

DEGES

Berlin, 11.07.2014

I. Ergebnisvermerk:

A14 Magdeburg – Schwerin, s AS Wittenberge –s AS Karstädt, VKE 4

3. Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 23.06.2014 in Wittenberge

Tagesordnung

- Top 1 Begrüßung
- Top 2 Protokoll
- Top 3 Präsentation: Variantenprüfung Abschnitt 4, AS Wittenberge – Dergenthin und Stand der Untersuchungen zur Alternativenprüfung
- Top 4 Fragen der Teilnehmer / Sonstiges
- Top 5 Nächster Arbeitskreis

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

TOP 1 Begrüßung

Herr Neumann begrüßt die Teilnehmer und stellt die Tagesordnung für den 3. projektbegleitenden Arbeitskreis vor.

Top 2 Protokoll

Der Entwurf des Protokolls zur 3. Arbeitskreissitzung wird vorab an die Teilnehmer versendet mit der Möglichkeit, in einer Abstimmungsrunde Änderungs- und Ergänzungsbedarf mitzuteilen. Auf Grundlage der Rückläufe fertigt DEGES innerhalb von etwa acht Wochen nach der 3. projektbegleitenden Arbeitskreissitzung eine Endfassung des Protokolls an. Das endgefertigte Protokoll und die vorgestellte Präsentation werden über die Homepage der DEGES zur Verfügung gestellt.

TOP 3 Präsentation: Variantenprüfung Abschnitt 4, AS Wittenberge – Dergenthin und Stand der Untersuchungen zur Alternativenprüfung

Im Ergebnis des 2. Arbeitskreises wurde DEGES beauftragt, die Möglichkeiten der Optimierung der Planfeststellungsstrasse anhand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu prüfen, die Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes Unteres Elbtal unter die Erheblichkeitsschwelle zu senken. Schadensbegrenzungsmaßnahmen sollen als wesentliches Mittel zum Erreichen der Nicht-Erheblichkeit eingesetzt werden.

Die DEGES präsentiert den aktuellen Stand der Alternativenprüfung im Abschnitt 4 der A 14 sowie zu den Untersuchungen der Schadensbegrenzungsmaßnahmen anhand einer Power-Point-Präsentation.

Zur Veranschaulichung der Teile des Untersuchungsgebietes, die hohen Raumwiderstand für eine möglichen Führung einer BAB im Untersuchungsraum zwischen der Stadtlage Wittenberge, der DB-Strecke Berlin-Hamburg und der Trasse der Planfeststellung aufweisen, werden die Ausschlussbereiche im Untersuchungsgebiet schutzgutbezogen vorgestellt. In der Zusammenschau des Raumwiderstands (Mensch/Umwelt) aller Flächen verbleibt ein Teil des Untersuchungsraumes, der für die Trassenkorridorfindung im Rahmen der habitatschutzrechtlichen Alternativenprüfung in Betracht kommt.

Um eine fachlich fundierte und rechtssichere Verträglichkeitsprüfung zu gewährleisten, darf die für die Planung genutzte Datengrundlage der Brut- und Rastvogelkartierung nicht veralten. Aus diesem Grund untersuchen drei Kartiererteams bis Ende Juli 2014 das Brutvogelaufkommen auf einer Fläche von rund 1.800 ha und das Rastvogelaufkommen bis Januar 2015 auf einer Fläche von rund 2085 ha. Die Zeitpläne der Kartierarbeiten werden vorgestellt.

Die DEGES verdeutlicht, dass abschließende Aussagen über das Artenspektrum und über die Anzahl der Individuen erst nach Abschluss der Kartierarbeiten erfolgen können. Es ist z.B. möglich, dass weitere Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes betroffen sind oder dass in der Vergangenheit kartierte Brutreviere verlagert wurden bzw. nicht mehr vorkommen.

Zum aktuellen Planungsstand werden die drei Vogelarten Weißstorch, Heidelerche und Ortolan durch die Planfeststellungstrasse erheblich beeinträchtigt. Das Braunkehlchen ist nach Inkrafttreten des Brandenburger Naturschutzausführungsgesetzes 2013, § 15, Anlage 1, nicht mehr Erhaltungsziel im Vogelschutz „Unteres Elbtal“.

Die DEGES erläutert die Methodik zur Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigung am Beispiel des Weißstorchs und des Ortolans. Die Erheblichkeitsschwelle wird anhand der Anzahl der betroffenen Brutpaare einer Art im Verhältnis zur Gesamtpopulation der Art im Vogelschutzgebiet ermittelt. Bleibt die Anzahl der erheblich beeinträchtigten Brutreviere unter 1% im Verhältnis zur Gesamtpopulation, so sind keine nachhaltigen Risiken für den Bestand der Population im Vogelschutzgebiet vorhanden und es liegt keine erhebliche Betroffenheit der Vogelart vor.

Die DEGES erläutert den Unterschied zwischen Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen, um die besondere Herausforderung der Anwendung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen im vorliegenden Planungsraum zu verdeutlichen. Schadensbegrenzungsmaßnahmen haben das Ziel der Vermeidung und Minderung negativer Auswirkungen eines Projektes. Die Maßnahmen müssen am Ort der Beeinträchtigung wirken. Die Umsetzung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen muss zu 100 % gewährleisten, dass die Erhaltungsziele nicht erheblich beeinträchtigt werden – die Maßnahmen müssen den Schadenseintritt wirksam verhindern.

Ausgleichsmaßnahmen haben das Ziel des Ausgleichs negativer Auswirkungen, sodass die globale Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ erhalten bleibt. Die zeitliche und räumliche Bindung von Ausgleichsmaßnahmen ist nicht so streng gefasst wie bei Schadensbegrenzungsmaßnahmen, sodass die Maßnahmen zwar im Natura-2000-Gebiet umgesetzt werden müssen, jedoch nicht am Ort der Beeinträchtigung. Sie können auch außerhalb des Natura-2000-Gebiets umgesetzt werden, müssen aber dann als Natura-2000-Gebiet ausgewiesen werden. Sie müssen i.d.R. zu dem Zeitpunkt wirksam sein, an dem die Beeinträchtigung der Arten und Lebensräume eintritt.

Es wird von den Teilnehmern befürwortet, Schadensbegrenzungsmaßnahmen als prioritäre Maßnahmen in den Planungsprozess zu integrieren. Die DEGES erläutert Beispiele für Schadensbegrenzungsmaßnahmen für die aktuell erheblich betroffenen Erhaltungsziele Weißstorch, Heidelerche und Ortolan. Die Suchräume für schadensbegrenzende Maßnahmen werden vorgestellt. Aus der kartogra-

phischen Darstellung wird deutlich, dass der räumliche Schwerpunkt der Suchräume von Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorrangig an den Orten der Beeinträchtigung liegt, um die o.g. Kriterien für Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu erfüllen.

Die DEGES gibt im Rahmen der Präsentation einen Überblick über den Stand der Bearbeitung von Managementplänen im Untersuchungsgebiet, insbesondere in den für die Maßnahmenplanung relevanten Gebieten. Der Großteil der Managementpläne ist zurzeit noch in Bearbeitung und nicht abgeschlossen. Nur der Managementplan für das FFH-Gebiet „Perleberger Schießplatz“ liegt im Entwurf vor, der abschließende Stand wird derzeit erarbeitet. Es werden zunächst die Managementpläne für die 31 im SPA „Unteres Elbtal“ liegenden FFH-Gebiete erarbeitet und danach der Managementplan für das SPA selbst.

Die Veranschaulichung zur Managementplanung macht deutlich, dass die Maßnahmenplanung zur A 14 von dem Managementplan des betroffenen Natura-2000-Gebiets abhängt und somit den Prozess des Planungsfortschritts zur Optimierung der Planfeststellungstrasse maßgeblich beeinflusst. Ein Vorhabenträger, der mit einem Autobahnprojekt ein Natura-2000-Gebiet durchqueren möchte, kann nicht die notwendigen und regulären Aufgaben des Gebietsmanagement übernehmen. Die Verantwortlichkeiten müssen klar und deutlich zwischen der für Natura 2000 Management zuständigen Behörde und dem Projektträger getrennt bleiben. Das bedeutet, dass obligate Managementmaßnahmen nicht als Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Baurechtsverfahren und im Rahmen einer möglichen gerichtlichen Überprüfung akzeptiert werden.

Ein weiterer, wesentlich zu berücksichtigender Faktor im Planungsprozess zum Abschnitt 4 sind kumulative Wirkungen auf Natura-2000-Gebiete, die von anderen Projekten und Plänen ausgehen. § 34 Absatz 1 BNatSchG führt dazu aus: „Projekte sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.“ Daraus folgt, dass verfestigte Pläne und Projekte, wie bspw. Bebauungspläne, Windkraftanlagen oder Kiesabbau im Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Je umfänglicher die parallel zum Eingriff der A 14 laufenden Pläne und Projekte sich auf die Schutz- und Erhaltungsziele des SPA-Gebietes „Unteres Elbtal“ auswirken, desto geringer ist der Spielraum für eine Optimierung der Planfeststellungstrasse der A 14 mittels Schadensbegrenzungsmaßnahmen. Auch die Schutzgebietsverordnung des SPA ist genau zu beachten, da jede z.B. durch Grünlandumbruch verursachte Verschlechterung des Erhaltungszustandes von Arten und Lebensräumen ebenfalls zu Lasten der Realisierung der Planfeststellungstrasse geht.

TOP 4 Fragen der Teilnehmer / Sonstiges

Die DEGES legt auf Nachfrage des Vertreters der BI Bentwisch dar, dass sich das zu kartierende Gebiet der Vogelarten nicht auf den Wirkungsbereich der Autobahn beschränkt, sondern auch mögliche Flächen für Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet kartiert werden. Eine Kartierung des gesamten Vogelschutzgebietes liegt nicht im Aufgabenbereich des Vorhabenträgers, sondern erfolgt durch die für das Gebietsmanagement zuständige Umweltverwaltung. Dr. Rannow, Leiter des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe, führt aus, dass alle sechs Jahre ein Bericht u.a. über den Erhaltungszustand der Arten und Lebensräume in Natura-2000-Gebieten an die EU angefertigt wird (Berichtspflicht Artikel 17 Habitatrictlinie bzw. Artikel 12 Vogelschutzrichtlinie). Der letzte Bericht wurde 2013 übermittelt..

Herr Korup, Vorstandsvorsitzender der Wohnungsgenossenschaft Elbstrom eG, erfragt, wann mit abschließenden Ergebnissen der Vogelkartierung und somit einer Beeinträchtigungsprognose und einer endgültigen Festlegung zur Trassenführung gerechnet werden kann.

Herr Neumann unterstreicht, dass die Optimierung der Planfeststellungstrasse, wie in der 2. Arbeitskreissitzung vereinbart wurde, nunmehr prioritär untersucht wird. Eine belastbare und rechtssichere Entscheidung kann dennoch erst nach Abschluss der Kartierarbeiten erfolgen, wenn der Umfang der erheblich betroffenen Erhaltungsziele feststeht. Der Zeitplan zur Brut- und Rastvogelkartierung wurde im Vortrag dargestellt.

Frau Karlstädt, BI Bentwisch, fragt an, ob eine Einsicht in die laufenden Kartiererergebnisse gewährt werden kann und Hinweise zu weiteren Vogelvorkommen gegeben werden können. Es wird vereinbart, dass die DEGES Meldungen zum Vorkommen von Brut- und Rastvögeln im Untersuchungsgebiet gerne entgegen nimmt.

Frau Karlstädt informiert sich über die konkrete Zeitschiene der weiteren Planungsschritte. Herr Neumann bekräftigt die in der 2. Arbeitskreissitzung getroffene Festlegung, wonach versucht wird, die Planfeststellungstrasse mittels Schadensbegrenzungsmaßnahmen soweit zu optimieren, dass erhebliche Beeinträchtigungen für die Vogelarten, die Schutzziel des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ sind, vermieden werden. Die Ergebnisse der laufenden Arbeiten werden im nächsten Arbeitskreis vorgestellt.

Die Diskussion, welche Schritte eingeleitet werden, wenn die geplanten Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht zum Erreichen der Nicht-Erheblichkeit führen, wird im gegenwärtigen Planungsstatus als nicht zielführend eingestuft und daher nicht vertieft.

Zum Thema Bedarfsplanprognose 2030 erfragt Frau Karlstädt die weiteren geplanten Schritte, falls die A 14 nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden würde. Herr Neumann stellt fest, dass bisher keine Bedarfsprognose des Bundes für die A 14 vorliegt, die darauf schließen ließe, dass die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in Frage stünde. Bis zur Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird von einer Kontinuität bereits getroffenen politischen Entscheidungen ausgegangen.

Herr Stary, BI Bentwisch, merkt an, dass sich bestehende Projekte wie die Bahntrasse Hamburg-Berlin oder die B 189 kumulativ auf das Schutzgut Mensch im Hinblick auf Lärm auswirken könnten. Herr Neumann führt aus, dass aufgrund der großen Entfernungen der genannten Verkehrsträger zu den Siedlungsgebieten von Bentwisch ausgeschlossen werden kann, dass die negativen Wirkungen durch Lärm/Immissionen die Anwohner erreichen.

Herr Neumann erläutert auf Nachfrage von Herrn Stary, dass kein erneutes Raumordnungsverfahren nötig ist. Es werden keine über die bereits auf Raumverträglichkeit untersuchten Bereiche in Anspruch genommen.

Herr Boy, BI Bentwisch, verdeutlicht die Wichtigkeit des Hochwasserschutzes. Herr Neumann betont, dass dies die generelle Frage des Katastrophenschutzes in der Region betrifft und insofern weit über den Aufgabenbereich eines Vorhabenträgers für Bau einer Autobahn hinausreicht. Das Thema soll ggf. weiter diskutiert werden, wenn die Ergebnisse der Kartierung vorliegen. Nachfragen zur genauen Dammhöhe der Trasse der A14 können nicht abschließend beantwortet werden, da die sogenannte Gradienten von diversen technischen Parametern abhängt, die von der DEGES erläutert werden. Sobald sich die konkrete Trassenplanung endgültig verfestigt, kann im Rahmen einer Arbeitskreissitzung zu Details der Trassenplanung Auskunft gegeben werden.

Frau Schimko, Landkreis Prignitz, fasst die aus ihrer Sicht wichtigen und richtigen nächsten Arbeitsschritte zusammen. Die Fokussierung auf die Optimierung der Planfeststellungstrasse mittels Schadensbegrenzungsmaßnahmen wird begrüßt. Sollten die erheblichen Beeinträchtigungen der Planfest-

stellungstrasse nicht beseitigt werden können, sollte nach ihrer Auffassung eine Abwägung zwischen den Schutzzielen Mensch und Fauna erfolgen. Die DEGES erläutert, dass die Alternativtrasse zwischen Lindenberg und Bentwisch aufgrund des strengen EU-Rechts in jedem Fall in gleicher Tiefe wie die Planfeststellungstrasse untersucht werden muss und dies nicht der Abwägung unterliegt. Demzufolge sind auch Unterlagen wie z.B. die schalltechnische Untersuchung parallel zu erstellen

Dr. Hermann, Bürgermeister der Stadt Wittenberge, erkundigt sich nach der in der 2. Arbeitskreissitzung als alternative Trassenführung Variante 1 vorgestellten Trassenoption, die in der 3. Sitzung nicht erneut thematisiert wurde. Die DEGES erklärt, dass diese optimierte Variante der Planfeststellungstrasse Teil der laufenden Untersuchungen zur Optimierung der Planfeststellungstrasse ist. Herr Lindow, Landkreis Prignitz, bezieht sich auf die Ausführungen der DEGES zu kumulativen Projekten und erklärt, dass die Zuständigkeit bei größeren Vorhaben wie Windkraftanlagen bei den Landesbehörden liegt. Der Landkreis hat damit keine Möglichkeiten zur Einwirkung. Herr Neumann macht deutlich, dass die Teilnehmer über die Sachlage informiert und für die besondere Planungsherausforderung sensibilisiert werden sollten. Projekte wie die beantragten Kiesabbauvorhaben in der Region stellen weitere Herausforderungen für die Projektumsetzung dar.

Top 5 Nächster Arbeitskreis

Die Brut- und Rastvogelkartierung wird im Herbst 2014 soweit vorangeschritten sein, dass belastbare Ergebnisse über die Betroffenheit der Erhaltungsziele im Vogelschutzgebiet „Unteres Elbtal“ vorliegen. Die Ergebnisse werden in der 4. projektbegleitenden Arbeitskreissitzung vorgestellt. Eine Terminabstimmung erfolgt rechtzeitig.

Aufgestellt Berlin, den 11.07.2014

gez. i.V. Langowski