

NABU RV Mittleres Mecklenburg e.V. • Hermannstraße 36 • 18055 Rostock



Landkreis Rostock/Der Landrat
Amt für Kreisentwicklung
z. Hd. Herrn Fink, Herrn Schuldt
Am Wall 3-5

18273 Güstrow

Rostock, 07.12.2016

per Fax: 03843 / 75510800
per E-Mail: Joachim.Schuldt@lkros.de

**Planfeststellung für den Bau einer Fußgängerbrücke über die Warnow im Bereich der
Gemeinden Dummerstorf und Papendorf, Landkreis Rostock
Planänderung/Planergänzung**

Mitwirkung von anerkannten Naturschutzvereinigungen gemäß § 63 Abs. 2 BNatSchG

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Fink,
sehr geehrter Herr Schuldt,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bezug auf Ihr Schreiben vom 24.10.2016 danken wir für die Beteiligung des NABU an
oben genannten Verfahren. Wir nehmen im Namen und Auftrag des NABU-Landesverbandes
Mecklenburg-Vorpommern e.V. zum Vorhaben wie folgt Stellung.

**Die Einwendungen, Hinweise und Anmerkungen unserer Stellungnahme vom
30.04.2014 erhalten wir vollumfänglich aufrecht.**

Zu den in elektronischer Form (auf CD-ROM) übermittelten Planangaben (Ihr Schreiben
vom 24.10.2016) sowie zur Erwidern des Vorhabenträgers auf die Einwendungen in der
Stellungnahme des NABU auf die erste Fassung der Planung (Ihr Schreiben vom 8.9.2016)
nehmen wir ergänzend wie folgt Stellung.

Vorbemerkungen zur Darbietung der Unterlagen:

Bei der Übergabe der Planangaben in elektronischer Form (auf Datenträger CD-ROM) han-
delt sich erneut um eine außerordentlich benutzerunfreundliche weil extrem unübersichtliche

Bankverbindung

Bank für
Sozialwirtschaft AG
BLZ 100 205 00
Konto-Nr. 3 885 800
Spenden und Beiträge
sind steuerlich absetzbar.

Naturschutzbund Deutschland

Regionalverband
Mittleres Mecklenburg e.V.
Hermannstraße 36
18055 Rostock
Tel. 03 81 / 4 90 31 62
Fax 03 81 / 4 58 31 67

NABU online

Informationen und Service
im Internet:
[www.NABU-Mittleres-
Mecklenburg.de](http://www.NABU-Mittleres-Mecklenburg.de)
E-Mail: [info@NABU-
Mittleres-Mecklenburg.de](mailto:info@NABU-Mittleres-Mecklenburg.de)

Anerkannter Naturschutzverband

Der NABU nimmt als staatlich
anerkannter Naturschutzverband
Stellung zu naturschutzrelevanten
Planungen.

Darbringungsweise der Planfeststellungsunterlagen: Es existiert eine große Zahl von Ordnern (14 Hauptordner, 28 Unterordner) und Dateien (319 einzelne Dokument-Dateien), deren Bezeichnung den jeweiligen Inhalt nicht klarstellt und deshalb einen enormen Zeitaufwand zur Erfassung des Planinhalts verursacht. Die Planunterlagen sind unnötig aufgebläht, sehr unübersichtlich angeordnet, häufig redundant, in der Gliederung (in den Ordnern und Unterordnern) nicht nachvollziehbar und kaum bzw. sehr schwierig im Zusammenhang erfassbar. Nur in wenigen Fällen wie z.B. bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung besteht für den Leser die Möglichkeit, über das Inhaltsverzeichnis per Mausklick gleich auf die gewünschte Kapitelüberschrift zu gelangen. Vor allem bei der UVS (mit fast 400 Seiten einschließlich Deckblättern) und dem LBP (mit fast 200 Seiten) stellt das Fehlen dieser Standardfunktion eine große Hürde für die Erfassung der Textinhalte dar.

Es fehlt vor allem an einer prägnanten Zusammenfassung wesentlicher Punkte der Planänderung mit der entsprechenden Begründung.

Die Notwendigkeit zur erheblichen Verbesserung der Darbringungsweise wurde schon in unserer ersten Stellungnahme angemahnt. Dieser Forderung wurde mit der vorliegenden Unterlage nicht gefolgt, im Gegenteil. Diese ist stattdessen noch unübersichtlicher, als die vorgehende. Tatsächlich ist dies die schlechteste Darreichungsform von Planunterlagen, die dem NABU RV Mittleres Mecklenburg e.V. je zugemutet wurde.

Damit ist es für einen Verband, dessen Mitwirkung sich ausschließlich auf in ihrer Freizeit ehrenamtliche Mitarbeiter stützt und die eine Stellungnahme neben Familie und Beruf in derart kurzer Zeit leisten müssen, eine unzumutbare Erschwerung ihrer Arbeit als in einer den TöB gleichgestellten Naturschutzvereinigung. Anscheinend ist dem Vorhabenträger an einer umfassenden, detaillierten und sachdienlichen Stellungnahme der Naturschutzverbände als Sachwalter der Naturschutzbelange nicht gelegen. Es lässt sich hier eine absichtlich erzeugte Benutzerunfreundlichkeit sowie Intransparenz vermuten. Möglicherweise wird darauf spekuliert, dass wichtige Plandetails übersehen werden, damit sich dies im Planungs- und Genehmigungsverlauf einseitig zugunsten des Vorhabenträgers auswirkt.

Erwiderung des Vorhabenträgers (Ihr Schreiben vom 8.9.2016)

Die Erwiderung des Vorhabenträgers (im Folgenden: VHT) auf die Stellungnahme des NABU vom 30.4.2014 ist unvollständig und in allen Punkten unzureichend und unkonkret. Die vom NABU aufgeführten Problemstellungen werden vom VHT ausweichend, teilweise widersprüchlich und ohne Nennung konkreter Daten und Fakten beantwortet und im Wesentlichen als „Ansichtssache“ abgehandelt, was hinsichtlich der durch den NABU aufgeworfenen Problemstellungen unangemessen ist.

TöB

Während die TöB-Liste und die einzelnen Stellungnahmen der ersten Beteiligung aus dem Jahr 2013 in der Gesamtunterlage Warnowquerung enthalten sind, fehlen sämtliche Stellungnahmen zum Beteiligungsverfahren aus dem Jahr 2014. Dort wurde teils erhebliche Kritik geäußert wurde (vgl. z.B. Stellungnahme NABU). Das Fehlen der eingegangenen Stellungnahmen wird als erheblicher Mangel an Transparenz gewertet. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Finanzierung der Planungsleistungen u.a. um öffentliche Mittel aus der ELER-Förderung handelt, bedenklich.

1) Fehlende Planrechtfertigung

Mit der Planänderung, wie sie jetzt vorgelegt wurde, ergeben sich keine neuen Erkenntnisse über die Planrechtfertigung für das Projekt. Es konnte nicht nachgewiesen werden, dass ein übergeordnetes öffentliches Interesse besteht, welches die massiven Eingriffe in das Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet und Trinkwasserschutzgebiet rechtfertigt. Tatsächlich ist das Vorhaben mit der Planänderung noch unklarer geworden, als dies schon vorher der Fall war.

Es fehlen weiterhin:

- eindeutige, belastbare Zahlen der Nutzer der Fußgängerbrücke (Bedarfsprognose),
- eindeutige, belastbare Zahlen für den (neu in die Planung aufgenommen) Radverkehr (Bedarfsprognose).
- eindeutige, belastbare Zahlen zum touristischen Bedarf.

Tatsächlich sind alle Argumente spekulativ und durch keine belastbaren Daten belegt. Gerade mit Blick auf Bedarf und Zielgruppe sind die vorgelegten Planunterlagen in wesentlichen Punkten widersprüchlich. Ein Bedarf zur Planrechtfertigung konnte an keiner Stelle nachgewiesen. Mit unkonkreten allgemein gehaltenen Formulierungen, wird der Anschein erweckt, dass das IREK zwischen Rostock eine Warnowquerung beinhaltet.

Die Eröffnung des Weges für die Radverkehrsnutzung wie geplant wird hier abgelehnt. Die Planung ist in mehreren Punkten widersprüchlich:

- 1) Es erfolgte keine Begründung für die gegensätzliche Darstellung in der Ursprungsplanung, in welcher der Radverkehr aus Gründen der Schutzzonenverordnung „Warnow“ ausgeschlossen wurde.
- 2) Die eigentliche Zielgruppe der Radfahrer (Berufsverkehr? Nahtourismus? Ferntourismus?) ist in den Planunterlagen des VHT widersprüchlich dargestellt und spiegelt die unausgereiften Vorstellungen des VHT wieder. Das zeigt, dass der VHT keine tatsächlich belastbaren Bedarfe für eine Radwegebrücke nachweisen kann.
- 3) Die geplante Bauweise ist auch mit Blick auf die Planrechtfertigung widersprüchlich. Die vorgesehene Bauweise der Brücke mit einer Breite von nur 2,5 m einerseits widerspricht der Begründung des VHT für eine zusätzliche Warnowquerung (und damit der Planrechtfertigung) unmittelbar, in der der VHT andererseits einen massiven Fuß- und Radverkehr annimmt. Ein solcher würde eine deutlich breitere Bauweise erfordern.

Die Radwegbreite außerorts, die überörtlichen Verkehr mit der dafür gewöhnlichen Geschwindigkeit aufnehmen soll (wie hier) und gemeinsam mit Fußgängern geführt werden soll (wie hier) hat nach dem Regelwerk zur Anlage von Radwegen eine Breite von über 2,50 m zu erhalten, um den erforderlichen Sicherheitsraum zu gewährleisten, insbesondere dann, wenn (wie hier) an beiden äußeren Fahrbahnrandern bauliche Grenzen durch einen Zaun bzw. Geländer vorgesehen sind. Diese Regelungen dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs und der Fußgänger auf dem gemeinsamen Weg. Noch nicht beachtet werden hier die höheren Fahrgeschwindigkeiten der zunehmenden E-Bikes und Pedelecs im Fahrradverkehr.

Sollte der VHT meinen, es gäbe nicht viel Verkehr auf der Brücke, unterstreicht er damit wieder, dass es an einem so gewichtigen Bedarf fehlt, der diese bauliche Maßnahme und die mit ihr verbundenen Eingriffe in einem europäisch geschütztem Gebiet (FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet) und Naturschutzgebiet rechtfertigen würde.

- 4) Es besteht keine sichere Verhinderungsmöglichkeit der Nutzung durch motorisierte Zweiräder.

Wenn die Planrechtfertigung im Bedarf nach einem Radweg, speziell „Rund-Radweg“ und „überörtliche Radverkehrsanbindung“ besteht, dann sind Varianten außerhalb der besonders geschützten Gebiete vorzuziehen, da für diese tatsächlich eine nur sehr geringfügige und damit zumutbare Wegstreckenänderung notwendig ist. Die Alternativ-Varianten liegen nur 1-1,5 km entfernt vom Wunschstandort des VHT. Dies ist in den vorliegenden Planunterlagen jedoch betont anders dargestellt worden, um eine Querung durch die besonders geschützten Bereiche als notwendig zu postulieren. Dort wird eine aus Sicht des Radverkehrs tatsächlich geringfügige Wegstreckenverlängerung als angeblich unzumutbar dargestellt: „kaum eine Alternative zum KFZ“. Eine solche Darstellungsweise ist gerade mit Blick auf Radwanderer (siehe Zielformulierung „Rund-Radweg“) eine völlige Verdrehung der Tatsachen und wird deshalb zurückgewiesen. Zumal die gebetsmühlenartig zitierte und als Planrechtfertigung herangezogene IREK hinsichtlich der Standortfrage lediglich überhaupt eine Querung zwischen Rostock und Schwaan vorsieht. In diesen Abschnitt fallen jedoch sämtliche Varianten, so dass eine Standortpräferenz hier nicht abgeleitet werden kann bzw. jeder betrachtete Standort diesem IREK-Ziel gerecht werden würde.

Die Ergänzungsunterlage für die Planrechtfertigung führt somit nicht zur Planrechtfertigung, maximal stützt sie das Erschließungsermessen, dass eine Querung im IREK-Raum geplant wird. Sie kann aber die Standortwahl nicht begründen. Der Bedarf ist ohne Unterlegung einer klaren und nachvollziehbaren Verkehrsprognose kaum prognostizierbar. Diese bleibt der VHT aber schuldig.

2) Fehlender Nachweis des überwiegenden öffentlichen Interesses am Vorhaben

Ein weiterhin völlig offener aber zentraler Punkt in der Planung, der durch keinen nachvollziehbaren Sachverhalt in den vorgelegten Planunterlagen belegt wurde, ist der Nachweis des überwiegenden öffentlichen Interesses am Vorhaben. Alle diesbezüglich vorgebrachten Argumente stellen bloße Ansichten des VHT dar, können ein überwiegendes öffentliches Interesse am Vorhaben gegenüber den multiplen Natur- und Umweltschutzbelangen des betroffenen Gebietes aber nicht ansatzweise belegen. Es ist tatsächlich mehr als fraglich, ob das Interesse von 2 Dörfern auf beiden Seiten der Warnow mit möglicherweise, aber quantitativ faktisch nicht belegten Bedürfnissen nach *zusätzlichem* Raum für Spaziergänge und Radtouren den sehr weitgehenden Anforderungen an die hier festgelegten bundes- bzw. europaweite Schutzziele (NSG, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet) und den speziellen Anforderungen an das bedeutendste Trinkwasserschutzgebiet der Region überwiegt.

→ Das IREK mit der darin aufgezeigten grundsätzlichen Erkenntnis bzw. dem Ziel, innerhalb eines großen regionalen Raumes eine Warnow-Querung zu schaffen, begründet kein höherwertiges öffentliches Interesse an dem Vorhaben, welches die Schutzziele und den Schutzzweck in den Schutzgebieten überwiegt.

3) Erhebliche, der Planung entgegen stehende Schutzziele

In der Planänderung wird weiterhin die Variante einer separaten Querung des Warnowtals innerhalb des NSG bei Papendorf zwischen den bereits bestehenden, nahe gelegenen Brückenquerungen an der Autobahn (BAB A20) und Eisenbahntrasse (Rostock – Laage) favorisiert. Damit steht das geplante Vorhaben dem Schutzzweck des Gebietes *im erheblichen Maße* entgegen.

Eines der Hauptprobleme der Betroffenheit ist der erhebliche Eingriff in den Schutzzweck des NSG „Unteres Warnowland“, welcher auf die „...Erhaltung, Pflege und Entwicklung eines

größeren, unverbauten und weitgehend naturnah gebliebenen Flussabschnitt...“ zielt (§ 3 Abs. 1 SchutzgebietsVO) und welcher durch das Vorhaben unmittelbar konterkariert wird.

In seiner ersten Stellungnahme hat der NABU bereits auf dieses gravierende Problem der durch den VHT favorisierten Variante einer Querung bei Papendorf hingewiesen. Der VHT geht jedoch weder in seiner Erwiderung noch in der Planänderung auf dieses Problem ein.
→ Es bleibt völlig unverständlich, warum der VHT sich mit seiner Planung gegen die wesentlichen Schutzziele des NSG „Unteres Warnowland“ unmittelbar stellt, diese in seiner Planung nicht würdigt und in seiner Variantenabwägung nicht berücksichtigt.
→ Es bleibt vor diesem Hintergrund außerdem völlig unverständlich, warum der VHT eine den Schutzzweck des NSG konterkariierende Planung verfolgt, obwohl ihm eine dem Schutzzweck nicht entgegenstehende Variante bekannt ist.
Allein aus diesem Grunde ist die Planung als ungenügend abzulehnen und die Argumentation der Abwägung zurückzuweisen.

Die in den Planunterlagen vorgelegten Gründe und Abwägung nehmen gar keinen Bezug zu den Qualitätsmerkmalen „größerer, unverbauter und weitgehend naturnah gebliebener Flussabschnitt der Warnow“, der wesentlicher Schutzzweck des Gebietes ist. Aber gerade diese Problematik hätte in der Variantenwahl einer besonderen Würdigung bedurft. Allein dies hätte die separate Talquerung bei Papendorf als aus Umwelt- und Naturschutzgründen nicht akzeptabel gekennzeichnet. Diese Variante wäre bei objektiver Betrachtung somit zwangsläufig gegenüber den Varianten an den bereits bestehenden Brückenbauwerken als erheblich nachteilig eingestuft worden.

Der VHT gibt außerdem keine Gründe dafür an, warum er die Planung einer Warnowquerung bei Papendorf weiter führt, obwohl ihm die Ablehnung des Vorhabens aus naturschutzrechtlichen Gründen durch die zuständige Naturschutzbehörde bereits 2013 in Aussicht gestellt wurde (siehe unbeantworteter Hinweis in unserer Stellungnahme vom 30.4.2014).

→ Der VHT zeigt außerdem keine hinreichenden Gründe auf, warum er die Warnowquerung im Bereich der Autobahn nicht weiter verfolgt, obwohl dieser Flussabschnitt explizit für diese Querung aus der Schutzgebietskulisse herausgenommen wurde.

Die Herausnahme der Brückentrasse aus dem NSG erfolgte, *da dieser Abschnitt wegen dieser Brückenquerung dem oben genannten Schutzzweck nicht mehr entsprechen kann.*

→ Der VHT bleibt die auf Fakten und Daten beruhende Begründung schuldig, warum seine favorisierte separate Querungsvariante bei Papendorf in wesentlichen umwelt- und naturschutzfachlichen Problemstellungen nicht vergleichbare Wirkungen hat, wie die genannte Querung außerhalb des Schutzgebietes, obwohl sie dem im § 3 der SchutzgebietsVO formulierten Schutzzweck gleichfalls zweifelsfrei widerspricht.

→ Wenn bereits ein Brückenbauwerk zur Herausnahme von ehemaligen Teilen des NSG führte, da dies sich nicht vereinbar mit den Schutzzwecken des Gebietes erwies, wie kann der VHT dann davon ausgehen, dass ein erneutes, nahe gelegenes Brückenbauwerk, welches wiederum den Talraum in Gänze durchschneidet, nicht in wesentlichen Faktoren ähnliche Wirkungen auf Umwelt und Natur erzeugt, sondern mit dem Schutzzweck vereinbar ist? Die in den Planunterlagen vorgenommene Argumentation zu dieser Thematik stellt nur die Ansicht des VHT dar und beruht nicht auf nachvollziehbaren, eindeutig quantifizierten Umweltdaten. Die tatsächlichen negativen Umweltfolgen der geplanten Warnowquerung sind somit sehr wahrscheinlich wesentlich höher und problematischer, als vom VHT dargestellt. Die Abschätzung der Umweltfolgen genauso wie die Variantenwahl kann aber wegen der fehlenden Umweltdaten, die mit dem Bauwerk in Zusammenhang stehen und den Schutzzweck unmittelbar betreffen, auf Basis der vorgelegten Unterlagen nicht vorgenommen werden.

4) Unzureichende Variantenwahl

Die Analyse und Diskussion der gewählten Varianten ist fachlich völlig unzureichend. Es fehlt eine vergleichende Darstellungsweise, die in klarer und übersichtlicher Form einen *direkten qualitativen und quantitativen Vergleich aller verschiedenen Parameter für jede der einzelnen Varianten* ermöglicht.

In den vorliegenden Planunterlagen werden stattdessen verschiedene Parameter für verschiedene Varianten diskutiert, die im Text zu den jeweils anderen Varianten keine oder keine direkt vergleichbaren Aussagen enthalten. Beispielhaft sei hier genannt, dass der Baugrund nur für Variante C als nachteilig dargestellt wird, nicht jedoch für die übrigen Varianten. Das Landschaftsbild wird hingegen nur bei Variante B betrachtet, bei den anderen nicht. Es setzt sich kontinuierlich fort, dass jeweils nicht vergleichbare Argumente und Parameter wie z.B.

- Mehrwege (in Zahlen),
- Unterhaltungsaufwendungen,
- Wirkungen in den Schutzgebieten (und welche),
- Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege bei Bahnbrücke und Autobahnbrücke (Die Bündelung von Verkehrswegen stellt eine zentrale Anforderung bei der Planaufstellung dar.),
- ökologische Wertigkeit der Uferbereiche,
- Trassenlänge der Brücke einschließlich notwendige ergänzende Anlagen wie zusätzliche Wege,
- Anbindung an das vorhandene Wegenetz,
- Ausmaß der technischen Bauwerke (Höhe, Breite, Tiefe (der Gründung), Zäune ...)
- Gefahr des Vogelschlages (An vorhandenen Brückenbauwerken ist die Gefahr geringer als an einem neuen Brückenbauwerk mit Pylon und Abspannseilen, da die vorhandenen Bauwerke dem Vogelzug bereits bekannt sind.)
- Eingriffe in Biotope (mit Gegenüberstellung der Wertigkeiten)

nicht für alle Varianten gleichermaßen erfasst, dargestellt und vergleichend betrachtet werden. Diese Verfahrensweise ist völlig unakzeptabel, da sie großen Spielraum für Interpretationen und Spekulationen liefert und demzufolge Möglichkeiten offeriert, unabhängig von der tatsächlichen Datenlage im Interesse des VHT eine Wunschvariante als Vorzugsvariante herauszustellen.

Dies wird ganz besonders deutlich z.B. in der Diskussion von „Vorbelastungen“ an den Varianten-Standorten. So wird die Steganlage am Standort Papendorf in einen direkten Vergleich und damit in völlig unzulässiger Weise mit den Brückenbauwerken an den Standorten A und C gesetzt. Die Verweileinrichtung auf Papendorfer Flussseite setzt angeblich in vergleichbarer Weise „bereits die Naturnähe der [flusseitig gegenüberliegenden] Warnowwiesen ... in gewissem Grad herab...“ weshalb eine „Erweiterung [durch das geplante Brückenbauwerk] diesbezüglich keinen erheblichen Eingriff darstellt“.

Solche Betrachtungsweisen sind wegen der fehlenden quantifizierten Betrachtung für eine Variantenwahl völlig wertlos.

→ Tatsächlich würde bei einer auf Daten und Fakten beruhenden, vergleichenden Variantenanalyse das Gegenteil der Ansicht des VHT zu Tage treten, wobei sich die von VHT favorisierte Querungsvariante als ungeeignet, weil erheblich nachteilig herausstellen würde.

→ Allein die Tatsache, dass CEF-Maßnahmen für Variante B erforderlich werden indiziert, dass diese Variante eine erhebliche Eingriffsintensität aufweist und aufgrund der vorhandenen Alternativen eben nicht die Vorzugsvariante darstellen kann.

Nicht eingeflossen in die Variantenabwägung sind außerdem die Wirkungen auf die besonderen Schutzziele des NSG „Unteres Warnowland“ wie bereits oben aufgeführt.

Die Wirkung des nun zusätzlich vorgesehenen Radverkehrs auf Natur und Umwelt wurde in der Variantenabwägung ungenügend berücksichtigt bzw. unrichtig eingeschätzt.

→ Die zu erwartenden Störungen im Schutzgebiet werden dadurch im Bereich der vom VHT favorisierten Variante signifikant größer. Dies ist nicht berücksichtigt worden.

→ Tatsächlich würde insbesondere durch diesen Sachverhalt die Nutzung einer Brücke bei der aus Sicht des Radfahrers nur geringfügig weiter entfernten Varianten A und C erst recht zumutbar.

Auch die Variantenabwägung hinsichtlich der Konstruktionsform des Brückenbauwerkes ist unzureichend.

Insgesamt fehlt es insbesondere auch an der Transparenz hinsichtlich der Wichtung der einzelnen Faktoren untereinander, die die Variantenwahl ausmachen.

Die vorgelegte Variantenabwägung wird aus den genannten Gründen als völlig unzureichend zurückgewiesen.

Außerdem wird die Forderung nach Betrachtung einer Nullvariante aufrechterhalten. Nach § 15 BNatSchG darf die Unvermeidbarkeit des Eingriffes nur angenommen werden, wenn der Bedarf des Vorhabens festgestellt ist. Daran fehlt es hier (siehe oben)!

*Sollte es tatsächlich auf eine dringend benötigte Verkehrsanbindung zwischen Niex und Papendorf ankommen (was aber nach wie vor nicht dargestellt wurde), ist diese Verkehrsanbindung in nahe gelegener Alternative (Variante an Autobahn oder Bahnbrücke) möglich, zumutbar und wegen der geringeren Betroffenheiten **geboten!** Gemäß des Schadensvermeidungsgebotes sind Vorhabens-Alternativen mit weniger Nachteilen bzw. geringeren Eingriffswirkungen im Variantenvergleich vorzuziehen.*

5) Fehlerhafte Einschätzung des VHT zur Variante C

Variante C wird nur in der UVS betrachtet. Bei der Variantenwahl fehlt sie jedoch mit der Begründung des VHT, dass „nach Fernstraßengesetz ... bauliche Anlage unterhalb von Talbrücken verboten“ sind. Diese Aussage ist eine unrichtige Annahme des VHT.

Der VHT hat zu Unrecht und unzulässigerweise ungeprüft die Variante C frühzeitig ausscheiden lassen.

Laut § 9 FStrG besteht kein Anbauverbot für Anlagen *unter* Brückenbauwerken, es sei denn, im Einzelfall erfüllen die Sachverhalte das Anbauverbot. Auch der Einzelfall wurde aber nicht geprüft und die Sachverhalte, die zu einem Anbauverbot führen würden, sind nicht erkennbar. Sollte, was bestritten wird, das Anbauverbot nach § 9 FStrG bestehen, so ist jedoch von einem Befreiungstatbestand auszugehen.

5.1) Hinweise zur Prüfung des Einzelfalls

Sinn und Zweck des § 9 FStrG ist die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße, hier Autobahn, d.h. insbesondere eine hindernislose, ablenkungsfreie Fahrt auf der Autobahn. Die Warnowbrücke der BAB A20 ist mit blickdichtem Kollisionschutz bis 2 m Höhe ausgerüstet. Ein Fuß- und Radweg direkt unterhalb der Brücke wird vom

Straßenverkehr in keiner Konstellation wahrgenommen, weil er völlig außerhalb des Sichtfeldes liegt.

§ 9 FStrG sichert außerdem Ausbauabsichten des Straßenbulasträgers, die zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs benötigt werden. Die Autobahnbrücke ist vor ca. 15 Jahren neu gebaut worden und hat beim Neubau die Dimension für die prognostizierten Verkehrszahlen für üblicherweise die nächsten 15-20 Jahre erhalten. Ausbauabsichten an der Autobahnbrücke sind für die mittelfristige Zukunft auszuschließen. Ein Ausbaubedarf als Grund für das Anbauverbot darf daher nicht herhalten.

5.2) Variante Cx

Der NABU betrachtet hier als Untervariante zur Variante C eine Wegeföhrung und den Bau der Fußgänger- und Radwegebrücke direkt unter der vorhandenen Autobahnbrücke als Variante Cx.

Nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 1 FStrG (Zitat):

§9 (1) Längs der Bundesfernstraßen dürfen nicht errichtet werden

1. Hochbauten jeder Art in einer Entfernung
bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen und
bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten,
jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, ...

sieht die Regelung ausdrücklich *kein* Anbauverbot *unter* Bundesfernstraßen vor.

Damit drängt sich die hier als Cx bezeichnete Variante auf. Die Variante Cx, auf der vorhandenen wassergebundenen Zuwegung (beidseitig der zu querenden Warnow) direkt unter der A 20 mit einer sich unter der Brücke anschließenden Querung, d.h. Fußgänger- u. Radwegebrücke, hätte in der Variantenwahl dargestellt und berücksichtigt werden müssen. Bezüglich der Schutzgüter Landschaft, Pflanzen und Tiere, Wasser, Klima und Luft sowie Wechselwirkungen ergäben sich deutlich veränderte Merkmale und Bewertungen, die zu einer völlig anderen Variantenabwägung geführt hätten und absehbar diese Variante als Vorzugslösung herausgestellt hätten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass direkt *unter* der Recknitztalbrücke der BAB A20 bei Tessin eine Rad- und Fußgängerbrücke errichtet wurde und genutzt wird.

Es ist im Übrigen unverständlich, warum der VHT in seiner überarbeiteten Planunterlage zwar eine erneuerte Stellungnahme des (seit 2015 unzuständigen) SBA Schwerin beifügt, auf dessen Aussage hin es eine Variantenbetrachtung für eine Variante Cx (o.ä.) unterlassen hat, eine entsprechende Stellungnahme der aktuell für Bundesautobahnen in M-V zuständige Behörde für Straßenbau, Betrieb und Verkehr jedoch nicht anführt (oder eingeholt hat).

Nähere Ausführungen zu Variantenbetrachtung der Varianten C (und Cx) auch im Zusammenhang mit dem hier als nicht zutreffend angesehenem Anbauverbot (§ 9 Abs. FStrG) fehlen, *sind jedoch dringend geboten, weil diese Variante besonders bedeutsam ist im Zusammenhang mit der Vermeidung von Eingriffen in das multiple Schutzgebiet*. Auch an diesen unzureichenden Teil der Planung entsteht der Verdacht, das dem VHT an einer eingehenden Betrachtung der Variante C (und auch der Variante Cx) nicht gelegen ist, da auf der Hand liegt, dass diese Varianten gegenüber der von ihm favorisierten aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes und damit auch aus Gründen des Allgemeinwohls weit überlegen ist und sie sich geradezu aufdrängt.

Aufgrund der fälschlichen Annahme (Anbauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG) hat der VHT Einwände gegen eine Querungsvariante C im Abstand zur Autobahnbrücke vorgebracht, die diese Variante aufwendiger und mit stärkeren Eingriffen verbunden erscheinen lassen. Die in den neuen Planunterlagen vorgebrachten Einwände des VHT sind deshalb zurückzuweisen,

- 1) weil sie auf der unrichtigen Annahme beruhen, dass unter der Autobahnbrücke die Anlage einer Fußgänger- und Radfahrquerung unmöglich ist,
- 2) weil die vorgebrachten Daten hinsichtlich der Beeinträchtigungen selbst in dem Fall, dass eine separate Querung neben der Autobahnbrücke notwendig wäre, auf Spekulationen und Ansichten des VHT beruhen, die durch keine Fakten und vergleichbaren (im Variantenvergleich quantifizierten) Datensätze belegt werden.

Da nach § 9 FStrG eine Querung im Zusammenhang mit der Autobahnbrücke aber nicht ausgeschlossen ist, muss eine solche Variante (Variante Cx) erneut im gemeinsamen Variantenvergleich umfänglich und nachvollziehbar (auf quantifizierten, vergleichbaren Datensätzen beruhend) abgewogen werden.

→ Bei Berücksichtigung der tatsächlichen Möglichkeiten, die das FStrG bietet, ergeben sich auch völlig andere Sachverhalte als in den Planunterlagen dargestellt, gerade im Zusammenhang mit dem

- 1) notwendigen baulichen Aufwand,
- 2) der Nutzung bereits vorhandener Wegeerschließung,
- 3) der Nutzung vorbelasteter Standorte und vor allem auch
- 4) mit Blick auf die **mit Variante Cx einhergehenden enormen Möglichkeiten zur Minderung und Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt** (= multiple Anforderungen des Natur-, Arten-, Landschaftsschutzes, die hier nicht wiederholt im Einzelnen aufgeführt werden müssen, denn sie liegen auf der Hand!).

Wenn Variante Cx als Querung in direktem Zusammenhang mit der Brücke unter Umständen möglich ist, dann hat diese Variante auch zwangsläufig in die Variantenwahl einzufließen. Somit ist die vorgelegte Variantenwahl auch schon durch den erfolgten Ausschluss der Variante Cx als eine Querungsmöglichkeit der Warnow aufgrund einer unrichtigen Auslegung des FStrG fehlerhaft und muss deshalb zurückgewiesen werden.

→ Aus Gründen des Naturschutzrechts drängt sich die Variante C sehr wohl auf. **Faktoren des Umweltrechts (NSG, europäische Schutzgebiete) sind schwerwiegend gegenüber den übrigen Varianten-Wahlfaktoren.** Dies ist durch den VHT in den vorgelegten Planunterlagen völlig unzureichend berücksichtigt worden.

In diesem Zusammenhang ist wichtig darauf hinzuweisen, dass, sollte entgegen unserer Auffassung das Anbauverbot nach § 9 FStrG überhaupt greifen, eine Befreiung vom Anbauverbot (Variante Cx) nach § 9 FStrG aus Gründen des Allgemeinwohls zu erteilen wäre.

→ Dabei reicht es aber nicht aus, dass das Vorhaben, welches dem Allgemeinwohl dienen soll, nur irgendwie nützlich oder dienlich ist (BVerwG 9.6.78). Dieselbe Argumentation muss im Übrigen **gleichermaßen** dienen, wenn das Vorhaben eine naturschutzrechtliche Befreiung oder Ausnahmen erlangen will!

→ Ist der VHT also in der Lage, überwiegende Gründe des Allgemeinwohls für sein Vorhaben nachzuweisen (was bisher nicht gelungen ist), dann würden diese Gründe für eine Befreiung vom Anbauverbot nach § 9 FStrG sprechen und damit die aus naturschutzrechtlicher Sicht erheblich weniger problematische Variante Cx ermöglichen.

Diese Ausführungen machen deutlich, dass eine eingehende Betrachtung der mit § 9 FStrG im Zusammenhang stehenden Sachverhalte zwingend geboten ist, was im Rahmen der Planung aber bisher nicht erfolgte. Auch aus diesen Gründen ist die Variantenwahl als völlig unzureichend zurückzuweisen.

6) Ungenügende Berücksichtigung von Artenschutzbelangen im Gebiet, ungenügende Zuweisung der Bedeutung größerer unzerschnittener und störungsarmer Talräume und Flussabschnitte im NSG als Qualitätsmerkmal für Natur- und Artenschutz

Die in der Planänderung vorgelegten Daten sind völlig unzureichend, um die mit den verschiedenen Varianten tatsächlich einhergehenden Beeinträchtigungen auf die im NSG besonders schützenswerten und auf die durch multiple Schutzanforderungen besonders geschützten Teile der Biota des betroffenen Gebietes zu erfassen **und** quantitativ vergleichend zu analysieren. Das trifft insbesondere für die von den verschiedenen Querungsvarianten ausgehenden für die Betroffenheiten von Arten und Artengruppen zu. Auch hier wurde die zusätzliche Warnow-Querung bei Papendorf im Vergleich mit den anderen Varianten als störungsarm eingeschätzt, obwohl ausschließlich diese Variante einen komplexen Eingriff mit Querung des gesamten Talraumes in einem bis her noch unzerschnittenen Talabschnitt zur Folge hat. Dies ist eine völlige Verdrehung der Tatsachen, dient ausschließlich den Zielen des VHT (Bevorteilung seiner Wunschvariante) und wird an dieser Stelle auf schärfste zurückgewiesen.

Die in der vorgehenden Stellungnahme des NABU vorgebrachten Einwände zum Arten- und Naturschutz wurden ungenügend berücksichtigt oder gar nicht weiter verfolgt oder sogar mit unrichtigen Behauptungen zurückgewiesen (z.B. Erwiderungen des VHT hinsichtlich der Störungen von Nahrungsräumen und Raumnutzungen, verbunden mit abwegigen Behauptungen über die Möglichkeiten zum Ausweichen besonders geschützter Arten auf andere Gebiete).

Alle im Artenschutzfachbeitrag (AFB), sowohl im Text und wie auch in den Formblättern angegebenen Literaturzitate zu den Roten Listen und den Verbreitungsatlanen der Brutvögel sind veraltet und müssen aktualisiert werden! Weitere Ausführungen zu sich daraus ergebenden Bewertungsfehlern können hier aus Zeitgründen nicht vorgebracht werden und werden vorbehalten.

Da der Textteil des Artenschutzfachbeitrages (AFB) lediglich eine knappe Zusammenfassung der in den Formblättern vorgenommenen Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG darstellt, wird hier auf die Formblätter eingegangen.

6.1) Bekassine im AFB

Auf Seite 38 der Unterlage U12-4 wird zur Bekassine bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m § 44 Abs. 5 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) hinsichtlich der Wunschvariante des VHT (Variante B) behauptet, dass beidseitig der Aufständigung durch die Ziegelwiese Feuchtwiesenflächen verbleiben, die es der Bekassine ermöglichen, zum Brüten in diese Bereiche auszuweichen (zitiert wird U. Mierwald). Dabei werden jedoch die ökologischen Ansprüche der Bekassine an ihr Bruthabitat außer Acht gelassen. Zum einen stellt die Ziegelwiese kein einheitliches Biotop dar, wie aus der Biotopkartierung auch ganz deutlich hervorgeht. Die Bekassine wurde in einem sehr kleinen Bereich nachgewiesen, der als feuchte Hochstaudenflur (VHS) kartiert wurde. In dieser Hochstaudenflur, die zudem mehr Vernässungen als die übrigen Flächen der Ziegelwiese aufweist, findet die Art Bekassine optimale Bedingungen zum Brüten. Es muss darüber hinaus davon ausgegangen werden, dass geeignete Bruthabitate im lokalen und regionalen Umfeld bereits von

der Art besetzt sind, so dass auch von daher ein Ausweichen des betroffenen Brutpaares nicht möglich ist.

Zum anderen erzeugen die aufgeständerte Brücke sowie der geplante Sichtschutz einen sogenannten Kulisseneffekt, der die verbliebene Fläche weiter einschränkt. Nach Glutz von Blotzheim (1986) darf die Vegetation am Boden nicht zu hoch und höhere Bäume oder Büsche nur ausnahmsweise vorhanden sein. Diese Ansprüche spiegeln sich auch in der Habitatausprägung des Brutreviers in der Ziegelwiese wieder. Alleine die Veränderung des Landschaftsbildes durch die Brücke ist dazu geeignet, die Bekassine zur Aufgabe des Brutplatzes zu veranlassen.

Dazu kumuliert sich das Auftreten von optischen und akustischen Reizen durch die betriebsbedingte Nutzung der Brücke. Dieses wiegt besonders schwer, da es sich bei dem Bruthabitat um einen bisher nahezu störungsfreien Raum (während der Brutzeit) handelt. Die Störungsfreiheit ergibt sich aus der schlechten Zugänglichkeit des Gebiets. Wenn der verkehrliche Bedarf für die Warnowquerung so groß sein sollte, wie in der Planrechtfertigung behauptet, werden die Störungen in dem Bruthabitat so massiv sein, dass eine Aufgabe des Brutplatzes unausweichlich ist. Der als Vermeidungsmaßnahme angeführte Sichtschutz (Hecke) wird weder die optischen Störwirkungen auf ein tolerierbares Maß senken können noch zu einer nennenswerten Verringerung der akustischen Emissionen führen.

Weiterhin werden gutachterliche Aussagen von U. Mierwald angeführt (S. 38), der hinsichtlich optischer Störwirkungen zu bedenken gibt, dass freilaufende Hunde zu einer Aufgabe des Brutplatzes der Bekassine führen können. Als Vermeidungsmaßnahme wird auch hier die Anlage eines Sichtschutzes empfohlen. Hier sind die zahlreichen Störwirkungen, die von freilaufenden Hunden ausgehen können, auf die rein optischen reduziert worden. Es ist u. E. sehr unwahrscheinlich, dass sich freilaufende Hunde (und auch die Hundehalter) durch einem Sichtschutz davon abhalten lassen werden, die Ziegelwiese als Auslauf zu nutzen.

Die Bestände der Bekassine sind nicht nur regional, sondern auch bundesweit in den letzten Jahren stark zurückgegangen. In den Roten Listen MV und Deutschlands ist dieser Brutvogel daher als "vom Aussterben bedroht" (Kategorie 1) eingestuft worden. Daher ist es besonders wichtig, die Bruthabitate zumindest in den dafür vorgesehenen Schutzgebieten zu sichern. Da durch die Nutzung und den Besucherverkehr der geplanten Brücke Störungen im Bruthabitat der Bekassine auftreten werden, deren Intensität nicht vorherzusehen ist und die auch ohne Weiteres nicht zu managen sind, wäre die einzige wirksame Vermeidungsmaßnahme die Sperrung der Brücke in der Brutzeit der Bekassine. Damit wären dann (zeitweise) aber lediglich die betriebsbedingten Störungen, nicht jedoch der von dem Bauwerk ausgehende Kulisseneffekt vermieden worden. Die wirksame Realisierung einer zeitweisen Brücken- und Wegesperrung über die gesamte Brutzeit hinweg erscheint jedoch höchst unpraktikabel und nicht durchführbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die hier für die Bekassine als Brutvogel angeführten Vermeidungsmaßnahmen unzureichend und unwirksam sind. Die Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG werden durch das Vorhaben erfüllt. Damit ist das Vorhaben unzulässig und folglich abzulehnen.

6.2) Bekassine in der FFH-/SPA-Verträglichkeitsprüfung

In der Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet werden die von dem Vorhaben ausgehenden Gefahren hinsichtlich der Schutzziele für die Bekassine (01_DBU_2015_FFH-VP_spagebiet_StandortAB) noch weit verantwortungsloser heruntergespielt. Obwohl der Brutstandort als besonders geeignet charakterisiert wird („Lebensraum aus ständig nasser Feuchtwiese und Deckung gebender Vegetation“, an mehreren Stellen im Text), wird in der gleichen Unterlage behauptet, dass die gesamte Ziegelwiese sowie sich anschließende Flächen

als Bruthabitat geeignet sind, auf die das Brutpaar problemlos ausweichen könnte. Dabei wird eine Phantasiegröße von > 50 ha postuliert, ohne dafür irgendeine Datengrundlage heranzuziehen. Keiner der Gutachter (es sind zumindest drei auf dem Titelblatt als Verfasser angegeben) hat dabei den Umstand berücksichtigt, dass auf der großen und bisher ungestörten Fläche nur ein Brutpaar und dieses auch nur in der Uferstaudenflur an Fließ- und Stillgewässern (VHS, siehe Biotopkartierung) vorkommt. Wenn die gesamte große Fläche von > 50 ha so hervorragend für die Bekassine geeignet wäre, ist es hochgradig unverständlich, warum dort 2012 keine Brutpaare nachgewiesen wurden? Die Gutachter haben es fertiggebracht, die Errichtung eines Bauwerks inmitten der Lebensraumelemente (und damit Schutzziele, siehe VSGLVO M-V 2011) der vom Aussterben bedrohten Bekassine innerhalb eines für diese Art ausgewiesenen Schutzgebietes als völlig unproblematisch einzuschätzen und mit den angeführten Minderungsmaßnahmen (z.B. S. 57: Beschränkung der Beleuchtung auf ein Minimum und Vermeidung der unnötigen Bestrahlung der Ziegelwiese) sogar die (wirkungslosen) Vermeidungsmaßnahmen des Artenschutzes (s.o.) noch zu unterbieten. Für diese skandalöse Fehleinschätzung gibt es zwei Möglichkeiten: Fachliche Inkompetenz oder Parteilichkeit der Gutachter. Die Sachlichkeit und Gültigkeit muss der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum SPA – DE 2137-401 in der vorliegenden Form abgesprochen werden. Dies stellt einen erheblichen Mangel der Planung dar. Es ist dem VHT angeraten, zum Erstellen eines neuen Dokuments andere Gutachter heranzuziehen.

6.3) Wachtelkönig (und Bekassine) in der FFH-/SPA-Verträglichkeitsprüfung

FFH-Vorprüfung für die Varianten/Standorte A+B:

Die überarbeitete Unterlage wurde u.a. um den zuvor fehlenden Wachtelkönig ergänzt. Allerdings wird auf S. 42 der Unterlage nicht der tatsächlich im Jahr 2012 nachgewiesene Brutplatz in der Ziegelwiese genannt, sondern nur auf die Ziegelwiese als Bestandteil des Biotopkomplexes für die Art verwiesen. Siehe Seite 63: „*Obwohl das Warnowtal mit zu den Hauptverbreitungsgebieten des Wachtelkönigs im Land gehört und die Feuchtwiesen westseitig der Warnow als geeignetes Habitat ausgewiesen sind, konnte die Art im Vorhabengebiet nicht festgestellt werden.*“

Aus dieser Annahme heraus werden erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für Variante B 1 ausgeschlossen. Da diese Einschätzung bezüglich des Wachtelkönigs auf falschen Tatsachen beruht, ist sie in dieser Form anzuzweifeln. Der Brutplatz befindet sich wenige Meter neben der Trasse. Im Gegenteil sind sogar erhebliche Beeinträchtigungen für den Wachtelkönig bei Variante B 1 anzunehmen. Dies sagt das Gutachten **selbst** auf S. 63: „*Die Art gilt während der Brutzeit als störungsempfindlich. Es ist anzunehmen, dass sie den Baustellenbereich und die spätere Brücke mit Publikumsverkehr weiträumig meidet.*“

Laut VSGVO M-V ist Erhaltungsziel des jeweiligen Europäischen Vogelschutzgebietes die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der maßgeblichen Bestandteile des Gebietes. Die maßgeblichen Bestandteile sind die Vogelarten selbst sowie die hierfür erforderlichen Lebensraumelemente, die in der Anlage 1 der VSGLVO M-V festgesetzt werden.

Auszug aus der Anlage 1 der VSGLVO M-V:

Wachtelkönig: *Grünland (vorzugsweise Feucht- und Nassgrünland) mit Deckung gebender Vegetation, flächige Hochstaudenfluren, Seggenriede sowie Gras- oder Staudenfluren oder ähnliche Flächen*

Bekassine: *im Wesentlichen waldfreie feuchte bis nasse Flächen (z. B. Feucht- und Nassgrünland, Moore und Sümpfe, Verlandungszonen) mit möglichst langanhaltender Überstauung und Deckung gebender Vegetation, wobei ein niedriger sehr lichter Baumbestand toleriert wird*

Entsprechend der Begründung zur VSGLVO M-V ist die Verordnung darauf angelegt, Konkretisierungen durch andere untergesetzliche Vorschriften vornehmen zu lassen. Letzteres kann u.a. durch einen Managementplan zum Schutzgebiet erfolgen. Für das EU-Vogelschutzgebiet DE 2137-401 wurde bisher kein eigener Managementplan erarbeitet. In der Konsequenz können derzeit noch keine Wiederherstellungsziele oder vorrangige Entwicklungsziele abgeleitet werden. Daraus folgt, dass sich die Erhaltungsziele für Vogelarten im Vogelschutzgebiet DE 2137-401 zum Zeitpunkt mindestens auf die **Sicherung des Status-quo** beziehen. Die Teilfläche der Ziegelwiese stellt in ihrer Ausprägung ein hervorragendes Habitalelement für die beiden Arten Wachtelkönig und Bekassine dar, was durch die Brutnachweise nochmals verdeutlicht wird. Bekassine und Wachtelkönig sind sowohl europa- als auch bundesweit in einem ungünstigen Zustand. Um der voraussichtlichen **Wiederherstellungsverpflichtung des Landes nicht entgegenzustehen**, ist das Habitat Ziegelwiese in dieser derzeitigen Ausprägung unbedingt **zu erhalten**. Das Vorhaben einer Warnowquerung am Standort B 1 ist demnach **unverträglich** im Sinne des § 34 BNatSchG.

Im Fall der Unverträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Schutzgebietes ist eine Abweichungsprüfung erforderlich. In dieser ist eine Alternativenprüfung vorzunehmen und das überwiegende öffentliche Interesse darzustellen. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung zu ergreifen.

6.4) Fledermäuse

Die Betrachtung der Einwirkungen des Vorhabens, insbesondere der Konstruktionsform der geplanten Fußgänger- und Radwegebücke, auf Fledermäuse ist in den Planunterlagen (insbesondere auch im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag) unzureichend und fehlerhaft dargestellt.

→ Bezug: AFB, Kapitel 4.1.4 Fledermäuse - S. 25 f.

Zitat:

„*Maßnahme(n)*“

Um sicherzugehen, dass während der Baufeldberäumung keine baumbewohnenden Fledermausarten versehentlich getötet oder verletzt werden, ist folgende Maßnahme vorgesehen:

- Vermeidungsmaßnahme VAR 2: Bauzeitenregelung zum Schutz der Fledermäuse und höhlenbewohnender Brutvögel, Untersuchung von Gehölzen vor der Fällung auf Quartiere und Nistplätze

Die Baufeldberäumung ist im Zeitraum zwischen 30. September und 1. März durchzuführen (außerhalb der Wochenstubezeit). Um Verletzungen und Tötungen von Fledermäusen zu vermeiden, sind im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung vor den Abholzungen die Baumhöhlen von innen (ggf. mit Endoskop) durch einen Gutachter für Fledermausschutz auf Fledermausbesatz zu untersuchen. Nachdem sichergestellt ist, dass die jeweilige Baumhöhle fledermausfrei ist, muss sie verschlossen werden, um eine Neubesiedlung zwischen Untersuchungs- und Fälltermin zu verhindern.

....

Eintreten von Verbotstatbeständen

Mit der Umsetzung einer Vermeidungsmaßnahme (VAR 2) sowie einer CEF-Maßnahme (ACEF 1) kann das Eintreten von Verbotstatbeständen bei allen nachgewiesenen Fledermausarten vermieden werden. Es treten keine Verbotstatbestände ein.“

Die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme VAR 2 ist nicht ausreichend, da Winterquartiere keine ausreichende Berücksichtigung finden. Es ist unrealistisch bei dem vorhandenen Untergrund mit einer Hubbühne zu den zur Fällung vorgesehenen Bäumen mit potenziell nutzbaren Quartierstrukturen zu gelangen. Die Nutzung einer Hubbühne ist aber für eine umfassende Quartiererkundung und -kontrolle erfahrungsgemäß unerlässlich, insbesondere bei höheren grobborkigen Bäumen und schlecht einsehbaren, langen und zerklüfteten Höhlungen. Diese erfordern eine segmentweise Prüfung mit Bohrungen und Endoskopierungen, die auch durch Baumkletterer nur schwer zu erbringen sind. Es ist deshalb erforderlich, die Kontrolle und Fällung aus der Winterquartierzeit in die Mobilitätszeit der Fledermause (August/ September) zu verlegen, um den Tieren das Verlassen der Höhlung zu ermöglichen. Nur im Zeitraum August/September ist das Risiko, größere Gruppen zu beeinträchtigen, relativ gering.

→ Bezug: AFB, Tab. 1: Relevanzprüfung für die im Vorhabengebiet vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie / Fledermäuse

Die in Tabelle 1 zur Verbreitung der Fledermäuse verwendeten Daten sind veraltet bzw. nicht ausreichend gut recherchiert. Es liegen mindestens seit 2013 Veröffentlichungen vor, die u.a. die Aktivitäten von Teichfledermäusen im Gebiet belegen (Managementplan zur Teichfledermaus in M-V; erstellt im Auftrag des LUNG M-V). Darüber hinaus ist seit langem bekannt, dass sich in der Ziegelei Papendorf ein regelmäßig von mehreren Mopsfledermäusen genutztes Winterquartier befindet (Monitoringobjekt des Landes M-V seit mind. 2000). Ferner liegen neuere Daten zur Verbreitung der Mopsfledermaus bei der Hansestadt Rostock (AfSNL/UNB) vor (hier u.a. ein Winterquartier in der Kessiner Straße). Bereits die wenigen Daten zeigen, dass zur Fledermausfauna essenzielle Daten nicht eingeflossen sind, die zu Fehleinschätzungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens im weiteren Verlauf der Betrachtung führen.

Es ist ferner zu bemängeln, dass im Vorhabengebiet eine Grundlagenerfassung der Fledermäuse nicht erfolgte. Stattdessen wird auf eine veraltete Quelle zurückgegriffen, die nicht auf der aktuellen Datenlage des NABU Landesfachausschusses (LFA) Fledermausschutz und -forschung M-V basiert.

→ Bezug: Ergänzungsunterlage Artenschutz, Übersicht der relevanten Arten im Bereich der Warnowquerung und ihre Empfindlichkeit: - S. 5

In dieser Unterlage fehlt die Betrachtung der FFH- Anhang II-Arten Mopsfledermaus und Teichfledermaus (siehe oben).

Zitat:

„Die potenziell möglichen Fledermausarten im Bereich Warnowquerung sind grundsätzlich durch ihr ausgeprägtes Ortungssystem in der Lage, Brücken auch mit entsprechenden Schrägseil-Konstruktionen zu erkennen und zu umfliegen. Eine direkte Gefährdung durch den

Anflug von Fledermäusen und durch Kollision an dem Bauwerk bzw. den freihängenden Leitungen sind in dem beabsichtigten Gebiet als gering einzustufen, da in der Umgebung der Warnowquerung Leitstrukturen wie Ufergehölze vorhanden sind. Die geplante Brückenhöhe und der Verzicht auf die Beleuchtung wirken ebenso vermeidend auf eine potenzielle Zerschneidung. Dennoch kann bei diesen Arten mit einer hohen Empfindlichkeit gegen Zerschneidung eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.“

Die vorgesehenen Abspannseile mit einem Durchmesser von 31 mm sind geeignet, bei einer mittleren Fluggeschwindigkeit von 30 km/h eine Tötung anfliegender Tiere herbeizuführen. Es ist seit mehreren Jahren bekannt, dass z.B. Veränderungen an Winterquartieren (u.a. durch Vergitterung) zum Tod anfliegender Tiere (Schädel und Wirbelsäulenfrakturen) führen (unveröffentlichte Daten). An einigen Winterquartieren kamen auch vermehrt Tiere der strukturgebunden fliegenden Arten zu Tode. Hier führte, wie es auch für die Brücke prognostiziert werden kann, eine verminderte Ortung im Bereich der "Barriere" zur Tötung. Das Kollisions- und damit Tötungsrisiko kann im geplanten Fall der Pylonbrücke noch deutlich gravierender ausfallen, da sich die Seilabspannungen in optimaler Überflughöhe mehrerer Arten befinden, diese nahezu senkrecht angeordnet sind und in dem hochwertigen Jagdgebiet Warnow nächtlich mehrere hundert Überflüge zu erwarten sind. Betroffen werden vor allem Tiere auf Transferflügen (Jagdgebietswechsel, Überflüge von Quartieren in Jagdgebiete) und unerfahrene Jungtiere sein. Darüber hinaus können ebenso durchziehende Tiere betroffen sein, die entgegen der Darstellung in den Planunterlagen nicht grundsätzlich in großen Höhen durchziehen. Allen betroffenen Tieren ist gemeinsam, dass sie, sofern sie ohne Jagdabsichten sind, ihre Ortungsrufe - wie in offenen oder halboffenen Habitaten üblich - stark vermindert einsetzen, da diese stets Aufwand bedeuten. Es kann demnach für die genannten Gruppen ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko mit Todesfolge prognostiziert werden. Für jagende Tiere fällt das Risiko hingegen geringer aus.

Nach Fenton (2001) scheinen Fledermäuse auf dem Zug nicht permanent mittels Ultraschallorientierung zu fliegen, sondern zum großen Teil mit Hilfe ihres Sehvermögens. Dieses energiesparende Verhalten kann auch unter den o.g. Bedingungen weitaus häufiger angewandt werden als bislang bekannt. FEBI (2013) geben einen Überblick von nachgewiesenen Fledermaus-Kollisionen mit statischen Bauwerken, die Hinweise für regelmäßige visuelle Orientierungen unterstützen. Die höchste Kollisionsrate trat bei tiefhängenden Wolkenformationen (Stratus-Wolken) und bei Nebel ein - der im Warnowtal als Kaltluftsenke keine Seltenheit darstellt.

Fazit: Um ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Fledermäuse auf Transferflügen und auf dem Zug abzuwenden, ist eine Pylonbrücke mit Seilabspannung die ungünstigste Brückenkonstruktionsvariante.

Die genannten Gegenmaßnahmen sind nicht wirkungsvoll. Das Überwinden der Brücke stellt hierbei kein Problem dar. Querungshilfen sind demnach nicht erforderlich. Vielmehr besteht die Notwendigkeit, anfliegende Tiere rechtzeitig auf das nahende Hindernis hinzuweisen.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Tötungsrisiko sich Varianten- bzw. Standortabhängig unterscheidet. Am geringsten ist das (zusätzliche) Tötungsrisiko bei Standortvarianten, bei der die neue Fußgänger- und Radwegebrücke in unmittelbarem standörtlichen Zu-

sammenhang mit vorhandenen Querungsbauwerken errichtet werden würde (Eisenbahnbrücke Niex; Variante A, Standort A1). Bei anderen Varianten ist der standörtliche Zusammenhang des Baukörpers der neuen Brücke zu vorhandenen Querungsbauwerken etwas aufgelöster (Eisenbahnbrücke Niex / A/A2 und BAB A20-Brücke / C bzw. Cx). Am höchsten muss das Tötungsrisiko an den Standorten B1 und B2 der Variante B angenommen werden, da hier der Brückenbaukörper völlig neu in ein bisher nicht durch Querbauwerke belasteten Talraumbereich positioniert wird.

Diese wesentlichen und erheblichen vergleichenden Betrachtungen (sowie entsprechende Untersuchungen) fehlen bei der Variantenwahl. Die Variantenwahl ist auch deshalb zurückzuweisen.

Literatur/Quellen

FEBI (2013) - Fehmarnbelt Fixed Link EIA. Fauna and Flora - Bats. Report No. E3TR0016. Bats of the Fehmarnbelt area. Baseline Report. Report to Femern A/S.

Fenton, M.B. (2001): Bats. Revised Edition. Checkmark Books, New York, NY. 224 S.

6.5) Kollisionsrisiko Vögel

Das Kollisionsrisiko von Vögeln an der neu zu errichtenden Brücke wurde unzureichend betrachtet und in die Variantenwahl wie auch in die Bewertung der Zulässigkeit der Vorzugsvariante unzureichend einbezogen. Dies stellt einen erheblichen Planungsmangel dar.

Den Talraum der Warnow nutzende (jagende oder ziehende) Vogelarten sind insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen (witterungsbedingt: z.B. Nebel, nachts) einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko an der diesbezüglich besonders ungünstigen Brückenkonstruktion (Pylon mit Tragseilen) ausgesetzt. Dies betrifft unter anderem Schwäne, Reiher, Greifvögel u.a. Großvögel aber auch andere gewässergebundene Arten (z.B. Seeschwalben, Kormorane, Entenvögel) sowie sonstige hier ziehende Arten.

Es ist nachvollziehbar, dass das Kollisionsrisiko einer neuen Brücke an einem nicht durch technische Querbauwerke vorbelasteten Standort (Variante B) nochmals höher ist als bei Standorten, bei dem der neue Baukörper in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit vorhandenen Brückenbauwerken errichtet wird (Varianten B und C). (vgl. auch Ausführungen dazu unter Pkt. 6.4).

Vom Kollisionsrisiko sind auch Zielarten der vorhandenen Schutzgebiete betroffen. Mit dem erhöhten Kollisionsrisiko geht das Eintreten der naturschutzrechtlichen Verbotstatbestände (§ 44 BNatSchG) einher.

7) Raumordnung

Die auf S. 3 der Erwiderung des VHT auf die Stellungnahme des NABU getroffene Feststellung, dass mit Bezug auf die Stellungnahme der obersten Landesplanungsbehörde die Wirkungen des Vorhabens als nicht erheblich einzuschätzen sind, ist fehlerhaft und zurückzuziehen. Hier hat die Planungsbehörde die raumordnerischen Betroffenheiten des Vorhabens, dass in einem Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege (mit dem Schutzziel des Erhaltes unzerschnittener Lebensräume, hier im Warnowtal) vorgesehen ist, verkannt und, soweit sie die naturschutzfachliche/naturschutzrechtliche Wirkintensität als gering ansieht, unzuständig geäußert. Die Stellungnahme der obersten Planungsbehörde ist dahingehend unbeachtlich.

8) Zerschneidungswirkung

Die Zerschneidungswirkung der VHT-seitig präferierten Variante B ist in den Planungen unzureichend erfasst und betrachtet worden und nicht angemessen in die Bewertung zur Variantenwahl und zur Zulässigkeit der planerischen Vorzugsvariante eingegangen.

Jedes Querbauwerk wie die geplante Brücke stellt eine Störung von linienförmigen Biotopstrukturen wie hier von Flusslauf und Flusstal der Warnow dar. Durch die Störwirkungen sind zum einen die Arten betroffen, in deren Habitats durch die Brücken- und Wegeanlage eingriffen wird. Daneben sind durch die Zerschneidungswirkung auch alle Arten mit erhöhtem Raumbedarf (Vögel, Fledermäuse, Fischotter, Biber, etc.) betroffen. Die Zerschneidungswirkung des Brückenbauwerks setzt sich bei Variante B mit einem langen Wegetrasseverlauf als landseitige Talquerung auf der östlichen Warnowseite fort. Damit ist eine nachhaltige Störung eines signifikanten Abschnitts der Warnow-Niederung verbunden.

→ Die Störungswirkungen sind gar nicht eindeutig quantifiziert erfasst worden, die dargelegten Daten sind nicht vergleichbar und damit für den Variantenvergleich nicht geeignet. Dieser würde schließlich ergeben, dass durch die vom VHT favorisierte Variante B eine Maximierung der Störwirkung ausgeht, weshalb diese bei qualifizierter Betrachtung mit quantifizierten Datensätzen ausgeschlossen werden würde. Der VHT hat die wenigen und für einen direkten Vergleich untauglichen Daten aber unrichtig ausgelegt und zu Gunsten seiner Vorzugsvariante unzulässig interpretiert.

Zusammenfassung

Diese Stellungnahme des NABU nimmt zu den in elektronischer Form vorgelegten, überarbeiteten Planangaben und der Erwiderung des Vorhabenträgers auf die Stellungnahme des NABU vom 30.4.2014 Stellung. Die Stellungnahme des NABU vom 30.4.2014 wird vollumfänglich aufrechterhalten.

Die Planrechtfertigung, insbesondere auch die Darstellung des verkehrlichen Bedarfes für das Vorhaben Warnowquerung für einen Fuß- und Radweg ist nicht belegt bzw. begründet worden und wird zurückgewiesen.

Der NABU stellt erhebliche Defizite beim Vergleich verschiedener Vorhabenvarianten und in der Variantenauswahl dar. Dem Variantenvergleich mangelt es an für alle Varianten vergleichbaren Darstellungen quantifizierter Kriterien und Daten. Dies eröffnet den Spielraum

für subjektive Interpretationen, die den Erfordernissen eines sachgerechten Variantenvergleichs nicht gerecht werden. Der Variantenvergleich wird zurückgewiesen.

Als besonders erheblicher Planungsfehler wird der Ausschluss einer (hier als Cx bezeichneten) Variante mit einem Wegeverlauf und Brückenquerung über die Warnow unter der Autobahnbrücke der A 20 herausgestellt. Die verkehrsrechtliche Zulässigkeit einer solchen Variante wird herausgearbeitet. Diese Variante drängt sich durch geringste Eingriffsintensitäten als Vorzugsvariante auf. Ein erneuter Variantenvergleich unter Einbeziehung der Variante Cx wird gefordert.

In den folgenden natur- und artenschutzfachlichen und -rechtlichen Betrachtungen werden erhebliche Erfassungs-, Darstellungs- und Wertungsdefizite der Planung aufgezeigt, deren Berücksichtigung vor allem die Vorzugswürdigkeit der Vorhabenträger-seitig favorisierte Variante B in Frage stellen, die Unzulässigkeit dieser Variante bzw. deren Ausschluss begründen.

Der NABU lehnt eine Warnowquerung nicht grundsätzlich ab. Auf Grund der erheblichen Defizite der Planrechtfertigung erscheint ein solches Vorhaben aber nicht zulässig.

Die Vorhabenträger-seitig favorisierte Variante B wird abgelehnt. Das Vorhaben wird mit der vorliegenden Planung vollumfänglich zurückgewiesen.

Der NABU behält sich vor, zu hier in der Kürze der Zeit und mit Hinweis auf die fehlende Benutzungsfreundlichkeit der vorgelegten Planangaben (in elektronischer Form) nicht umfänglich ausgeführten Einwendungen und Bedenken weitergehend auszuführen.

Der NABU schließt sich der Stellungnahme des BUND M-V e.V. vom 07.12.2016 vollumfänglich an.

Sollte die vom Vorhabenträger favorisierte Variante B auf Grundlage der vorliegenden Planangaben (oder auch bei deren geringfügiger Nachbesserung) planfestgestellt werden, sieht sich der NABU gezwungen, durch Klage eine rechtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Zulässigkeit des Vorhabens zu erwirken.

Eine Beschwerde bei der Europäischen Kommission auf Grund der mangelhaften bzw. fehlenden FFH/SPA-Verträglichkeit des Vorhabens wird vorbehalten.

Wir bitten um Berücksichtigung der Einwendungen, Bedenken und Hinweise sowie um weitere Beteiligung am Verfahren bzw. Übermittlung der genehmigungsbehördlichen Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen



Ralph Emmerich