

Das klingt viel
höflicher als vorher.
Töne von mir

BfN

Bundesamt für Naturschutz, Karl-Liebknecht-Str. 143, 04277 Leipzig

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

diese Sache
überlegen
zu Hause?



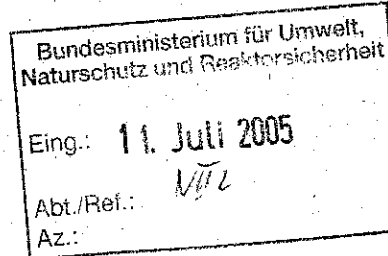
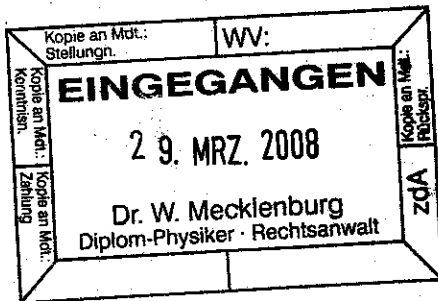
**Bundesamt
für Naturschutz**

Zentrale: (0341) 30 97 7-0
Durchwahl: (0341) 30 97 7-13
Telefax: (0341) 30 97 7-40
E-Mail:

Unser Zeichen: II.3.2-6.4.1 (A 20)

Auskunft erteilt: Frau Böttcher
Herr Mayer
Herr Bernotal
Frau Scheibler

Leipzig, Juli 2005



11.11.17

12/7

12/7

Linienbestimmung BAB A 20: Stade – Bad Segeberg (Abschnitt Schleswig-Holstein)

Stellungnahme

Erlass N II 2 – 77103 – 1 (BAB A 20) vom 03.05.2005

- siehe E-Mail
- 2. Vg. sehen

Anlagen:

- 1- Stellungnahme
- Anhang I: Zur Stellungnahme übersandte Unterlagen
- Anhang II: Grundsätzliche Fragen zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung
- Anhang III: Grundsätzliche methodische Anmerkungen zur Abarbeitung der Anforderungen des UVP
- Anhang IV: Übersichtskarte über die Hauptkonflikte mit den Schutzzütern nach UVP, Stand 05/2005

1. Sachstand

Mit Bezugserslass waren umfangreiche Unterlagen, sowohl für die Prüfung der Umweltverträglichkeit als auch für die Prüfung der FFH-Verträglichkeit vorgelegt worden. Nach einer ersten kursorischen Prüfung fand am 25. Mai 2005 eine Besprechung im BMVBW statt, bei der in Anwesenheit des BMU, des Landes Schleswig-Holstein und des BfN das weitere Vorgehen geklärt wurde. Dementsprechend ergänzende Unterlagen gingen hier am 08. Juni 2005 ein. Die Erörterung mit Vertretern des Landes SH und dem Gutachterbüro fand am 22. Juni 2005 statt.

2. Stellungnahme

Die Stellungnahme zu inhaltlichen und methodischen Fragen im Einzelnen geht aus Anlage 1 hervor. Aus den dort dargelegten Gründen sind differenzierte Maßgaben zur Vermeidung und Minimierung (vgl. Anlage 1, Pkt. 2.3) zwingend erforderlich, um die Umwelt- und Naturschutzverträglichkeit der vorgeschlagenen Linie gewährleistet zu sehen.

Eine abschließende Einschätzung der Erheblichkeit für das FFH-Gebiet „Segeberger Kalkberghöhlen“ kann erst auf Grundlage von Vor-Ort-Untersuchungen der Fledermaus-Flugbahnen vorgenommen werden. Auch im Hinblick auf eine Optimierung der Querungshilfen auf nachfolgenden Planungsstufen sind diese Daten erforderlich. Für das FFH-Gebiet „Travetal“ gehen wir bei der derzeitigen Planung von erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG aus. Im Zuge der technischen Detailplanung auf Ebene der Entwurfsplanung ist daher durch weitere Optimierungen der Trassenparameter nochmals zu prüfen (z.B. geringes Verschieben der Trasse nach Norden, Abrücken der Widerlager etc.), inwieweit insbesondere die Beeinträchtigungen der prioritären Lebensraumtypen vermieden werden können.

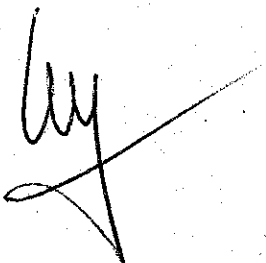
3. Votum

 Aus den, vor allem in Anlage 1, genannten Gründen sollte der vorgeschlagenen Linie nur dann zugestimmt werden, wenn seitens BMVBW sichergestellt werden kann, dass erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten mit den entsprechenden Vorkehrungen und Maßnahmen (vgl. Anlage 1, Pkt. 2.4) vermieden werden.

Auch eine Zustimmung zur jetzt vorgeschlagenen Linie aus Sicht der Umwelt- und Naturschutzverträglichkeit sollte nur erfolgen, wenn seitens BMVBW sichergestellt wird, dass die in Anlage 1 formulierten Maßgaben zusammen mit den im Land zuständigen Naturschutzfachbehörden weiter präzisiert und entsprechend umgesetzt werden.

Dem BMVBW sollten außerdem die Anmerkungen in den Anhängen II und III im Hinblick auf seine in Überarbeitung befindlichen Regelwerke (insb. Leitfäden zur UVP, Eingriffsregelung und FFH-Verträglichkeitsprüfung) mitgeteilt werden.

In Vertretung



Anlage 1

BfN, AS Leipzig
II 3.2 – 6.4.1 (A 20)
Bernotat, Böttcher, Mayer



04. Juli 2005

Linienbestimmung BAB A 20: Stade – Bad Segeberg (Abschnitt Schleswig-Holstein)

Stellungnahme

Erlass N II 2 – 77103 – 1 (BAB A 20) vom 03. Mai 2005

1. Sachstand

1.1 Prozess der Linienfindung

Mehrfache Machbarkeitsuntersuchungen einer Nordumfahrung Hamburgs im Zuge der A 20 aus den 90er Jahren bestätigten das hohe Konfliktpotenzial dieses Raumes in Bezug auf Naturschutz und Landschaftspflege.

Bereits im Laufe des Aufstellungsprozesses zum BVWP 2003 einigten sich die Bundesressorts Verkehr und Umwelt auf den nun zur Linienbestimmung vorgeschlagenen Korridor.

Angesichts des sehr hohen Konfliktpotenzials für das europäische ökologische Netz Natura 2000 (insbesondere bei der Elbequerung im Raum Glücksstadt) wurde dem BfN 2003 eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zur Beurteilung ggf. erheblicher Beeinträchtigungen der Schutzziele und zu möglichen Konfliktlösungen vorgelegt. Das BfN beurteilte die dargestellten Konfliktlösungen positiv, stimmte dem gewählten Vorgehen und dem vorgeschlagenen nördlichen Korridor zu (s. Stellungnahme vom 28.04.2004).

Mit den Festlegungen im BVWP 2003 und der positiven Beurteilung der Querung des FFH-Gebiets „Elbe bei Glücksstadt“ wurde der nördliche Korridor bereits 2003 als Vorzugskorridor ausgewählt.

Gemäß Bezugserlass nehmen wir nun zu der vorgeschlagenen Linie im nördlichen Korridor Stellung. Zusätzlich werden in den Anhängen I bis V grundsätzliche methodische Anmerkungen mitgeteilt. Diese Anmerkungen sollten dem BMVBW mit der Bitte übersandt werden, für entsprechende Berücksichtigung bei künftigen Linienbestimmungsverfahren sowie bei den in Überarbeitung befindlichen Leitfäden und Musterkarten (insbesondere zu UVP und Eingriffsregelung) Sorge zu tragen.

1.2 Maßgaben des BVWP

Für das Projekt wurde innerhalb der Überarbeitung des BVWP ein Einzelfallgespräch geführt. Ergebnis des Gesprächs war, dass in einem Änderungs- und Ergänzungsblatt wegen der sehr hohen, erkannten Konflikte mit Naturschutz und Landschaftspflege verbindliche Vorgaben für die weitere Planung festgeschrieben wurden. Diese Vorgaben sind im Projektinformationssystem des BMVBW seit Mitte 2003 wie folgt dokumentiert: „...

- Die Planung des Tunnels (Anm.: bei Glückstadt) erfolgt in der Weise, dass die Tunnelmünder außerhalb des FFH-Gebietes liegen. Gleiches gilt für die Entlüftung.
- Bei der weiteren Planung ist die Ressource der unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume im Abschnitt A 23 - A 7 besonders zu berücksichtigen. Durch konkrete Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung wie optimierte Linienführung und/oder tiergerechte Querungsbauwerke sind Zerschneidungswirkungen zu minimieren und eine hohe Durchlässigkeit für die regional charakteristisch vorkommenden Arten zu erreichen.“

In der folgenden Stellungnahme gehen wir insbesondere darauf ein, ob und wie sie die Auftragsverwaltung SH mit diesen Vorgaben befasst und diese abgearbeitet hat.

2. Stellungnahme

2.1 Umgang mit den Vorgaben aus dem BVWP 2003

2.1.1 Planung des Elbe-Tunnels

Die Vorgabe des Änderungs- und Ergänzungsblatts zum BVWP 2003 wird bei der nun zur Bestimmung vorgeschlagenen Linie erfüllt. Die Tunnelmünder und die Entlüftungsanlagen liegen außerhalb des FFH-Gebiets „Elbe bei Glückstadt“.

2.1.2 Berücksichtigung der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume

Durch die vorgeschlagene Linie unmittelbar betroffen ist v. a. der unzerschnittene verkehrsarme Raum (UZVR) südlich von Bad Bramstedt (vgl. auch Umweltrisikoeinschätzung zum BVWP). Dieser wird durch den Bau der A 20 deutlich verkleinert und demzufolge bei der Fortschreibung der UZVR zukünftig nicht mehr erfasst.

Entgegen der Auffassung des Landesbetriebes Straßenbau SH ist es unerheblich, wie die UZVR innerhalb der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bewertet werden. Vielmehr gilt es, die im Aufstellungsverfahren des BVWP vereinbarten Maßgaben umzusetzen.

Die UZVR indizieren unabhängig von der tatsächlich vorhandenen, naturräumlichen Ausprägung eine hohe Störungsarmut. Auch einer veränderten Abgrenzung des UZVR, die nicht dem maßgeblichen Kriterium „Straßen mit DTV > 1000 KfZ/24h“ entsprechen würde, können wir nicht zustimmen (vgl. Kap. 3.0 der nachgereichten Unterlagen). Die UZVR werden bundesweit einheitlich nach der Methode GAWLAK (2001) bzw. LASSEN (1979) ermittelt. Die relevanten Verkehrsmengendaten beruhen dabei auf den offiziellen Straßenverkehrsmengenzählungen des Landes für die Jahre 1995 und 2000. Insofern besteht hier kein Interpretationsspielraum hinsichtlich einer Modifikation der Abgrenzung des UZVR südlich von Bad Bramstedt.

Die Zerschneidung und damit der vollständige Verlust des UZVR bei Bad Bramstedt ist mit der gewählten Vorzugslinie unvermeidbar. Die vom Landesbetrieb für Straßenbau SH vorgelegte Argumentation reicht unseres Erachtens noch nicht aus, um dem Ergänzungsblatt aus dem BVWP 2003 Rechnung zu tragen. Deshalb sind für die Bestimmung der vorgeschlagenen Linie Maßgaben erforderlich, die zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft beitragen. Diese werden unter Punkt 2.3 formuliert.

2.2 Zweckmäßigkeit der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei den vorgelegten Unterlagen (UVS, Stufe I) handelt es sich um eine großräumige Raumempfindlichkeitsanalyse (Maßstab 1:100.000 bis 1:50.000). Ergebnis der UVS, Stufe I sind Bereiche, die bezogen auf den Untersuchungsraum als relativ konfliktarm zu bezeichnen sind. Mit der UVS, Stufe II wird eine erweiterte Raumempfindlichkeitsanalyse mit integriertem Variantenvergleich mehrerer Linien innerhalb mehrerer Korridore vorgelegt. Ergebnis dieser Unterlagen ist eine abschließende gutachterliche Entscheidung für die aus Umweltsicht günstigste Vorzugslinie (M. 1:25.000; tlw. 1:10.000).

Verwendbarkeit der UVS zur Bestimmung der Vorzugslinie

Die Entscheidung für den zu bevorzugenden (nördlichen) Korridor und der zugehörigen, relativ verträglichsten Linie wurde bereits im Rahmen der Verabschiedung des BVWP 2003 getroffen (vgl. Pkt. 1.2).

Die nun vorgelegte UVS ist sehr unübersichtlich strukturiert und hat den Prüfprozess im BfN erheblich verzögert. Insbesondere der korridorübergreifende Variantenvergleich ist nur wenig nachvollziehbar gewesen (vgl. dazu auch Stellungnahme BMVBW, Referat S 13 [in den Linienbestimmungsunterlagen]). Die vorgelegten Unterlagen tragen nicht zu einem wesentlichen Erkenntnisgewinn über die Beeinträchtigungen der Schutzgüter der ausgewählten Vorzugslinie bei. Aufgabe innerhalb der UVS wäre es gewesen, in einem ausgehend von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorzugskorridors abgegrenzten Untersuchungsraum, die relativ

verträglichste Linienvariante zu ermitteln. Daran anschließend wären Vorschläge zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation zu ermitteln gewesen.

Das hier gewählte Vorgehen halten wir auch aus Gründen der Vergleichbarkeit mit anderen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen bei ähnlichen Großprojekten für wenig hilfreich. Es entspricht auch nicht den Anforderungen des MUVS nach Untersuchungstiefe und gefordertem Maßstab (z.B. 3.4 „Hinweise: Die Variantendarstellungen beinhalten die Trassenführungen in Lage und Höhe mit dargestellten Böschungen (i. d. R. Maßstab 1:5.000) sowie umweltrelevante Angaben, z.B. ...“ s. hierzu MUVS, S. 12f). Weitere methodische Anmerkungen haben wir in Anhang II dargelegt.

Wir empfehlen, diese Kritik dem BMVBW insbesondere mit Blick auf die derzeit stattfindende Überarbeitung des „Leitfadens UVS“ mitzuteilen.

Aus den dargelegten Gründen ist es nicht möglich, weitere Prüfungen der Vorzugslinie auf ihre relative Verträglichkeit mit den Schutzgütern des UVPG vorzunehmen. Angesichts der Festlegungen im BVWP 2003 und des insofern weiter zu verfolgenden Korridors sowie der zugehörigen Linie halten wir es für notwendig, die Zustimmung zur vorgeschlagenen Linie an eine Reihe von Maßgaben zu knüpfen (vgl. dazu Pkt. 2.3). Diese Maßgaben halten wir für erforderlich, um

- a) die im Ergänzungsblatt zum BVWP 2003 formulierten Vorgaben zu erfüllen und
- b) trotz der Mängel der vorgelegten UVS zu einer akzeptablen Umwelt- und Naturschutzverträglichkeit der Vorzugslinie zu kommen.

2.3 Berücksichtigung der Unzerschnittenheit des Raumes

Im Rahmen der Linienbestimmung halten wir es für eine wesentliche Aufgabe, Vorkehrungen zur Vermeidung von Zerschneidung zu prüfen und festzulegen, die über eine streng bauwerksbezogene Optimierung der Linie hinausgehen. Damit wird den Vorgaben im Änderungs- und Ergänzungsblatt zum BVWP 2003 Rechnung getragen, wofür auf der Stufe der Linienbestimmung eine besondere Verantwortung besteht.

Der Schwerpunkt der nachfolgenden Ausführungen besteht deshalb in der Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes durch konkrete Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung (vgl. Ergänzungsblatt BVWP 2003).

Die unten aufgeführten Vorkehrungen sind nicht als abschließend zu betrachten. Im Einzelfall sind auf den nachfolgenden Planungsstufen der Standort und die Gestaltung in Zusammenarbeit mit sachkundigen, anerkannten Experten weiter zu klären. Nur so besteht die Möglichkeit, die Raumdurchlässigkeit zumindest teilweise zu erhalten und der besonderen ökologischen Bedeutung des betroffenen Raumes Rechnung zu tragen.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen ist mit den zuständigen Naturschutzfachbehörden zu klären, ob ggf. die Anlage weiterer Querungshilfen erforderlich ist.

2.3.1 Allgemeine Anforderungen

Durchlässe

Grundsätzlich sind alle vorgesehenen Durchlässe, die nicht ausdrücklich zur Erhaltung der ökologischen Durchlässigkeit der Landschaft angelegt werden (z.B. Anlage von Unterführungen für Wirtschaftswege, Querungen von Gräben etc.), so zu optimieren, dass sie als Querungshilfen mit Minimalfunktion zur Erhaltung der ökologischen Durchlässigkeit beitragen können.

Breite von Durchlässen und Brücken

In der UVS werden, bis auf die Brückenbauwerke über die Spleth (86 m), die Ohlau (31 m) und die Schmalfelder Au (160 m), generell für alle Gewässerquerungen, die als Neben- oder Hauptverbundachsen des Biotopverbundes ausgewiesen sind, pauschal 18 m als ausreichend angenommen. Das Biotopverbundkonzept SH geht aber konzeptionell von 100 m Breite bei den Nebenverbundachsen aus, um die die Achsen prägenden Biotoptypen funktionsfähig zu erhalten. Mit nur 18 m breiten Querungen könnten demzufolge Engpässe entstehen, die die Funktionsfähigkeit der Verbundachsen in dem von der Autobahn gequerten Bereich stark einschränken. Ob die vom Gutachter angenommene Breite jeweils ausreichend ist, um die Funktionsfähigkeit der Verbundachsen ausreichend zu gewähren, ist demzufolge in den jeweiligen Einzelfällen zu überprüfen (s.u.).

Grünbrücken

Grünbrücken sind so anzulegen, dass sie den in der Umgebung vorkommenden wesentlichen und die Landschaft prägenden Biotopen und der damit verbundenen charakteristischen Arten ebenso als Querungshilfe dienen, wie den in SH vorkommenden Mittel- und Großsäugern (z.B. Rothirsch). Damit wird den auf Ebene des BVWP aufgestellten Anforderungen, die Durchlässigkeit der Landschaft für die charakteristischen Arten zu erhalten, entsprochen. Bei der Festlegung der Lage, der Bemessung und der Gestaltung der Grünbrücken sind die zuständigen Naturschutzfachbehörden des Landes SH einzubeziehen. In der Umgebung der Querungshilfen liegende Flächen sind so zu optimieren, dass sie die Funktion eines zuführenden Korridors übernehmen können. Hierfür sind die für den Naturschutz in SH wesentlichen Zielarten hinzuzuziehen und entsprechende Lenkungsmaßnahmen hierauf anzupassen.

Großräumige Vernetzung

In Verbindung mit dem Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes in SH wird die A 7 sechsspurig erweitert. Im wildbiologischen Gutachten werden zur Wiederherstellung von Wanderkorridoren, insbesondere des Rothirsches, Vorschläge für den Bau von Querungshilfen gemacht. Dies ist zu begrüßen. Das BfN geht davon aus, dass die Planung der Querungshilfen und Kompensationsmaßnahmen an der A 7 auf die Erhaltung der noch bestehenden Verbindungen im Zuge des Baus der A 20 großräumig abgestimmt wird.

Überflughilfen, Straßengestaltung

Bei ebenerdiger Führung der Autobahn sind die Bereiche neben der Autobahn so zu gestalten, dass die Gefahr von Vogelschlag (vor allem für Jungvögel) weitestgehend vermieden wird (z.B. durch rechtzeitige Anpflanzung von entsprechend hohen Gehölzen). Dies ist insbesondere für die in der Brutvogelkartierung untersuchten Gebiete 18 (Kremper Marsch), 13 (Schmalfeld) und 12 (Nördlich Struvenhütten), die direkt von der Trasse gequert werden sowie die Gebiete 14 (Bad Bramstedt Süd), 15 (Föhrden-Barl) und 16 (Offenau-Niederung) von Bedeutung. Gleiches trifft auch für den Fledermausschlag zu. Auf den Brückenbauwerken sind entsprechende Vorkehrungen, die gleichzeitig dem Schallschutz und der Vermeidung von Spritzwasser dienen, zu prüfen. Dies gilt auch für Dämme, die im Zuge der Querung von Straßen und Eisenbahnstrecken angelegt werden müssen. Unabdingbare Grundlage für genauere Festlegungen – auch hinsichtlich einer Abwägung von Verbundfunktion und Absenkung des Kollisionsrisikos – sind zusätzliche Erhebungen zu Brutvögeln bzw. Fledermäusen (letzteres v. a. im Großraum Bad Bramstedt – Schmalfeld – A 7).

Gewässerquerungen

Bei allen Gewässerquerungen und besonders bei Querungen der Haupt- und Nebenverbundachsen des Biotopverbundsystems SH sind Vorrichtungen zum Schutz der Gewässer vorzusehen. Hierzu gehören:

- die Anlage von Regenrückhaltebecken mit Schmutzwasserabscheidern auch in den ökologisch sensiblen und für den Verbund bedeutsamen Bereichen sowie
- Spritzwasserschutzvorrichtungen an den Brücken und Dämmen.

Aus Sicht des BfN gilt diese Vorgabe für das gesamte von der geplanten Linie gequerte Gebiet.

Bei der Bemessung und Gestaltung von gewässerquerenden oder anderen querenden Bauwerken sind folgende Maßgaben beachtlich:

Querungen von Lebensräumen sind dann für eine Funktionserfüllung geeignet wenn:

- der Boden zumindest zeitweilig besonnt bleibt,
- durchgehend Vegetation wachsen kann und

- natürliches Substrat verwendet wird.

Richtgrößen sind:

- (5-) 10m lichte Höhe (bis 40m Brückenbreite),
- mindestens 15 m breite naturnahe Flächen neben dem Gewässer und ggf. unterführten Straßen oder Wegen.

Förderlich sind:

- ein Lichtspalt zwischen den Fahrbahnen,
- ausreichende Wasserversorgung,
- hell gestaltete Wände und Decken,
- Vermeidung von beschattenden Gehölzen im Bereich von Portalen und Vermeidung von brückenparallelen Barrieren¹.

Kompensation von funktionalen Beeinträchtigungen

Sofern Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen speziell für die Kompensation von Zerschneidungen der Raumdurchlässigkeit ergriffen werden, sind sie in die vom Biotopverbundsystem-SH vorgesehenen Bereiche zu lenken. Lage, Art und Umfang dieser Kompensation sind im Einzelnen mit den zuständigen Naturschutzbehörden abzustimmen.

Umweltbaubegleitung/Ökologische Baubegleitung

Für alle Baumaßnahmen ist eine Umweltbaubegleitung vorzusehen, die sicherstellt, dass einerseits baubedingte Beeinträchtigungen minimiert werden und andererseits die Vermeidungsmaßnahmen an den technischen Bauwerken so ausgeführt werden, dass sie ihre volle ökologische Funktionsfähigkeit übernehmen können.

Neben den allgemeinen Aufgaben einer UBB (vgl. Schwoon 2004) sind die Aufgaben für besonders sensible Bereiche und Bauphasen (v. a. Gewässerquerungen) konkret festzuschreiben. Hier sind auch die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung verbindlich aufzunehmen (vgl. diverse FFH-VUs), die baubedingte Beeinträchtigungen vermeiden sollen.

Begrenzung von Bauzeiten

Bei besonders empfindlichen Arten (z.B. Beleuchtung beim Flussneunaug) oder in besonders empfindlichen Lebenszyklen (Brutperiode von streng geschützten Vogelarten) ist die Notwendigkeit einer Bauzeitenbeschränkung zu prüfen und ggf. entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

¹ aus:

Kneitz, G. (1997): Minimierung der Zerschneidungseffekte von Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen. - Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Bd. 755

Umgang mit Lärmwirkungen

Zum Umgang mit Lärmwirkungen wird auf die allgemeinen Anmerkungen zur FFH-VU im Anhang II verwiesen.

2.3.2 Vorgaben für Hauptkonfliktbereiche

Für einzelne gesondert ausgewiesene Konfliktbereiche (vgl. Anhang V) werden entsprechend der vom Gutachter vorgelegten Nummerierung folgende Maßgaben formuliert. Diese halten wir für erforderlich, um aus Umwelt- und Naturschutzsicht der vorgeschlagenen Linie zustimmen zu können.

1. *Spleth westlich Herzhorn (Nebenverbundkorridor nach BV-SH)*

Vorgesehen ist eine Brücke von 86 m Breite. Angaben zur Höhe liegen nicht vor. Nach Aussagen des Gutachters soll die Höhe des Bauwerks bei 3,5 m liegen. Hier ist zu prüfen, ob das Bauwerk nicht auf 5 m erhöht werden muss. In jedem Fall ist bei der geringen Höhe eine Aufweitung der Fahrbahn mit einem Lichtspalt zur Erhaltung der Verbundfunktion des Gewässers und seiner Randbereiche erforderlich. Zur Vermeidung von Vogelschlag und zur Vermeidung von Schallimmissionen sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen.

2. *NSG Baggersee Hohenfelde*

Die Linienführung ist so zu optimieren, dass die geplante Linie in möglichst weitem Abstand von dem NSG entlang geführt wird. Zur Vermeidung von Vogelschlag und Immissionen sind entsprechend hohe Immissionspflanzungen vorzusehen.

3. *Kremper Au- südlich Westerhorn*

Die Kremper Au ist die einzige Verbindung zwischen den Schwerpunktbereichen Breitenburger Moor, Winselmoor, Tütigmoor und Klein Offenseth-Bokelsesser Moor. (Die genannten Gebiete sind als FFH-Gebiete ausgewiesen.)

Im BV-SH ist die Kremper-Au als Nebenverbundachse ausgewiesen. Zur Erhaltung der Verbindung zwischen den FFH-Gebieten wird vom Gutachter eine Brücke mit 18 m Breite vorgeschlagen. Über die angestrebte Höhe liegen keine schriftlichen Angaben vor. Aufgrund der Bedeutung der Kremper Au für die Erhaltung eines funktionsfähigen ökologischen Netzes Natura 2000 sind die Abmessungen dieses Querschnittsbauwerks dringend zu überprüfen und ggf. an die ökologischen Erfordernisse anzupassen. In jedem Fall ist auch hier eine Fahrbahnteilung vorzusehen.

4. *Hörner Au/Winselmoor und Breitenburger Moor*

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Moorkörpers durch Entwässerung sind auf der Grundlage von Baugrunduntersuchungen entsprechende Maßnahmen festzulegen.

5. Störbekeniederung

Die Störbekeniederung (Nebenverbundkorridor BV-SH) wird durch den Bau der A 20 in ihrer Verbundfunktion zwischen Breitenburger Moor und der Niederung östlich Bokel wesentlich eingeschränkt. Im Querungsbereich der geplanten Linie werden Gewässerverlegungen erforderlich. Geplant ist zusätzlich, den Niederungsbereich mit einer 18 m breiten Brücke zu queren. Angaben zur Brückenhöhe liegen nicht vor.

Da auch dieses Brückenbauwerk relativ niedrig gebaut werden soll, ist in jedem Fall eine Lichtspalte zwischen den Fahrbahnen zur Erhaltung der Verbundfunktion vorzusehen.

6. Grünbrücke westlich Mönkloh, Geestkante zwischen Weddelbrook und Mönkloh

Ergebnis der UVS und des zugehörigen wildbiologischen Gutachtens ist, dass in dem angegebenen Bereich eine Grünbrücke zur Erhaltung der Raumdurchlässigkeit für den Rothirsch erforderlich ist. Das wildbiologische Gutachten schlägt als Querungshilfe für die waldbewohnende Fauna eine Grünbrücke westlich Mönkloh und eine Wildunterführung an der Geestkante zwischen Weddelbrook und Mönkloh vor. Die Grünbrücke ist so zu gestalten, dass Durchlässigkeit des Raumes für die den Raum charakterisierenden Biotopen mit ihrer zugehörigen Fauna und Flora und die dort lebenden Groß- und Mittelsäuger erhalten bleibt. Bei der Gestaltung der Grünbrücke ist auch darauf zu achten, dass die umgebende Vogelwelt (vgl. Brutvogelkartierung: Gebiet Nr. 15 – Föhrden-Barl) und ggf. vorkommende Fledermausarten die Grünbrücke als Querungshilfe und Lebensraum nutzen können. In Zusammenarbeit mit der zuständigen Landesnaturschutzbehörde ist hier eine Prüfung erforderlich, an welcher Stelle und in welcher Form Querungshilfen mit möglichst multifunktionaler Erfüllung der ökologischen Anforderungen erforderlich sind. Ggf. ist auch die Anlage von zwei Grünbrücken in Betracht zu ziehen.

7. Bachlauf südlich Weddelbrook

Nach Aussagen des UVS-Gutachters führt die geplante Linienführung in diesem Abschnitt zu einer Überbauung des Gewässers auf 100 m Länge. Neben der naturnahen Verlegung des Gewässers soll die Gewässerniederung zusätzlich noch mit einer Brücke von 18 m Breite gequert werden. Der Bachlauf wurde bereits mit Maßnahmen des Naturschutzes vor seiner Einmündung in den Mühlteich renaturiert und mäandriert in diesem Bereich sehr stark. Weitere Maßnahmen zur Renaturierung sind vorgesehen. Mit dem bislang vorgesehenen Bauwerk von 18 m ist zu befürchten, dass die bereits getätigten Maßnahmen der Bachrenaturierung unterlaufen werden. Im Rahmen der weiteren Planung ist deshalb zu prüfen, ob nicht eine erheblich größere Aufweitung zur Erhaltung der bisherigen, allgemeinen Naturschutzmaßnahmen erforderlich ist.

8. Freiraum südlich Bad Bramstedt, Geestlandschaft nordöstlich Lentföhrden (Ohlauquerung)

Die Ohlau ist im BV-SH ein Hauptverbundkorridor und Teil des FFH-Gebietes „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“. Die in der FFH-VU vorgesehene Dimensionierung des Brückenbauwerkes (lichte Weite 31 m, lichte Höhe 3 m, Lichtspalte von 3 m im Mittelstreifen) ist festzuschreiben (vgl. Unterlage 15.04.38, S. 82 ff.) Gequert wird in dem Bereich zusätzlich die Dreckau (Nebenverbundachse im BV-SH).

Eine Dimensionierung für das erforderliche Brückenbauwerk wird nicht benannt, obwohl dieses Gewässer Bestandteil des Verbundsystems SH ist. Als Maßgabe für die weitere Planung sind hier die grundsätzlichen Anforderungen unter Pkt. 2.3.1 anzuwenden.

Westlich der Bundesstraße B 4 wird eine Grünbrücke vorgeschlagen (vgl. wildökologisches Gutachten zur UVS). Auch hier gelten die unter Pkt. 2.3.1 gestellten Anforderungen an die Lage, Bemessung und Gestaltung von Grünbrücken.

9./10. Schmalfelder Au (9) - Schmalfelder Au/Buerwischbek(10)

Die Schmalfelder Au (9) und die Schmalfelder Au/Buerwischbek (10) verbindet eine Komplexlandschaft von feuchten und trockenen Bereichen östlich Bad Bramstedt und nordwestlich Hartenholm. Der Bereich ist als Hauptverbundkorridor im Biotopverbundsystem SH enthalten. Die Schmalfelder Au ist zusätzlich als Vorranggebiet für Natur und Landschaft im Landesraumordnungsplan SH ausgewiesen.

Der Bereich der Schmalfelder Au (9) war ursprünglich zur Meldung als FFH-Gebiet vorgesehen. In der aktuellen Meldekulisse ist das Gebiet nicht enthalten. Vorsorglich wurde jedoch eine FFH-VU durchgeführt (vgl. Unterlage 15.4.39), die diverse Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vorsieht.

Aufgrund der spezifischen Empfindlichkeit der aquatischen Lebensgemeinschaften (v. a. Fluss- und Meerneunaugen) sind die aufgezeigten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (FFH-VU, S. 69 ff.) aufzugreifen und als verbindliche Vorkehrungen zur Vermeidung aufzunehmen. Dies umfasst die Ausgestaltung des Brückenbauwerkes (lichte Weite > 180 m, Lichtspalt von einem Meter Breite im Mittelstreifen, Brückenpfeilerstandorte mindestens 10 m vom Ufer entfernt), Vorrichtungen zum Rückhalt von Schweb- und Nährstoffen während der Bauphase sowie einen Verzicht auf den Nachtbaubetrieb während der Wanderungsphase der Flussneunaugen.

Die Schmalfelder Au/Buerwischbek (10) soll in diesem Bereich mit einem 18 m breiten Bauwerk gequert werden. Aufgrund der Bedeutung der Schmalfelder Au für die Raumdurchlässigkeit, scheint eine 18 m breite Brücke zu schmal bemessen.

Demzufolge ist auch für die östlichen Bereiche der Schmalfelder Au eine angemessenen Querung zu konzipieren. Die Bemessung des Bauwerks hat sich dabei an der Funktion und der Lage des Verbundkorridors zu orientieren. Bei der Gestaltung der Querungen ist zu berücksichtigen, dass die Schmalfelder Au als Ausbreitungskorri-

vor für den Fischotter vorgesehen ist und ggf. als Jagdraum von Fledermäusen genutzt wird. Sofern sich Hinweise auf Jagdreviere von Fledermäusen ergeben sollten, ist dies zwingend bei der Gestaltung der Bauwerke zu berücksichtigen.

10. *Grünbrücke westlich Todesfelde*

Westlich von Todesfelde schlagen wir - dem wildbiologischen Gutachten folgend - eine Grünbrücke vor. Die Untersuchungen zeigen, dass sich in diesem Bereich offensichtlich Wechsel befinden, die vom Rothirsch regelmäßig genutzt werden. Bei der Gestaltung der Grünbrücke sind die grundsätzlichen Anforderungen unter Pkt. 2.3.1 zu berücksichtigen.

11. *Barker Heide und Wittenborner Heide*

Die Barker Heide ist als NSG ausgewiesen. Sie beherbergt wichtige Feucht- und Trockenlebensräume und ist dem Bereich der Heidelandschaft an der Osterau südlich Bad Bramstedt sehr ähnlich. Durch die vorgeschlagene Linienführung werden laut Gutachter 8,6 ha des Gebietes abgetrennt. Lärm- und Schadstoffemissionen führen zu weiteren Beeinträchtigungen des Gebietes beiderseits der geplanten Linie. Hier ist zu prüfen, inwieweit durch Vorkehrungen am Bauwerk (bspw. Grünbrücke) zur Vermeidung der Zerschneidung der Raumdurchlässigkeit beigetragen werden kann.

12. *Fahrenkruger Moor*

Der Fahrenkruger Moorgraben soll mit einem Durchlass von 12 m Breite und einer lichten Höhe von 3 m überspannt werden. In jedem Fall ist die Fahrbahn zugunsten eines Lichtspalts aufzuweiten. Im weiteren Verfahren ist außerdem zu prüfen, ob die geplante lichte Höhe zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Moorgrabens ausreichend ist.

2.4 Stellungnahme zu den vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen

2.4.1 Grundsätzliche Anmerkungen zur Methodik

Die Prüfung der Unterlagen hat ergeben, dass bei einigen grundsätzlichen methodischen Fragestellungen Dissens besteht. Bei einzelnen FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen sind darüber hinaus die Bewertungen nicht nachvollziehbar. Dies betrifft den Bewertungsansatz von Mierwald et al. (2003) sowie die Bewertung der Beeinträchtigungen durch Lärm. Da die grundsätzliche Kritik bereits mitgeteilt wurde (vgl. Stellungnahme II 3.2 – 6.4.1 (A 14, ST)), sei an dieser Stelle auf Anhang II verwiesen.

Wir weisen zusätzlich darauf hin, dass in der weiteren Planung die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des BNatSchG abzuarbeiten sind. Dies gilt insbesondere für die Arten nach Anhang IV FFH-RL, die entsprechend Art. 12 und 13 in Verbindung mit Art. 16 FFH-RL zu berücksichtigen sind.

2.4.2 Einzelne FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen (FFH-VU)

Die Prüfung der FFH-VU wurde zunächst bei jenen Gebieten zurückgestellt, die nicht durch die Vorzugslinie, sondern nur durch Alternativplanung betroffen wären. Dazu zählen die Natura 2000-Gebiete:

- DE 2323-401 „Untere Elbe bis Wedel“ (VSG)
- P 2124-301 „Klein Offenseth – Bokelesser Moor“ (FFH)
- DE 2324-303 „Holmer Sandberge und Buttermoor“ (FFH)
- DE 2324-304 „NSG Tävsmoor / Haselauer Moor“ (FFH)
- DE 2026-303 „Osterautal“ (FFH).

Ebenso wurde auf eine Prüfung der FFH-VU der Natura 2000-Gebiete im Bereich der Elbequerung bei Glückstadt verzichtet (DE 2119-301 „Untere Elbe“ in Niedersachsen, DE 2121-401 „Untere Elbe“ – SPA, DE 2323-391 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“), da diese bereits im Zuge des Aufstellungsverfahrens des BWVP dem BfN vorgelegt wurde (vgl. unser Schreiben v. 28.04.2003).

DE 2027-302 „Segeberger Kalkberghöhlen“ (FFH-Gebiet)

A) Sachstand

Das FFH-Gebiet „Segeberger Kalkberghöhlen“ umfasst die Höhlenbereiche im Stadtgebiet von Bad Segeberg. Neben den Arten nach Anhang II FFH-RL (Bechstein- u. Teichfledermaus, Großes Mausohr) sind hier weitere Arten nach Anhang IV FFH-RL z.T. in sehr hoher Anzahl vertreten (z.B. Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Große Bartfledermaus, Braunes Langohr).

Aufgrund der hohen Anzahl überwinternder Fledermäuse (> 10.000 Individuen) haben die Segeberger Kalkberghöhlen nationale bis internationale Bedeutung und stellen Deutschlands bedeutendstes unterirdisches Winterquartier für Fledermäuse dar (BfN 2003, BfN-Skripten, Nr. 73).

Nach BOYE et al. (2004, S. 482) trägt Deutschland für den Erhalt dieses Winterquartiers der Teichfledermaus eine besondere Verantwortung. Für die Bechsteinfledermaus besitzt das Winterquartier Bedeutung für die gesamte schleswig-holsteinische Population, da hier der Genaustausch während der Überwinterung stattfindet (FFH-VU, S. 17).

Das Gebiet wird in einer Entfernung von ca. 1500 m südlich von Bad Segeberg umfahren. Wesentliche Konflikte entstehen jedoch aufgrund von Zerschneidungen vorhandener Flugwege der Fledermäuse zwischen Winter- und Sommerquartieren sowie zwischen Sommerquartieren und Nahrungshabitaten im südlichen Raum von

Bad Segeberg. Von den Arten nach Anhang II der FFH-RL sind hiervon Bechsteinfledermaus, Teichfledermaus sowie Großes Mausohr betroffen.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Unterlassen von nächtlicher Baustellenbeleuchtung im Travetal) schließt der Gutachter erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG für das Gebiet aus.

B) Stellungnahme

Zur Einschätzung der Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG halten wir die Datengrundlage und Untersuchungstiefe für nicht ausreichend. Die Einschätzungen des Gutachters werden ausschließlich auf Grundlage einer Habitatpotenzialanalyse vorgenommen. Im Rahmen der FFH-VU wurden keine Vor-Ort-Untersuchungen durchgeführt (FFH-VU, S. 30).

Die Argumentation, dass durch weitergehende Untersuchungen keine entscheidungserheblichen Informationen gewonnen werden könnten (vgl. FFH-VU, S. 32), halten wir für unzutreffend. Dies gilt insbesondere für die Beurteilung der Zerschneidungswirkungen hinsichtlich der räumlich-funktionalen Beziehungen zwischen Quartieren und Nahrungshabitaten sowie An- und Abwanderungsphase zum bzw. vom Winterquartier.

Vertiefenden Untersuchungen der prüfungsrelevanten Arten sollten mit der zuständigen Naturschutzfachbehörde sowie örtlichen Fledermausexperten abgestimmt werden.

Da vor Zulassung des Projektes ohnehin die nationalen und europäischen Artenschutzbelange abzuprüfen wären, sollten auch die übrigen Fledermausarten nach Anhang IV der FFH-RL in die Untersuchungen einbezogen werden.

Die Überführungen von landwirtschaftlichen Wegen werden vom Gutachter in ihrer Wirksamkeit als Querungshilfen als nicht optimal bezeichnet, gleichwohl geht er davon aus, dass diese ausreichend seien (z.B. FFH-VU, S. 58). Diese Einschätzung wird vom BfN nicht geteilt. Insbesondere für die Fledermausarten mit kurzer Sonarreichweite (z.B. Teich- und Bechsteinfledermaus) wären solche Brücken um beidseitige Leitstrukturen, z.B. Gehölzpflanzungen zu ergänzen, damit diese wirksame Querungshilfen bilden (vgl. Hinweise zur Anlage von Querungshilfen für Tiere an Straßen der FGSV, S. 40).

C) Fazit

Eine abschließende Einschätzung der Erheblichkeit kann erst auf Grundlage von Daten vorgenommen werden, die durch Vor-Ort-Untersuchungen validiert sind.

Vertiefende Untersuchungen halten wir in Anbetracht der herausragenden nationalen Bedeutung des Winterquartiers Bad Segeberger Kalkberghöhlen und der zu prognostizierenden Zerschneidungswirkungen der A 20 für notwendig und angemessen.

Aufgrund der sehr hohen Bedeutung der Fledermausvorkommen kann die Untersuchungsqualität und -intensität nicht hinter dem üblichen Stand der Technik zurückbleiben.

Auf Grundlage dieser Untersuchungen sind dann die Überführungen (Wanderwege, Wirtschaftswege) weiter unter dem Aspekt der Nutzbarkeit als Querungshilfen für Fledermäuse zu optimieren und ggf. zu ergänzen. Hierbei sollten die Hinweise zu Querungshilfen der FGSV konsequent angewandt werden.

DE 2127-391 „Travetal“ (FFH-Gebiet)

A) Sachstand

Die geplante Linie der A 20 wird das FFH-Gebiet „Travetal“ südwestlich von Bad Segeberg auf einer Länge von ca. 160 m queren.

Die Querung erfolgt mit einer Brücke, deren westliches und östliches Widerlager innerhalb der Schutzgebietsgrenzen zu liegen kommen.

Durch Überbauung, Veränderung der standörtlichen Bedingungen und Isolation kommt es zu Verlusten von:

- a) 2.000 qm des prioritären LRT 91E0* „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“, (Verlust durch standörtliche und klimatische Veränderungen: 1.300 m², Isolation: 250 m²)
- b) 2.335 qm der Lebensraumtypen LRT 9180* „Schlucht- und Hangmischwälder“ und 9160 „Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald“, die im betroffenen Bereich in enger räumlicher Verzahnung vorkommen (Überbauung: 750 m², standörtliche und klimatische Veränderungen: 650 m², Isolation: 935 m²)
- c) 1.000 qm des LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ (Veränderung des Standortklimas unter der Brücke führt zur Veränderung der Vegetationsausprägung).

Durch Lärmimmissionen werden zudem betriebsbedingt unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ca. 5.000 m² bislang gering lärmbelasteter Bestände des LRT 91E0* mit über 50 dB (A) belastet.

Der Gutachter wertet diese Beeinträchtigungen als nicht erheblich.

B) Stellungnahme

zu a):

Im Bereich der Travequerung befindet sich am östlichen Hang der prioritäre LRT 91E0*, der nach Einschätzung des Gutachters in der Ausprägung des „Erlen-Eschen-Quellwaldes“ vorliegt und sich in einem sehr guten Erhaltungszustand befin-

det (S. 68). Diese besondere Ausprägung überschreitet im FFH-Gebiet selten die Größe von 5.000 m² (S. 14).

Durch das Widerlager wird dieser LRT zwar nicht unmittelbar überbaut, jedoch wird das Standortklima unter der Brücke (lichte Höhe am Widerlager 3 m bis zu 18 m im Bereich des Talbodens) aufgrund der veränderten Standortbedingungen und des begrenzten Wuchsrums derart beeinträchtigt, dass sich der LRT nach der baubedingten Rücknahme der Gehölze auf den Stock, auf einer Fläche von 1.300 m² nicht mehr regenerieren wird (S. 136). Hinzu kommt, dass eine Fläche von 250 m² nördlich der Querung vom südlich angrenzenden LRT abgetrennt und vollständig isoliert wird. In der Summe kommt der Gutachter unter Berücksichtigung der Steilhanglage auf einen Lebensraumverlust von ca. 2000 m².

Dieser Verlust wird vom Gutachter als „mittlere Beeinträchtigung“ gewertet, da nur ein geringer Teil des Gesamtvorkommens im Gebiet betroffen sei. Diese Einschätzung wird vom BfN nicht geteilt.

Da es sich bei dem betroffenen Lebensraumtyp um einen für die Erhaltungsziele des Gebietes maßgeblichen Bestandteil handelt, der zudem aufgrund seiner Ausprägung als Quellwald eine landesweite Besonderheit darstellt und *im Bereich der geplanten Querung in einem sehr guten Erhaltungszustand ausgebildet ist* (vgl. FFH-VU, S. 68), ist der projektbedingte Verlust nach Auffassung des BfN als erheblich im Sinne von § 34 BNatSchG zu werten. Die Vorkommen im Gebiet gehören „... zu den landesweit ausgedehntesten und am besten erhaltenen Vorkommen dieser Ausprägung des Lebensraumtyps.“ (FFH-VU, S. 14). Auch vor dem Hintergrund der durchschnittlichen Größe des LRT im Gebiet von 5.000 m² und der relativ geringen Bestandsgröße im Gebiet ist der Verlust von 2.000 m² als erheblich zu werten. Letztlich verbietet auch die Tatsache, dass es sich um einen prioritären Lebensraumtyp handelt, dass hier weniger umweltvorsorgeorientierte Maßstäbe angelegt werden.

zu b):

Im Bereich des östlichen Widerlagers werden im oberen Hang insgesamt 750 m² der Lebensraumtypen 9160 und 9180* unmittelbar überbaut und 935 m² vom übrigen Bestand isoliert. Weiterhin wird in unmittelbarer Nähe der Trasse das Bestandsklima nachhaltig verändert, so dass der Gutachter von 2.335 m² Flächenverlust ausgeht (FFH-VU, S. 124).

Dieser Verlust von 2.335 m² des Komplexes aus den LRT 9160 und des prioritären LRT 9180* ist als erheblich zu werten. Dies gilt umso mehr, als dass Hangmischwälder u. a. aufgrund der stets geringen Ausdehnung zu den gefährdetsten Waldgesellschaften in Schleswig-Holstein zählen (FFH-VU, S. 16). Sie sind zudem in Schleswig-Holstein meistens nur sehr kleinräumig ausgebildet (Bestandsgröße unter 200 m²) (FFH-VU, S. 15).

zu c):

Der Einschätzung des Gutachters hinsichtlich der Erheblichkeit der Beeinträchtigung kann gefolgt werden.

Aufgrund der lediglich graduellen standörtlichen Veränderungen unterhalb der Brücke ist davon auszugehen, dass dieser Lebensraumtyp relativ schnell regenerierbar und eine durchgängige Vegetationsdecke im Uferbereich erhalten bleibt.

Daneben können nach Aussage des Gutachters teilweise die Beeinträchtigungen noch nicht abschließend bewertet werden, da die konkreten technischen Details zur Ausführung fehlen. So können bspw. die Aussagen zum Chlorideintrag nur unter Vorbehalt getroffen werden (FFH-VU, S. 162). Ferner können nach Aussage des Gutachters die kumulativen Wirkungen nicht abschließend erfasst werden (FFH-VU, S. 168), da die Gebietesabgrenzungen im Jahr 2002 noch unklar waren. Da diese inzwischen feststehen, sind hierzu noch abschließende Aussagen zu treffen.

Es sollten auch Aussagen zum Entwicklungspotenzial der voraussichtlich überbauten Gründlandfläche im Bereich des westlichen Brückenwiderlagers getroffen werden. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Grünlandflächen im Schutzgebiet als potenzielle Auenwaldstandorte bezeichnet werden (FFH-VU, S. 14).

C) Fazit

Der Verlust von 2.000 m² des prioritären LRT 91E0* und der Verlust von 2.335 m² der LRT 9160 sowie 9180* sind als erheblich zu werten, so dass vor Projektrealisierung eine Ausnahmenprüfung nach § 34 Abs. 3 ff. BNatSchG erforderlich ist. Im Zuge der technischen Detailplanung auf Ebene der Entwurfsplanung ist durch weitere Optimierungen der Trassenparameter zu prüfen, inwieweit die Flächenverluste der Lebensraumtypen vermieden werden können.

Ferner sind die methodischen Defizite zu beheben und insbesondere noch Aussagen zu möglichen kumulativen Wirkungen und zum Entwicklungspotenzial der im Bereich des westlichen Bereichs der Travequerung gelegenen Grünlandflächen zu treffen.

DE 2222-321 „Wettersystem in der Kolmarer Marsch“ (FFH)

A) Sachstand

Das Schutzgebiet umfasst ein Grabensystem der Elbmarschen südlich von Glückstadt, das ein landesweit bedeutsames Vorkommen des Schlammpeitzgers aufweist. Die geplante Tunneleinfahrt für die Unterquerung der Elbe befindet sich ca. 750 m westlich des Gebietes.

Nach Einschätzung des Gutachters können erhebliche Beeinträchtigungen des Schlammpeitzgers durch Erschütterungen während des Rammens von Spundwänden im Tunnelbereich unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ausgeschlossen werden.

B) Stellungnahme und Fazit

Der Einschätzung kann unter der Bedingung gefolgt werden, dass die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (erschütterungsarmes Rammverfahren für Spundwände entlang der Tunnelbaustelle) für die weitere Planungsphase und die Bauausführung verbindlich festgelegt werden und die Trasse nicht näher an das Gebiet herangerückt wird.

DE 2024-391 „Mittlere Stör, Bramau und Bünzau“ (FFH-Gebiet)

A) Sachstand

Das FFH-Gebiet umfasst im betreffenden Abschnitt den Bachlauf der „Ohlau“, der auf einer Länge von ca. 25 m (Bachlauf incl. eines 10 m breiten beidseitigen Uferstreifens) von der A 20 gequert wird.

Die Beeinträchtigungen werden vom Gutachter nach der (veralteten) 5-stufigen Skala von MIERWALD et al. (2004) zunächst als „hoch“ bis „sehr hoch“ und somit erheblich bewertet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung verbleiben nach Einschätzung des Gutachters jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen.

B) Stellungnahme und Fazit

Die genannten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (S. 109) sind verbindlich für die weitere Planung festzuschreiben.

Dies gilt insbesondere auch für alle kleineren Bäche und Gräben, die der Ohlau und Stör zufließen und an denen Maßnahmen zur Vermeidung vorzusehen sind, um eine Beeinträchtigung des Flussneunauges durch baubedingte Sedimenteinträge zu vermeiden.

2.4.3 FFH-Vorprüfungen

DE 2024-392 „Moore der Breitenburger Niederung“ (FFH)

Der Einschätzung des Gutachters für das Teilgebiet „Winselmoor“ kann unter dem Vorbehalt gefolgt werden, dass die Linie in einem Abstand von mindestens 830 m von der Gebietsgrenze verläuft und auf Ebene der Entwurfsplanung nicht näher an das Gebiet herangerückt wird.

Für das Teilgebiet „Breitenburger und Tütigmoor“ kann der Einschätzung des Gutachters unter dem Vorbehalt gefolgt werden, dass die Trasse in einem Abstand von ca. 2,5 km von der Gebietsgrenze verläuft und auf Ebene der Entwurfsplanung nicht näher an das Gebiet herangerückt wird.

DE 2026-304 „Barker Heide“ (FFH)

Die Einschätzung der FFH-Vorprüfung für die Vorzugslinie kann unter dem Vorbehalt nachvollzogen werden, dass die Linie auch auf Ebene der Entwurfsplanung im Abstand von mindestens 1200 m von der Gebietsgrenze verläuft.

DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“ (SPA)

Nach Einschätzung der zuständigen Fachbehörde für Naturschutz (Stand 2001), besitzt das Gebiet ein hohes Entwicklungspotenzial als Brutlebensraum für den Ziegenmelker. Für diese Arten prognostiziert der Gutachter „sehr hohe“ Beeinträchtigungen aufgrund von Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr.

Unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung schließt der Gutachter erhebliche Beeinträchtigungen für das SPA aus (vgl. Unterlage 15.4.21, S. 12).

Aufgrund der allgemeinen naturschutzfachlichen Fragwürdigkeit der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Anlage einer 200 m breiten, dichten Schutzpflanzung aus raschwüchsigen Nadelbäumen zwischen dem Rummelsberg bis ca. 500 m über die B 206 hinaus; entspricht ca. 30 ha Fläche), ist in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu überprüfen, ob das Entwicklungsziel „Brutgebiet für den Ziegenmelker“ unter Berücksichtigung der forstlichen Nutzung weiterhin noch realistisch ist.

3. Votum

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes, des kaum nachvollziehbaren Variantenvergleiches und der unzureichenden Abarbeitung der Anforderungen nach § 6 UVPG werden von uns differenzierte Maßgaben zur Vermeidung und Minimierung zwingend für erforderlich gehalten.

Eine abschließende Einschätzung der Erheblichkeit für das FFH-Gebiet „Segeberger Kalkberghöhlen“ kann erst auf Grundlage von Vor-Ort-Untersuchungen der Fledermaus-Flugbahnen vorgenommen werden. Auch im Hinblick auf eine Optimierung der Querungshilfen auf nachfolgenden Planungsstufen sind diese Daten erforderlich.

Für das FFH-Gebiet „Travetal“ gehen wir bei der derzeitigen Planung von erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG aus. Im Zuge der technischen Detailplanung auf Ebene der Entwurfsplanung ist daher durch weitere Optimierungen der Trassenparameter nochmals zu prüfen (z.B. geringes Verschieben

der Trasse nach Norden, Abrücken der Widerlager etc.), inwieweit insbesondere die Beeinträchtigungen der prioritären Lebensraumtypen vermieden werden können.

Aus den oben genannten Gründen empfehlen wir der vorgeschlagenen Linie nur dann zuzustimmen, wenn seitens BMVBW sichergestellt werden kann, dass die erheblichen Beeinträchtigungen der o.a. FFH-Gebiete mit den genannten Maßgaben vermieden werden.

Auch eine Zustimmung zur jetzt vorgeschlagenen Linie aus Sicht der UVP sollte nur erfolgen, wenn seitens BMVBW sichergestellt wird, dass die hier formulierten Maßgaben zusammen mit den im Land zuständigen Naturschutzfachbehörden weiter präzisiert und entsprechend umgesetzt werden.

Dem BMVBW sollten außerdem die Anmerkungen in den Anhängen II und III im Hinblick auf seine in Überarbeitung befindlichen Regelwerke (insb. Leitfäden zur UVP, Eingriffsregelung und FFH-Verträglichkeitsprüfung) mitgeteilt werden.

Anhang I

Zur Stellungnahme übersandte Unterlagen

- Umweltverträglichkeitsstudie:
 - UVS I (Raumempfindlichkeitsanalyse Ordner B1 – B5, Stand Okt. 2002)
 - UVS II (Variantenvergleich in 27 Ordnern, Stand Okt. 2002)
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen:
 - FFH-VU (gesamtes Gebiet, Ordner C1 – C6, Stand Okt. 2002, Ordner C9, Stand Nov. 2003)
 - FFH-VU (Ordner S2 – S3, Stand April 2004); Erläuterungsbericht (Ordner S 1, Stand November 2004)
- Präventivuntersuchung A22 Nds. (1 Ordner, Stand 2002)
- Erläuterungsbericht (Ordner 0, 1 – 3, Stand Feb. 2004)
- Ergänzende Unterlagen zur Linienbestimmung der A 20 in Schleswig-Holstein (Stand 2005)
- Hauptkonflikte mit den Schutzgütern nach UVPG (Kortemeier und Brokmann, Mai 2005).

Anhang II

Grundsätzliche Anmerkungen zu den vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen

A) Bewertungsansatz von MIERWALD et al. (2003/2004)

Der Leitfaden des BMVBW zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Straßenbau (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 121/04) gibt ausdrücklich keine Methodik für die Erheblichkeitsbestimmung von Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 BNatSchG vor. Dem BMVBW-Leitfaden ist das Gutachten von MIERWALD et al. (2003/2004) beigelegt.

Dennoch bestehen aus unserer Sicht grundsätzliche Bedenken bei der hier zur Anwendung gebrachten Bewertungsmethodik von MIERWALD et al. (2003/2004). Die Kritik an der Methodik zur Erheblichkeitsbestimmung im Sinne des § 34 (2) BNatSchG haben wir mehrfach schriftlich (zuletzt am 18. August 2004) wie mündlich (vgl. u. a. Projektbegleitende Arbeitsgruppen im März 2002 und August 2004) gegenüber BMVBW zum Ausdruck gebracht.

Im Gutachten (vgl. dort Merkblatt 39) wird zur Bestimmung der Erheblichkeit eine sechsstufige Skala vorgeschlagen. Die Stufen „keine Beeinträchtigung“, „geringer Beeinträchtigungsgrad“ und „noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad“ sollen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 (2) BNatSchG führen. Die darüber liegenden drei Stufen (hoher, sehr hoher und extrem hoher Beeinträchtigungsgrad) sollen zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Unsere Hauptkritikpunkte daran sind:

- Eine Differenzierung der Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle ist aus unserer Sicht nicht notwendig, da hiervon keine Rechts- oder materiellen Folgen ausgelöst werden.
- Die Erheblichkeitsschwelle zwischen den Stufen „noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad“ und „hoher Beeinträchtigungsgrad“ ist zu unscharf und lässt für subjektive Einflüsse des Gutachters zuviel Spielraum. Das zeigt sich übrigens auch in der konkreten Anwendung dieses Bewertungsansatzes (vgl. dazu Punkt 2.4)
- Die Ausdifferenzierung von Beeinträchtigungsgraden oberhalb der Erheblichkeitsschwelle wird von uns grundsätzlich als sinnvoll angesehen, um damit im Falle der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen im Rahmen des Ausnahmeverfahrens die zu prüfenden Alternativen im Sinne von „nicht oder geringer beeinträchtigend“ (vgl. § 34 (3) Nr. 2 BNatSchG) bewerten zu können.

Allerdings halten wir den im Gutachten vorgeschlagenen Bewertungsansatz nicht für geeignet, um die vergleichende Bewertung von Alternativen wirklich

sachgerecht vornehmen zu können. Auch hier sehen wir zu große Spielräume für subjektive Einflussnahme.

- Darüber hinaus ist der in den Bewertungsrahmen integrierte Ansatz der „gesamtgebietsbezogenen Relativierung“ von Beeinträchtigungen fachlich aus vielen Gründen ungeeignet. Im Lichte der aktuellen Rechtsprechung des BVerwG zur B 50 Hochmoselquerung ist er als nicht rechtssicher einzustufen. Nach dem vorgeschlagenen Bewertungsrahmen würde auch ein Großteil der Anwender den dem B 50-Urteil zugrunde liegenden Verlust von 1-2 Brutpaaren des Mittelspechts im Verhältnis zu 174 Brutpaaren im Gebiet als „nicht erheblich“ beurteilen und wäre damit ebenfalls vor Gericht gescheitert. Es sollte daher auch nicht im Interesse des BMVBW liegen, eine Methodik zuzulassen und zur Anwendung vorzuschlagen, die zu rechtsunsicheren Ergebnissen führt.

Bei den eingereichten Unterlagen kommt erschwerend hinzu, dass nach dem alten 5-stufigen Bewertungsansatz von MIERWALD et al. (2003) gearbeitet wurde. Bei diesem Ansatz haben inzwischen sogar die Autoren seine Fehlerhaftigkeit und seinen Überarbeitungsbedarf erkannt. Im Gutachten zum Leitfaden des BMVBW wurde dies zumindest durch Einfügen einer weiteren Stufe entschärft. Inwieweit sich eine diesbezügliche Aktualisierung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen auch auf die entscheidende Bewertung der Erheblichkeit auswirken würde, kann nicht abschließend beurteilt werden, ist aber zumindest für einzelne Fälle vorstellbar.

Hier sollte eine grundsätzliche Diskussion mit dem BMVBW gesucht werden, um zu klären, inwieweit fachliche Spielräume und Chancen einer Annäherung bestehen (vgl. auch diesbezüglichen BfN-Bericht II 3.2 – 5.2/804 82 004 vom 11. Januar 2005 und Stellungnahme II 3.2 – 6.4.1 vom 07. März 2005).

B) Ermittlung der Beeinträchtigungen durch Lärm

Die Beurteilung der Lärmwirkungen erfolgte nicht nach der Konvention von RECK et al. (2001), obwohl sie im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen zur Linienermittlung bei mehreren Bundesprojekten (z.B. A 71, A 143) einvernehmlich angewendet wurde. Daher ist es u. E. nicht nachvollziehbar, warum von dieser Praxis abgewichen wurde.

Das methodische Vorgehen ist grundsätzlich wenig geeignet, da die Lärmwirkungen nur mit einer Isophone bilanziert werden und nicht mit verschiedenen Lärmbändern unterschiedlicher Intensität, wie es bspw. die „Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau 1996“ vorsehen.

Dieses Defizit wird auch in den konkreten FFH-VUen deutlich, da der methodische Ansatz nicht in der Lage ist, bestehende Vorbelastungen adäquat zu berücksichtigen und hohe Lärmzunahmen vor allem oberhalb der 50 dB (A) Isophone hinsichtlich ihrer Funktionsverluste für die Arten in die Bilanzierung einzubeziehen.

Bei Vorbelastungen wurden nur jene Bereiche gewertet, die neu über 50 dB(A) liegen. Der signifikante Lärmzuwachs im autobahnnahen Bereich wird so aber ignoriert. Danach bleibt unberücksichtigt, ob es sich (nur) um die vorhandene Verlärmung einer Bundesstraße von um die 50 dB(A) handelt oder um die Neu-Verlärmung der geplanten Autobahn, die in der Regel signifikant höhere Werte z.B. in angrenzenden Vogelschutzgebieten erzeugen wird.

Im Übrigen beginnt die lärmbedingte Beeinträchtigung von Vögeln nicht erst ab 50 dB (A), sondern bereits ab 47 dB (A), was durch gängige Forschungsergebnisse belegt ist.

Hier sollte jedoch auch eine grundsätzliche Diskussion mit dem BMVBW, insbesondere im Rahmen des BMVBW-Forschungsvorhabens „Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (FE 02.237/2003/LR) gesucht werden.

Anhang III

Grundsätzliche methodische Anmerkungen zur Abarbeitung der Anforderungen nach UVPG

A) Allgemeine Anmerkungen

Die in den vergangenen Jahren dem BfN zur Prüfung vorgelegten Linienbestimmungsunterlagen und insbesondere die vorgelegte UVS zur Linienbestimmung der A 20 lassen das BfN zu dem Schluss kommen, dass aus Gründen

- der Vergleichbarkeit,
- der Nachvollziehbarkeit,
- der Planungssicherheit und auch
- der wirtschaftlich effizienten Erarbeitung von Planungsbeiträgen

eine weitere Standardisierung der einzureichenden Untersuchungen und Unterlagen dringend erforderlich ist. Die Anforderungen des UVPG und des MUVS reichen für die Vorlage von halbwegs prüfbaren Unterlagen offensichtlich nicht aus.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass nicht nur die Anforderungen der FFH-Richtlinie bzw. des § 34 BNatSchG eine besondere Qualität der Untersuchungen und Unterlagen erfordern. Auch die Abarbeitung der Anforderungen des UVPG muss einem Qualitätsstandard entsprechen, der die Vorgaben der UVP-Richtlinie und des nationalen Gesetzes erfüllt. Hier sehen wir – zuletzt bei den im Rahmen der Linienbestimmung der A 20 vorgelegten Unterlagen – einen zunehmenden Verfall der Qualität.

Auch im Zuge von beschleunigten Planungs- und Zulassungsverfahren sind fachlich-methodische Mindeststandards einzuhalten. Dabei kann die einheitliche Ausgestaltung von Unterlagen sowohl zur Planungs- und Entscheidungssicherheit als auch zur beschleunigten Prüfung beitragen. Das Beispiel der Linienbestimmung der A 20 zeigt, wie durch Unübersichtlichkeit Prüfzeiten unnötig in die Länge gezogen werden (mussten).

B) Maßstabsfragen

Für die Linienbestimmung der A 20 wurden

- eine UVS im Maßstab 1:100.000 bis 1:50.000 in 5 Ordnern und
- eine UVS im Maßstab 1:25.000 (in Einzelfällen bis 1:10.000) in 27 Ordnern

vorgelegt. Aus den Beschreibungen in den umfangreichen Unterlagen wird aber nicht deutlich, auf welcher Maßstabsebene welche Untersuchungen und relevanten Bewertungsaussagen abgeschichtet wurden.

Nach unserer Auffassung muss der Auswahl einer Vorzugslinie nachfolgendes, einheitliches Vorgehen zugrunde gelegt werden (vgl. MUVS, 2001):

1. Raumempfindlichkeitsanalyse

Aufgabe: großräumige Untersuchung in einem nach voraussichtlichen, v.a. weitreichenden Wirkfaktoren des Projekts (i. d. R. $M=1:100.000$ bis $M=1:50.000$)

Ziel: Ermittlung der relativ konfliktreichsten und der relativ konfliktärmsten Korridore im Untersuchungsraum

2. Variantenvergleich

Aufgaben: Entwicklung von Varianten, Vergleich der Varianten im Hinblick auf die Schutzgüter des UVP, in begründeten Einzelfällen Sonderuntersuchungen zu besonders ökologisch relevanten Erfordernissen, Vorkehrungen zur Vermeidung, überschlägige Angaben zur Kompensation (i. d. R. $M=1:25.000$ bis $1:5.000$)

Ziel: Ermittlung der aus Umwelt- und Naturschutzsicht konfliktärmsten Variante

C) Einzelanmerkungen

Nachvollziehbarkeit der Unterlagen

Die Nachvollziehbarkeit der ursprünglich eingereichten Unterlagen war nicht gegeben. Die Darstellung war verwirrend und unübersichtlich, sodass auch nicht deutlich wird, welche Unterlage zu welchem Zeitpunkt für welchen Zweck erstellt wurde. Ebenso wurde nicht deutlich, welche (Unter-)Varianten in der vorgelegten UVS geprüft wurden und welche Varianten Gegenstand ggf. weiterer Unterlage waren.

Diesen Sachverhalt hat der BMVBW, Referat S 13 selbst bemängelt (vgl. Linienbestimmungsunterlage). Daraufhin wurde vom Landesbetrieb für Straßenbau SH ein Leitfaden zum Lesen der UVS erstellt. Damit war es einigermaßen möglich, die wesentlichsten Plausibilitätsprüfungen durchzuführen. Dennoch sehen wir uns veranlasst, umfangreiche Maßgaben vorzusehen, um im Sinne von Planungs- und Entscheidungssicherheit die Umwelt- und Naturschutzverträglichkeit der gewählten Linie gewährleistet zu sehen.

Ziel einer künftigen Vereinheitlichung muss es sein, die Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Unterlagen so sicherzustellen, dass nicht aufwändige Leitfäden zum Lesen einer Unterlage notwendig sind, die Zeit und Geld kosten.

Strukturierung der Arbeitsschritte (Übersichtlichkeit)

Die vorgelegten Unterlagen zur A 20 umfassen 27 Ordner in Text und Karten. In einer ersten Kurzstellungnahme wurde von uns z.B. die Abarbeitung des Arbeitsschrittes „Wechselwirkungen“ (§ 2, Nr. 4 UVP) angemahnt. Der Gutachter erläuterte seinerseits in einer schriftlichen Stellungnahme, dass dieser Schwerpunkt jeweils in der UVS in den Ordnern 7, 8, 13 und 18 beschrieben wurde, was vom BfN auch nachvollzogen werden konnte. Eine einheitliche Strukturierung der Unterlagen hätte hier die Zeit, die für Klärung dieses Sachverhaltes erforderlich war, einsparen können.

Arbeitsschritte nach § 6 UVPG

Erst auf massives Einwirken des BfN hin, ist der Arbeitsschritt „Vorkehrungen zur Vermeidung“ in einer verständlichen und lesbaren Unterlage aufbereitet worden (vgl. dazu auch Anhang IV).

D) Zusammenfassung

Für eine nachvollziehbare und effiziente Prüfung der Unterlagen durch Dritte ist es erforderlich, dass die nach UVPG erforderlichen Arbeitsschritte in den Unterlagen in einer einheitlichen Struktur abgearbeitet werden.

Auf weitere methodische Anmerkungen zu einzelnen Schutzgütern sowie zur Wirkungsprognose wird an dieser Stelle aus Gründen der verwirrenden Darstellungen in der UVS verzichtet. Die für die Prüfung der Unterlagen vorhandene Zeit wurde von uns dafür verwendet, einigermaßen übersichtlich aus den vorhandenen Daten für die vorgeschlagene Linie ein Vermeidungskonzept aus Umwelt- und Naturschutzsicht zu erstellen.

Auf weitere Anforderungen zur Standardisierung der Inhalte nach UVPG werden wir im Rahmen der Stellungnahme zur BAB A 14 zurückkommen. Dem BMVBW sollte aber schon jetzt signalisiert werden, dass bei der Überarbeitung des „Leitfadens und Musterkarten zur UVS“ erheblicher Handlungsbedarf besteht.