

DEGES

I. Ergebnisvermerk:

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

4. Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 29.04.2015 in Wittenberge

Tagesordnung

- | | |
|-------|--|
| Top 1 | Begrüßung |
| Top 2 | Protokoll |
| Top 3 | Ergebnisse Brut- und Rastvogelkartierung |
| Top 4 | Ergebnisse der vorläufigen Auswirkungsprognosen für die Varianten im Untersuchungsraum |
| Top 5 | Fragen der Teilnehmer / Sonstiges |

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

TOP 1 Begrüßung

Herr Neumann begrüßt die Teilnehmer und stellt die Tagesordnung für den 4. projektbegleitenden Arbeitskreis vor.

Top 2 Protokoll

Das Protokoll zur 3. Arbeitskreissitzung wurde vorab an die Teilnehmer versandt mit der Bitte, Änderungs- und Ergänzungsbedarf mitzuteilen. Das endgefertigte Protokoll und die Präsentation wurden auf der Homepage der DEGES zur Verfügung gestellt. Es liegen keine weiteren Hinweise zum Protokoll vor.

TOP 3 Ergebnisse der Brut und Rastvogelkartierung

Von Februar 2014 bis Januar 2015 wurde eine flächendeckende Brut- und Rastvogelkartierung in einem nach fachlichen Kriterien abgegrenzten Untersuchungsraum (Wirkungskorridor, Vorlage aktueller Bestandsdaten, Aktionsradien der Arten) zwischen AS Wittenberge und Bahnhof Dergentin durchgeführt. Der Untersuchungsraum ist in der Präsentation dargestellt.

Es wurde eine flächendeckende Revierkartierung nach SÜDBECK et al. (2005) durchgeführt:

- für Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie
- für Arten der Roten Listen (Deutschlands und Brandenburg)
- für streng geschützte Arten
- für weitere gegenüber Straßenverkehr sensible und seltene Arten (z.B. Blessralle, Dorngrasmücke, Wacholderdrossel, Wachtel)
- für Arten mit besonderer Schutzverantwortung des Landes Brandenburg (z.B. Gartenbaumläufer, Sommergoldhähnchen, Sumpfrohrsänger)

Für spezielle waldbewohnende und sehr verborgen lebende Arten erfolgte zusätzlich eine Suche mit Hilfe von Klangattrappen. Die Horste der Greifvögel wurden gesucht und auf ihre Nutzung kontrolliert.

Die Ergebnisse wurden mit den vorliegenden Daten der Ersterfassung für die Managementplanung des Vogelschutzgebiets „Unteres Elbtal“ und der Daten aus vorausgegangenen Erfassungen zur A14 verifiziert.

Die Ergebnisse liegen im Entwurf vor und können nach fachlicher Prüfung durch den Auftraggeber eingesehen werden. Sie dienen der weiteren Planung des A 14 im Abschnitt zwischen AS Wittenberge und AS Karstädt. Sie wurden der Alternativenprüfung und Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten der Planfeststellungstrasse zu Grunde gelegt.

Top 4 Ergebnis vorläufige Auswirkungsprognosen für die Varianten im Untersuchungsraum

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung von Alternativen und Optimierungsmöglichkeiten im Untersuchungsraum wird präsentiert.

Die Planfeststellungstrasse ist nach aktueller Brut- und Rastvogelkartierung mit erheblichen Beeinträchtigungen von Weißstorch, Neuntöter, Heidelerche und Ortolan verbunden. Diese Arten sind Schutzziele des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“. Gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz sind Projekte, die mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden sind, unzulässig. Daher scheidet die Planfeststellungstrasse für ein weiteres Baurechtsverfahren aus.

Varianten im Korridor zwischen Lindenberg und Bentwisch sind mit Beeinträchtigungen der Arten Ortolan, Heidelerche und Neuntöter verbunden. Jedoch in geringerem Maße als die Planfeststellungstrasse. Die Schwelle der erheblichen Beeinträchtigung wird nicht überschritten. Für die Weißstorchkolonie in Bentwisch wird derzeit noch geprüft, ob der Verlust von Grünlandflächen, die als Nahrungshabitat dienen, als erhebliche Beeinträchtigung zu werten ist.

Die Optimierung der Planfeststellungstrasse gelingt in einem Korridor nordwestlich Bentwisch nur bedingt. Beeinträchtigungen der Weißstorchkolonie in Bentwisch durch bau-, anlage- und betriebsbedingten Verluste von Nahrungsflächen sind unvermeidbar.

Zur Stabilisierung der Weißstorchkolonie in Bentwisch sind vor Bau- und Inbetriebnahme der Autobahn Maßnahmen erforderlich. Im Umkreis von 2 km um die Kolonie müssen ca. 30 ha Freiflächen so aufgewertet werden, dass die Weißstörche ausreichend Nahrung während der Phase der Jungenaufzucht finden (extensives Grünland, Ackerbrachen, Kleingewässer).

Die nächsten Schritte zur Realisierung der A 14:

- Auswahl der 30 ha Flächen für den Weißstorch aus einer verfügbaren Flächenkulisse von 90 ha in Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern und Nutzern. Hierzu finden gesonderte Vor-Ort-Termine statt, zu denen die Betroffenen eingeladen werden.
- Trassierung der Varianten in endgültiger Lage und Höhe und Ermittlung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Umwelt
- Bewertung der Varianten und Abwägung der Belange des Schutzes des Menschen und der Unversehrtheit des Vogelschutzgebietes „Unteres Elbtal“ die für bzw. gegen die Wahl der geprüften Varianten sprechen.
- Ermittlung einer Variante, für die Baurecht geschaffen werden kann
- Abstimmung der planerischen Entscheidung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

- Fortschreibung des RE-Entwurfs und Einholung des sogenannten Gesehenvermerks des BMVI zu den notwendigen Planänderungen, Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen
- Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens (2016)

TOP 4 Fragen der Teilnehmer/Sonstiges

Störung des Weißstorches durch Betrieb einer Autobahn in 300m Entfernung?

Grundlage der Ermittlung von Beeinträchtigungen des Weißstorches sind folgende Standardwerke und Leitfäden:

Bundesministerium für Verkehr 2010 (Hrsg.:.) Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Bonn.

Download: <http://www.kifl.de/pdf/ArbeitshilfeVoegel.pdf>

Kieler Institut für Landschaftsökologie 2007: Vögel und Verkehrslärm, Bonn, Kiel.

Download: <http://www.kifl.de>

Gemäß der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ können Störungen aufgrund von Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr und weiteren Störfaktoren (u.a. optische Effekte) sogenannte Effektdistanzen in bis zu 100 m. vom Fahrbahnrand für den Weißstorch bei der Nahrungssuche auftreten. Daher ist eine Trassierung im Abstand von 300m vom Horst für den Weißstorch nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden.

Kollisionsrisiko für den Weißstorch beim Aufsuchen von Nahrungsflächen durch Querung der Autobahntrasse?

Gemäß oben genannter Gutachten und Leitfäden gilt der Weißstorch gegenüber Straßen nicht über das Maß des allgemeinen Lebensrisikos hinaus als kollisionsgefährdet. Diese Kollisionsgefährdung besteht aber deutlich für Freileitungen, Windkraftanlagen und Oberleitungen von Bahnstrecken.

Die Anordnung von Kollisionsschutz entlang der A 14 (hochwüchsige Baumreihe o.ä.) würde zusätzliche Beeinträchtigungen von Offenlandarten hervorrufen, die wiederum mit den Schutzziele des Vogelschutzgebietes nicht vereinbar sind. Da keine Veranlassung für Kollisionsschutz für Störche besteht, sind zusätzliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Werden für Vögel spezielle Lärmberechnungen erstellt?

Gemäß Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr sind nur bestimmte Vogelarten vorrangig lärmempfindlich (z.B. Wachtelkönig). Für diese Arten müssen Lärmausbreitungsberechnungen durchgeführt werden. Diese Arten sind im Wirkraum der Planfeststellungstrasse, der optimierten Planfeststellungstrasse und der Varianten im Korridor zwischen Lindenberg und Bentwisch nicht festgestellt worden. Daher erfolgt keine spezielle Berechnung der Lärmausbreitung für Brutreviere von Vögeln.

Bündelungsmöglichkeiten A 14 und Bahnlinie Berlin-Hamburg und Anordnung der Grünbrücke?

Im Fall der Wahl der optimierten Planfeststellungstrasse und der Varianten im Korridor zwischen Lindenberg und Bentwisch erfolgt die Bündelung der A14 mit der Bahn wesentlich weiter südlich als bei der Planfeststellungstrasse. Somit kann eine Grünbrücke im dort befindlichen Wanderkorridor von Großsäugern sowohl über die A 14 als auch über die Bahn effektiv angeordnet werden.

Wurde eine Tunnelvariante geprüft?

Eine Tunnelvariante wurde nicht geprüft. Die Anlage eines Tunnels würde außer Verhältnis zum Ziel der Verringerung der möglichen Beeinträchtigungen durch die untersuchten Varianten stehen. Die Kosten sowohl für den Bau- als auch für den dauerhaften Unterhaltungsaufwand stehen in keinem angemessenen Verhältnis zur Verringerung der möglichen Beeinträchtigungen.

Realisierungschancen der A 14 im Zuge der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung?

Die A14 erfüllt maßgebende Kriterien für die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan. Die A14 ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes. Ihr kommt als Hafenhinterlandanbindung eine wichtige Funktion zur Verknüpfung der mitteldeutschen Wirtschaftsstandorte mit den Ostseehäfen bis hin zum Hamburger Hafen zu. Daher ist von einer Aufnahme in den BVWP grundsätzlich auszugehen.

Wurden für Bentwisch die Auswirkungen der Stickstoffausbreitung untersucht?

Im Rahmen der Planungen zur Planfeststellung erfolgen immissionsschutzfachliche Untersuchungen, welche auch die Ausbreitung von Stickstoff zum Inhalt haben.

Wann erfolgt die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens?

Nach derzeitigem Stand der Planung in 2016.

Schallschutzberechnung nach DIN, anstatt nach Bundesimmissionsschutzgesetz, Prüfung einer Einschnittslage?

Die DIN 18005 gilt für den Schallschutz im Städtebau. Für Straßenbauvorhaben können die in der DIN enthaltenen Orientierungswerte nicht angewandt werden, sondern Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge bei Straßenbaumaßnahmen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz sowie die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Diese legt die Grenzwerte für die zu schützenden Gebiete fest. Allein diese Grenzwerte sind für die Straßenbauverwaltung verbindlich.

Die Einschnittslage ist aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes mit erheblichen Eingriffen in das Schutzgut Grundwasser verbunden. Da kein zwingender Anlass zur Trassierung in Einschnittslage besteht, wurde zu Gunsten des Grundwasserschutzes darauf verzichtet.

Halbierung des Abstandes zwischen Bebauung Bentwisch und neuem Trassenvorschlag ist nicht akzeptabel

Im Zuge der weiteren Planung erfolgt die schalltechnische Untersuchung für die neuen Varianten. Auch hier ist für die bereits im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gebietskategorien die Überprüfung bzgl. der Überschreitung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte vorzunehmen (z.B. Grenzwert 49/59 dB(A) für Wohngebiete)

Rechtzeitige Information über die Entscheidung bzgl. Vorzugsvariante

Mit Blick auf ein rechtssicheres Planfeststellungsverfahren sind alle Varianten zu prüfen. Die Abwägung ist rechtlich nachvollziehbar und in hoher Qualität zu führen, um im Ergebnis eine planfeststellungsfähige Vorzugsvariante zu ermitteln.

Aufgestellt Berlin, den 12.08.2015

gez. i.V. Langowski