

**Planfeststellungsverfahren für das geplante Straßenbauvorhaben „Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, VKE 2.2 AS Osterburg (L 13) bis AS Vielbaum (L 2)“**

**Betreff: Einspruch zur Antwort der Landesstraßenbaubehörde im Anhörungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Anhörungsverfahrens für das o.g. Vorhaben erhielten wir im Juni dieses Jahres die Antwort auf unsere Stellungnahme vom 10.11.2014. Die Hansestadt Osterburg will im Folgenden auf einzelne Fragestellungen nochmals eingehen.

**Zu 1. Lärmimmission**

- Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die anzusetzenden Geschwindigkeiten für die Berechnung der Lärmimmission betragen gem. der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) für PKW max. 130 km/h und für LKW max. 80 km/h. Unsere Forderung daraus, in diesen für die Umwelt sensiblen Abschnitten dann auch tatsächlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen, steht unserer Auffassung nach in keinem Widerspruch zum technischen Ausbauzustand, sondern gründet sich vielmehr auf territoriale Besonderheiten, die eine Beschränkung aus unserer Sicht zwingend notwendig machen.

- Nebel in der Bieseaeue
- Querung eines unter Schutz stehendes Gebiet ( Natura 2000 )
- Störung der Tierwelt im Landschaftsschutzgebiet

Wir fordern eine Überprüfung des Sachverhaltes zum Schutz der an der Trasse wohnenden Menschen, der Tier- und Pflanzenwelt.

**Zu 2. Landschaftsbild**

Im Antwortschreiben der Landesstraßenbaubehörde wurde unter o.g. Punkt ausgeführt, dass die besprochenen Ersatzmaßnahmen zum Schutzgut Landschaftsbild und Erholungseignung weitestgehend berücksichtigt wurden.

Das trifft aus unserer Sicht nicht zu. Vielmehr bleibt festzustellen, dass

- in Vorbereitung der Planfeststellung vier der sechs Vorschlagsflächen keine Verwendung fanden und
- die im Rahmen der Anhörung zur Planfeststellung vorgeschlagenen zwei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls nicht berücksichtigt wurden.

**Zu 3 – Ausbau ländlicher Wege**

Die Zusage gem. letztem Absatz „...für die Rampenbereiche der Überführung des Verbindungsweges VW 4 Kre die Breite der geplanten bituminösen Fahrbahn von 3,00 auf 3,50m zu ändern.“, trifft bei der Hansestadt Osterburg auf große Zustimmung. Nichtsdestotrotz können wir die Entscheidung, diese Verbreiterung bei allen anderen geplanten ländlichen Wegen nicht umzusetzen, nicht nachvollziehen. Umso mehr, da im ersten Teil des oben zitierten Satzes die Begründung für die Verbreiterung explizit genannt wird. Dort heißt es „...mit Blick auf die Minderung von Fahrbahnschäden infolge Gebrauch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge wird zugesagt,...“. Genau darum geht es. Vorhersehbare Fahrbahnschäden sollen von vornherein vermieden werden. Diese

Entscheidung ist richtig und praxisgerecht und reduziert in diesem Bereich die zu erwartenden Unterhaltungs- und Reparaturkosten während der Benutzungsdauer der Wege. Die Entscheidung die ländlichen Wege auf 3,00m auszubauen, muss überdacht werden. Alte, inzwischen durch die Praxis der immer größer werdenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge überholten Regelwerke, sollten nicht Grundlage für ein Bauwerk sein, dass die nächsten Jahrzehnte reibungslos und konfliktfrei bei geringstem Unterhaltersaufwand funktionieren sollte.

#### **Zu 5. Gebrauch von Straßen und Wegen während der Bauphase**

Wir begrüßen die Bestätigung, dass der Vorhabenträger und die Bauausführenden grundsätzlich dafür Sorge tragen, die während der Baudurchführung durch den Verkehr von und zur Baustelle beanspruchten Straßen und Wege nach Abschluss der Bautätigkeit in ihren ursprünglichen Bestand vor Beginn der Baumaßnahme wieder herzurichten.

Die Einschätzung, dass durch die geplante Führung der Baustraße BW98A nur ein vereinzelter Eingriff in das Feldgehölz vorgenommen wird, teilen wir nicht.

Der geplante Verlauf der Baustraße BW 98A durch das Feldgehölz, beidseitig des Weges von Krumke nach Schlieksdorf, würde eine komplette Inanspruchnahme des nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops (§ 22 Abs. 1 Nr. 8 NatSchG LSA) bedeuten. Da die Trasse „mitten“ durch das Gehölz führt, kann nicht mehr von einem „vereinzelt“ Eingriff ausgegangen werden. Die Trassenführung hat die komplette Zerstörung des Biotops zur Folge.

Im Zuge der Alternativenprüfung wurde die Verlegung der Baustraße nördlich Feldgehölz bzw. Schlieksdorfer Weges geprüft, welche im Ergebnis aber aus bautechnischen Gründen nicht realisierbar ist. Die Alternativenprüfung müsste jedoch auch weitere mögliche Alternativen des gesamten Umfeldes beinhalten.

Bei genauerer Betrachtung müsste auch die Verlegung der Baustraße südlich des Feldgehölzes mit Anschluss an den Zugang zum Anschluss der Baustraße BW 96 A in die Alternativenprüfung einbezogen werden. Da diese Südvariante denselben Anschlusspunkt wie die bisher favorisierte Variante an die Baustraße BW 96 A hat, müsste sie bautechnisch realisierbar sein. Durch diese zumutbare Alternative wäre der Eingriff in das Biotop vermeidbar!

Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Eine Rücksprache mit dem Pächter Lutz Freimann wurde bereits geführt. Er ist einverstanden mit einer Führung der temporären Baustraße über die von ihm genutzten Wiesen, wenn dadurch der Eingriff in das Feldgehölz verringert bzw. vermieden werden kann.

Die besondere Bedeutung des betroffenen Feldgehölzes zeigt sich in seiner hervorragenden Ausprägung. Das Feldgehölz aus Schwarzerle und Esche ist sehr gut strukturiert, mit einer gut entwickelten Strauch- und Krautschicht und besitzt einen hohen Totholzanteil, z. T. mit Schwarzspechthöhlen. Die Senke im Zentrum des Feldgehölzes ist temporär wasserführend. Die deutliche Bultenbildung der Erlen zeigt an, dass die Senke vermutlich überwiegend das ganze Jahr wasserführend ist.