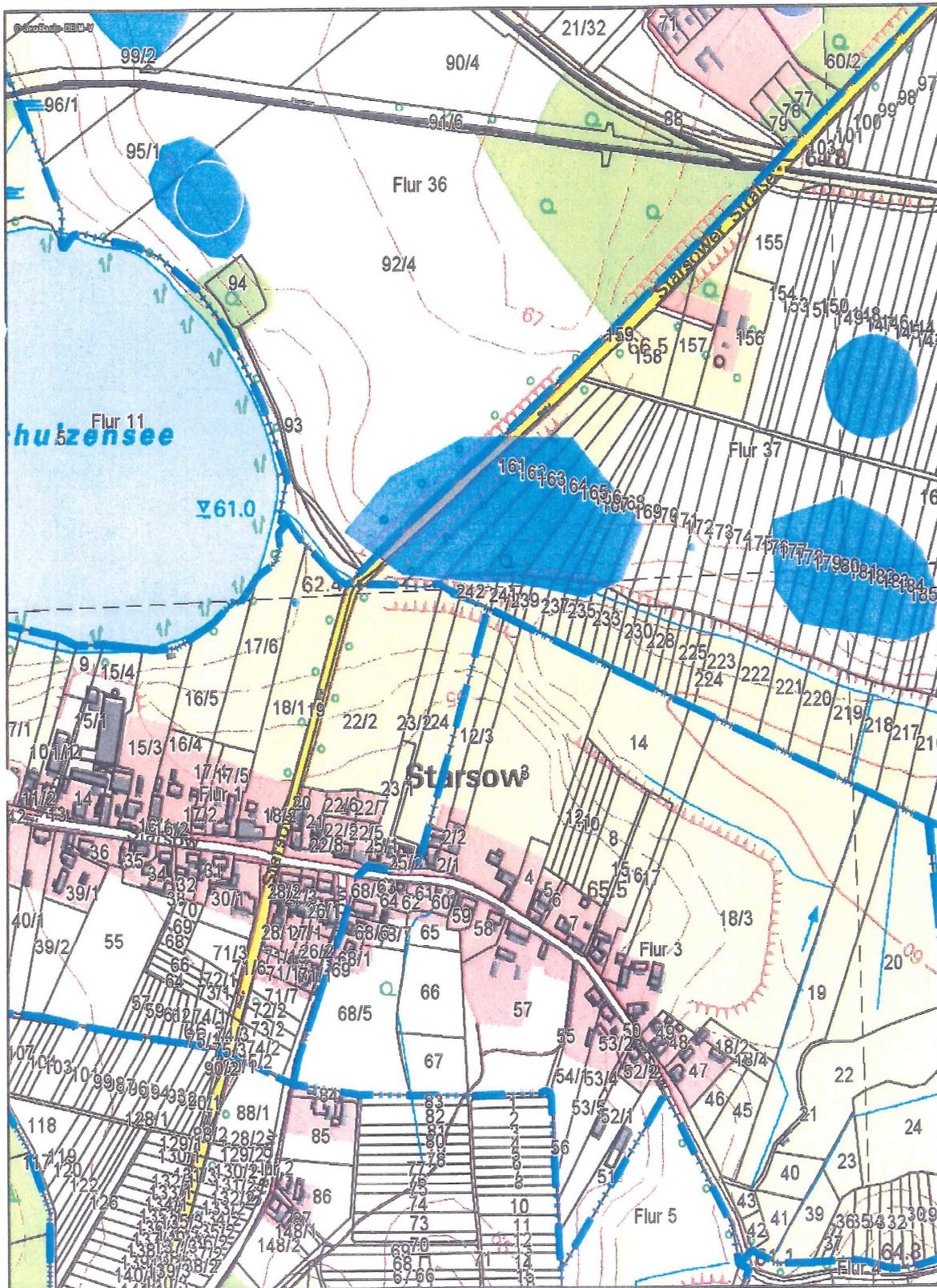
Uwe Schenk

Tabelle 1 zur wasserrechtlichen Erlaubnis

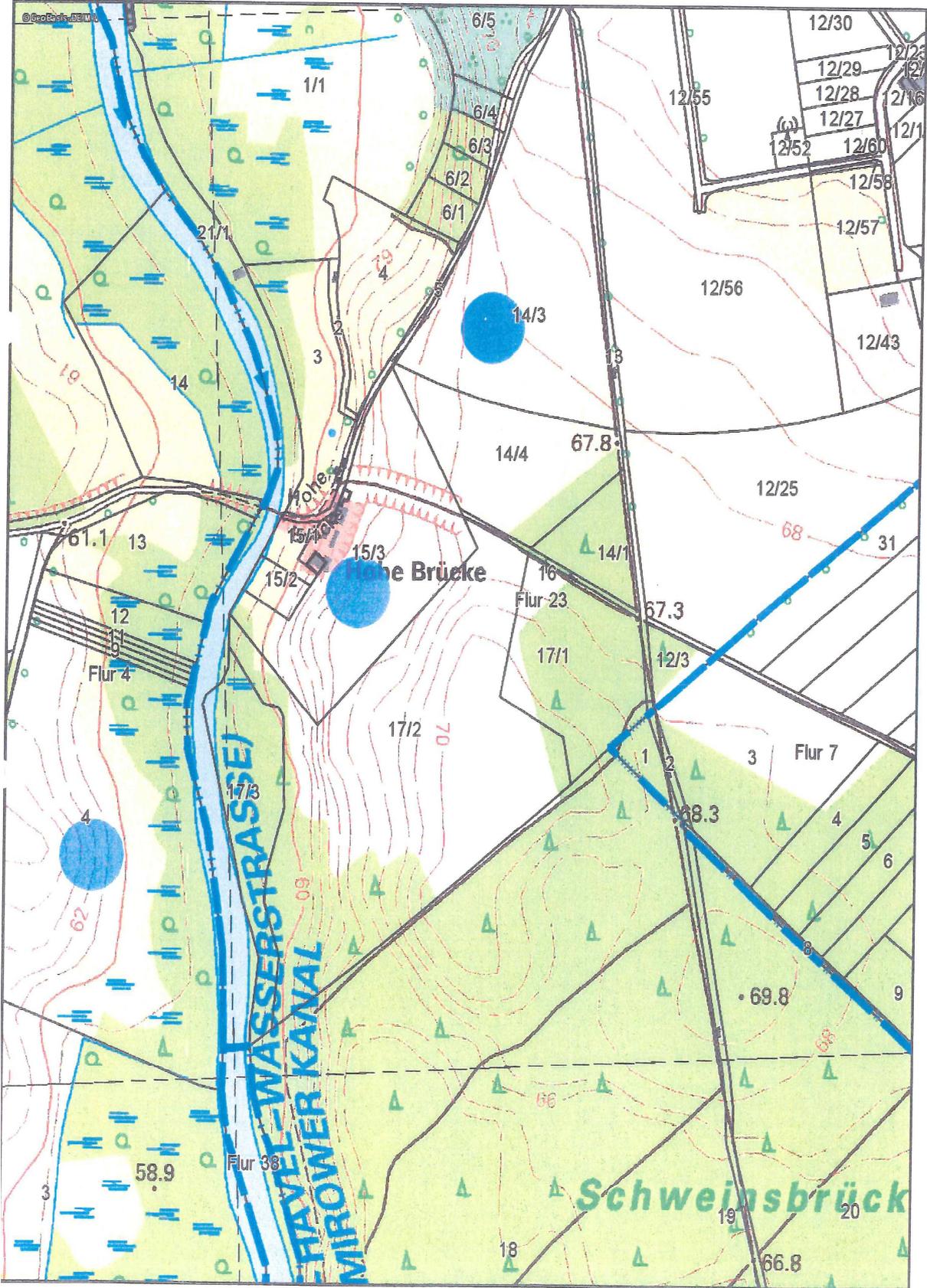
Nr.	Station Einleit-stelle	Einleitung in	Art der Einleitung	Oberflächen- wasser aus Stationsbereich	Rechtswert System GK 42/83	Hochwert System GK 42/83	Einleit- menge	Gemarkung	Flur	Flurstück
1	0+085 (links)	Graben L03	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+000 bis 0+085	4552849.6	5904521.2	6,77 l/s	Mirow	37	242
2	0+085 bis 0+115 (links)	Graben L03	flächenhaft, straßenbegleitend direkt	0+085 bis 0+115 inkl. Bauwerk	4552855.2 bis 4552867.5	5904513.2 bis 5904497.9	0,63 l/s	Mirow Starsow	37	242; 241
									3	1
3	0+115 (links)	Graben L03	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+115 bis 0+145	4552867.5	5904497.9	1,2 l/s	Starsow	3	1
4	0+260 (links)	Graben 61	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+145 bis 0+260	4552970.3	5904400.8	1,21 l/s + 3,41 l/s = 4,62 l/s	Starsow	3	3
5	0+260 bis 0+287 (links)	Verbindung zw. Graben 61 und Graben 56	flächenhaft, straßenbegleitend direkt	0+260 bis 0+287	4552970.3 bis 4552991.9	5904400.8 bis 5904383.2	0,69 l/s	Starsow	3	3; 14
6	0+576,940 (rechts)	Graben 55	punktuell, konzentriert aus Graben	0+287 bis 0+580 inkl. Bauwerk	4553203.8	5904186.1	16,8 l/s	Starsow	3	18/3

Nr.	Station Einleit-stelle	Einleitung in	Art der Einleitung	Oberflächen- wasser aus Stationsbereich	Rechtswert System GK 42/83	Hochwert System GK 42/83	Einleit- menge	Gemarkung	Flur	Flurstück
7	0+579,290 (rechts)	Graben 55	punktuell, konzentriert aus Graben	0+580 bis 0+682,5 inkl. Bauwerk	4553203.2	5904182.3	3,75 l/s	Starsow	3	19
8	0+650,959 (links)	Graben 54	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+682,5 bis 0+720	4553272.9	5904149.0	1,45 l/s	Starsow	3	20
9	0+758,888 (links)	Verbindung zw. Graben 49 und Graben 53	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+720 bis 0+760 inkl. Bauwerk	4553342.6	5904066.9	1,46 l/s	Starsow	3	24
10	0+763,518 (links)	Verbindung zw. Graben 49 und Graben 53	punktuell, konzentriert aus Mulde	0+760 bis 0+980	4553346.5	5904064.2	4,02 l/s + 4,03 l/s = 8,05 l/s	Starsow	3	24
11	1+720,567 (links)	Müritz-Havel- Wasser- straße	punktuell, konzentriert aus Raubettmulde	1+600 bis 1+840 inkl. Bauwerk	4554219.3	5903938.3	22,94 l/s	Starsow	4	4

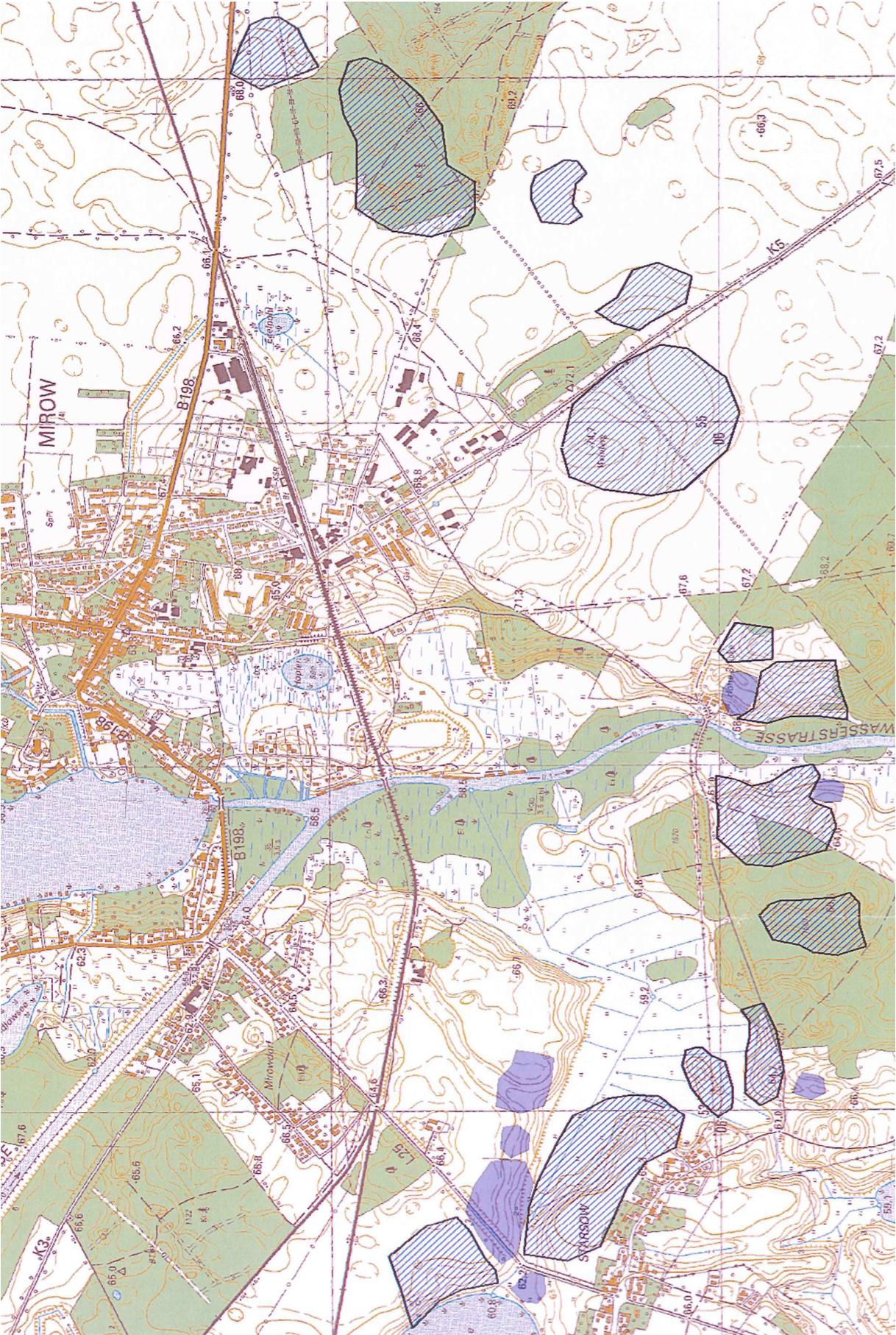
Anlage B1 Bodendenkmale



Anlage B2 Bodendenkmale



Anlage B3 Bodendenkmale



Anlage B4 Bodendenkmale

