



**SACHSEN-ANHALT**

**Landesstraßenbaubehörde  
Regionalbereich Süd**

Landesstraßenbaubehörde - Regionalbereich Süd,  
An der Fliederwegkaserne 21, 06130 Halle (Saale)

Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt  
Referat 308 - Planfeststellungsverfahren  
Ernst-Kamieth-Straße 2  
06112 Halle (Saale)

<b>Landesverwaltungsamt</b>		
Eing.:	<b>27. Mai 2015</b>	
..... Akt. ....	..... Anl. ....	..... Bl.
Posteingang 5		

**Planfeststellungsverfahren für das geplante Straßenbauvorhaben  
„Lückenschluss BAB 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin,  
VKE 2.2, AS Osterburg (L 13) bis AS Vielbaum (L 2)“  
in der Verbandsgemeinde Seehausen (Altmark) und in der Hansestadt  
Osterburg im Landkreis Stendal**

Halle (Saale), 29.05.2015

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom:  
308.3.3-31027-F7.14  
25.11.2014 (E-Mail)

Mein Zeichen/Meine Nachricht  
vom: S/211b2-312-A014\_VKE2.2

#### **Anhörungsverfahren**

Bearbeitet von:  
Frau Bock

Petra.Bock@  
lsbb.sachsen-anhalt.de

Betreff: **Reg.-Nr. 4.40** – Stellungnahme Hansestadt Osterburg (Altmark),  
Ortschaft Krevese vom 20.11.2014

Hausruf: (0345) 4823 -  
Tel.: 7711  
Fax: 7602

Hier: Antwortstellungnahme

Entsprechend Ihrer Aufforderung vom 25.11.2014 nehme ich aus Sicht des  
Vorhabensträgers wie folgt Stellung:

#### **zu Dammlagen:**

Dienstgebäude:

An der Fliederwegkaserne 21  
06130 Halle (Saale)

- Dammlage südlich Krevese zwischen den Bauwerken 99A und 100A

Tel.: (0345) 4823-60  
Fax: (0345) 4823-7999  
E-Mail - Adresse  
poststelle.sued@  
lsbb.sachsen-anhalt.de

Im Bereich von Schliecksdorf und somit südlich von Krevese wird die Gradienten maßgeblich von der Querung der Biese, der Aufrechterhaltung der Wegeverbindung (Schliecksdorfer Weg) zwischen Schliecksdorf und Krumke sowie der Querung der bestehenden Gewässer bzw. Gräben 004/000 und 004/001 bestimmt.

Landeshauptkasse  
Sachsen-Anhalt  
Deutsche Bundesbank  
Filiale Magdeburg

IBAN: DE2181000000081001500  
BIC: MARKDEF1810

Für die Biesequerung wurde in der Entwurfsplanung eine Trassenoptimierung mit dem Ergebnis einer Absenkung der Autobahngradienten im Bereich des Schlieksdorfer Weges durchgeführt, vgl. Darlegungen im Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 1, S. 118) und Darstellung im Übersichtshöhenplan (Antragsunterlage 4, Blatt 1).

Eine in nördlicher Fortsetzung weitere Trassenabsenkung ist unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Durchlässigkeit der Trasse für Tiere und der Vorgaben des straßenbautechnischen Regelwerkes nicht möglich.

Für die Biese südlich Schlieksdorf liegen Nachweise für das Vorkommen des Fischotters vor. Auch ist die Biese ein potenzieller Lebensraum für den Biber. Der mit der Biese in Verbindung stehende und bei Bau-km 2+323 die geplante BAB 14 querende Graben 004/000 stellt ein Habitatpotenzial, z. B. als Ausbreitungslinie dar. Deshalb wird das Bauwerk 99A nach dem 'Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen', Ausgabe 2008 (MAQ 2008) bzw. nach dem sogenannten Fischottererlass 'Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotters und Bibers an Straßen im Land Brandenburg' (MIR BB, 01/2008) fischotter- und bibergerecht mit einer lichten Höhe von 2,25 m dimensioniert.

Das Bauwerk 100A bei Bau-km 3+300 unterfährt den Graben 004/001 und dient neben der Querung für Fischotter, Biber und Amphibien vor allem als Fledermausquerungsbauwerk. Entsprechend MAQ 2008 muss dieses Bauwerk zur Fledermausquerung eine lichte Höhe von mindestens 3,0 m erhalten. Zuzüglich der Konstruktionshöhen der Bauwerke von 0,9 m und Berücksichtigung der Querneigungen ergibt sich im Bereich der Gewässerquerungen eine Autobahngradienten von ca. 3,25 bzw. 4,0 m über Gelände.

Der Bereich der BAB 14 zwischen den beiden Bauwerken liegt in einem Kreisbogen, der bei Bau-km 0+646 südlich der Biesequerung (Bauwerk 96A) beginnt und bis Bau-km 3+380 nördlich des Bauwerkes 100A reicht, vgl. Krümmungsband im Übersichtshöhenplan (Antragsunterlage 4, Blatt 1).

Entsprechend den Anforderungen zur räumlichen Linienführung gemäß dem Regelwerk für die Anlage von Straßen bzw. Autobahnen, vgl. entweder Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung, Ausgabe 1995 (RAS-L 1995), Punkt 6.2.3 i. V. m. Bild 19 oder Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA 2008), Punkt 5.4.2 i. V. m. Bild 18 ist die Überlagerung mehrerer Höhenplanelemente (Kuppen, Wannen) innerhalb eines Lageplanelementes (hier Kreisbogen), die zum sogenannten Flattern der Fahrbahn führt, zu vermeiden. Im Bereich der Biesequerung liegen bereits ein Hoch- und zwei Tiefpunkte innerhalb des Kreisbogens. Die Schaffung weiterer Hoch- und Tiefpunkte innerhalb des Kreisbogens nördlich der Biesequerung ist im Interesse eines „ruhigen“ Fahrbahnverlaufs bzw. einer guten optischen Führung der Fahrbahn, was sich positiv auf das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit auswirkt, nicht vertretbar. D. h.,

zur Vermeidung von optischen Verzerrungen und Sicherheitsdefiziten infolge einer fehlerhaften bzw. regelwidrigen Überlagerung von Lage- und Höhenplanelementen ist eine Trassenabsenkung zwischen den beiden Bauwerken 99A und 100A nicht möglich.

In diesem Zusammenhang drängen sich auch Überlegungen zur Konzentration der Querungen zum Zwecke der Trassenabsenkung nicht auf.

Eine südliche Verlagerung der Querung des Grabens 004/000 in den Bereich des Bauwerkes 98A widerspricht der in diesem Bereich vorgenommenen Trassenabsenkung, vgl. Darlegungen im Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 1, S. 118). Allenfalls wäre die Querung des Grabens 004/000 weiter südlich bei Bau-km 1+700 denkbar, da hier die Gradienten der BAB 14 eine ausreichende Höhe zur Unterführung des Grabens absichert. Allerdings müsste der Graben östlich bzw. nördlich entlang der BAB 14 auf ca. 620 m umverlegt werden und dabei zusätzlich die Überführung Schliecksdorfer Weg queren. Zur Aufrechterhaltung der bestehenden natürlichen Ausbreitungslinie für Fischotter und Biber im Zuge des Grabens 004/000 und der Tatsache, dass die Gradienten nur auf einer Teilstrecke (zwischen etwa Bau-km 2+450 und 3+150) effektiv um 1,0 bis maximal 2,0 m auf bis zu ca. 1,0 m über Gelände – oberflächennahes Grundwasser verlangt Einhaltung von 1,0 m Mindestabstand zur Muldensohle – abgesenkt werden könnte, drängt sich auch eine weiträumige Umverlegung des Grabens 004/000 nicht auf.

Eine weiträumige Verlegung des Grabens 004/001, der die beidseits der BAB 14 bestehenden Waldstrukturen verbindet und als natürliche Ausbreitungslinie für Tiere (vor allem Fledermäuse sowie Fischotter, Biber, Amphibien und auch Wild) dient, scheidet aufgrund der Minderung von Eingriffen in das bestehende Biotopverbundsystem und somit zur Aufrechterhaltung der bestehenden Vernetzung der Tierlebensräume aus.

- Beeinträchtigung der Wohngebiete in Krevese

Aus der zwischen den Bauwerken 99A und 100A in bis zu 4 m hoher Dammlage geführten Autobahntrasse sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Wohngebiete in Krevese durch Schallimmissionen und optische Reize abzuleiten.

Im Übersichtslageplan mit Lärmschutzmaßnahmen (Antragsunterlage 11.2, Blatt 1) ist der Verlauf der auf das Projekt bezogenen nach § 2 (1) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nachts für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiet dokumentiert.

Diese sogenannten Isophonenlinien begrenzen den Korridor bzw. Bereich entlang der BAB 14, in dem der je nach Nutzungskategorie geltende Immissionsgrenzwert überschritten wird bzw. stellen

dar, ab welchem Abstand zur geplanten Autobahn mit keiner Überschreitung des gebietsspezifischen Grenzwertes mehr zu rechnen ist. Daraus ist ersichtlich, dass der für ein Wohngebiet vorgeschriebene Immissionsgrenzwert in der Nacht (49 dB(A)) im Bereich entlang von Krevese ab einer Entfernung von ca. 400 m zur Autobahn eingehalten wird.

Wie anhand des Verlaufs dieser maßgeblichen Isophonenlinien zu entnehmen, kommt es durch das gegenständliche Vorhaben in der Ortslage Krevese zu keiner vorhabenbedingten Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte.

Zum Nachweis wurden an den in Krevese in einer Entfernung von ca. 900 m zur Autobahn nächstgelegenen schutzbedürftigen Objekten detaillierte Berechnungen durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass an schutzwürdiger Bebauung des Siedlungsbereichs Krevese ohne Lärmschutzmaßnahmen die für ein Wohngebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte tags und nachts nicht überschritten werden, vgl. Antragsunterlage 11.1.2, S. 2.

Es bleibt zu konstatieren, dass für die Ortslage Krevese aus dem Straßenneubauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche resultieren.

Mit Blick auf die zwischen den Bauwerken 99A und 100A in Süd-West-Richtung an der Ortslage Krevese vorbeiführende Trasse sind auch keine Beeinträchtigungen der Wohngebiete in Krevese durch optische Reize zu erwarten. Auf Grund der Lage und Entfernung (mindestens 900 m) der Ortslage Krevese zu dieser Trassenführung werden bei Dunkelheit die von den Scheinwerfern der Fahrzeuge auf der östlichen Richtungsfahrbahn erzeugten Lichtkegel weder in Richtung des Siedlungsbereichs Krevese strahlen, noch bis dorthin reichen und Blendwirkungen verursachen.

Ungeachtet dessen werden weitreichende Lichtwirkungen durch die östlich entlang der Trasse geplante Bepflanzung mit Laubbäumen (Bestandteil der Ausgleichsmaßnahme A1), wie im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.2, Blatt 3 und 4) dargestellt, gemindert.

#### - Beeinträchtigung des Feuchtwaldes südlich von Krevese

Der Feuchtwald südlich von Krevese wird durch das Bauvorhaben nicht flächenmäßig beansprucht.

Etwaige Beeinträchtigungen der Arten Schwarzstorch und Seeadler wurden im Artenschutzbeitrag (ASB, Antragsunterlage 12.5, S. 102 bis 107) umfassend untersucht und gewürdigt.

Sofern der Ortschaft Krevese qualifizierte Erhebungsdaten zu beiden Arten im Bereich der Feuchtwaldreste vorliegen, wird um konkrete Mitteilung gebeten (Name des Ornithologen, Erfassungsjahr, Datum, Aussagen zum Verhalten).

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind in Kapitel 3.3.2 Projektspezifische Auswirkungen des LBP-Erläuterungsberichtes (Antragsunterlage 12.0, S. 95 ff.) getrennt für die einzelnen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild und natürliche Erholungseignung, Biotope/Arten und Geschützte Gebiete, Einzelobjekte dargelegt. Es wird insbesondere auf die Darlegungen auf S. 122 zum Konflikt K 10 sowie den zugehörigen Bestands- und Konfliktplan (Antragsunterlage 12.1, Blatt 1) verwiesen.

Die artenschutzrechtlichen Auswirkungen auf relevante Tierarten werden speziell im ASB (Antragsunterlage 12.5) betrachtet. Siehe hierzu auch den ASB-Übersichtsplan (Antragsunterlage 12.5, Blatt 1). Dieser enthält u. a. die Darstellung der für die Avifauna geltenden Isophonen und Effektdistanzen.

Durch die Anordnung von bautechnischen Vermeidungsmaßnahmen (Querungsbauwerk (Bauwerk 100A) mit zugehöriger Irritationsschutzwand) und vorgezogenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen können Zugriffsverbote gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden. In Kapitel 7 Verzeichnis der artspezifischen Maßnahmen des ASB (Antragsunterlage 12.5, S. 233 ff.) sind alle notwendigen Maßnahmen auch hinsichtlich des Zeitpunktes der Fertigstellung und des Zeitpunktes des Erreichens ihrer Wirksamkeit dargelegt.

Durch die multifunktionale Kompensationsmaßnahme A<sub>CEF5</sub> – Pflanzung von Baum-Strauchhecken, Anlage von Grünland beidseitig Bauwerk 100A und die Maßnahme A1 - Trassenbegleitender Gehölzstreifen sowie Anlage von Ruderalflur, vgl. LBP-Maßnahmenblätter (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 79 ff. bzw. S. 72 ff.), erfolgt zugleich eine Abschirmung der Feuchtwaldreste zur geplanten BAB 14-Trasse.

- Dammlage westlich Krevese im Bereich des Windparks

Dass die westlich von Krevese bis zu 6 m hohe geplante Dammlage der Autobahn eine besonders starke Belastung für die Ortslage Krevese darstellt, ist nicht nachvollziehbar.

Wie der Darstellung im Übersichtshöhenplan (Antragsunterlage 4, Blatt 1) zu entnehmen, verläuft die geplante Autobahntrasse im Bereich des bestehenden Windparks zwischen der Kreuzung mit der L 9 (Bauwerk 102Ü) und der Kreuzung mit dem Osterburger Weg (Bauwerk 104Ü) überwiegend in Einschnitts- oder Geländegleichlage.

Lediglich auf einer ca. 425 m langen Teilstrecke zwischen Bau-km 4+425 und Bau-km 4+850 ist auf Grund der dort ausgeprägten Vertiefung der Geländeoberfläche (Geländemulde), vgl. Verlauf der im Übersichtslageplan (Antragsunterlage 3, Blatt 1) enthaltenen Höhenschichtlinien, eine

Dammlage mit Höhen von 2,00 bis 5,80 m erforderlich.

Eine weitere Absenkung der geplanten Autobahngradienten im Bereich des Windparks ist, wie untersucht und im Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 1, S. 116 f.) unter '*Optimierung der Gradienten im Bereich Krevese*' dargelegt, zur Vermeidung des Anschneidens Wasser führender Schichten und des Eingriffs in das Grundwasser mit entsprechenden kostenintensiven Folgemaßnahmen aus hydrogeologischen und entwässerungstechnischen Gründen nicht vertretbar.

Die Wohnbebauung der Ortslage Krevese nördlich der L 9 liegt zwischen ca. 550 und 950 m weit entfernt der Bereiche entlang der geplanten Autobahn, in dem die nach § 2 (1) 16. BImSchV je nach Nutzungskategorie zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden, vgl. Übersichtslageplan mit Lärmschutzmaßnahmen (Antragsunterlage 11.2, Blatt 1). Wie bereits oben unter Beeinträchtigung der Wohngebiete in Krevese, bezogen auf die Dammstrecke zwischen den Bauwerken 99A und 100A, dargelegt, sind auch aus der Dammlage der BAB 14 westlich von Krevese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche abzuleiten.

Das Gelände zwischen der geplanten Dammstrecke der Autobahn und der Ortslage Krevese steigt von etwa 37 bis 42 m ü. NHN am westlich Ortsrand Krevese auf einer Strecke von etwa einem Kilometer bis etwa 300 m vor der geplanten Autobahntrasse um bis zu 12 m auf 49 m ü. NHN an und fällt dann wieder im Bereich der Geländevertiefung bis zur Autobahntrasse hin auf eine Höhe von etwa 44,5 m ü. NHN ab. Auch wenn dort die Dammlage der Autobahn im Hochpunkt bei ca. Bau-km 4+595 ein Niveau von rund 50,50 m ü. NHN erreicht, sind durch die Dammlage auf Grund der gegebenen topographischen Verhältnisse keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen für die Ortslage Krevese anzunehmen.

Zudem verfügt die Ortslage Krevese am westlichen Ortsrand in Blickrichtung zur geplanten Autobahn über Gewerbebebauungen und vorhandene Bepflanzungen. Darüber hinaus ist mit der unmittelbar am westlichen Ortsrand von Krevese geplanten multifunktionalen Kompensationsmaßnahme A<sub>CEF25</sub> (Anlage von Grünland mit Gehölzstrukturen am Ortsrand von Krevese), vgl. Darstellung im LBP-Maßnahmenübersichtsplan (Antragsunterlage 12.4, Blatt 1), eine Sichtschutzpflanzung zur Autobahn vorgesehen.

- Dammlage nordwestlich Dequede, Bereich Querung Birkenweg

Die Dammlage der geplanten BAB 14 von bis zu 9 m Höhe, wobei die größten Höhen in den unmittelbaren Anschlussbereichen des Bauwerks 105.2A (Wildunterführung und Unterführung Birkenweg) erreicht werden, wird vor allem durch die örtlichen topographischen Verhältnisse und die

Anforderungen zur Durchlässigkeit der Trasse für Tierpopulationen bestimmt.

Wie den im Übersichtslageplan (Antragsunterlage 3, Blatt 1 bzw. 2) dargestellten Höhenschichtlinien zu entnehmen, verläuft der zu kreuzende Birkenweg in der Sohle einer von der K 1072 nördlich Dequede in westlicher Richtung abfallenden Geländemulde.

Mit Blick auf die zwischen den Waldgebieten (Lindenbusch/Thüritzer Berg und Lindenschlag) südlich Drüsedau erforderliche Gewährleistung der Durchlässigkeit der Trasse für Tiere, hier vor allem vorkommende Schalenwildarten und Fledermäuse, bietet diese Geländemulde zugleich die Möglichkeit zur Anordnung einer Wildunterführung ohne weitere Folgemaßnahmen an bestehenden Anlagen Dritter und ohne zusätzliche Zerschneidung und Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen.

So werden durch die gewählte Aufrissführung der BAB 14 Eingriffe in den Birkenweg selbst als auch in die den Birkenweg nördlich und südlich begleitenden Vorfluter (Gräben Nr. 401077016 und Nr. 401077006 sowie Nr. 401077017) vermieden und notwendige Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen an entlang des Birkenweges vorhandenen Leitungen der Avacon AG (Mittelspannungsleitung, Gasdruckleitung) minimiert.

Weiterhin wird durch die mit der Maßnahme V18 als Leitstruktur unmittelbar entlang des Birkenweges geplanten Gehölzpflanzungen, wie im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.2, Blatt 8 und 12.3, Blatt 10) dargestellt, eine zusätzliche Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen verhindert und deren Inanspruchnahme reduziert.

Ein Wechsel der Kreuzungsebenen, d. h., Absenkung der Autobahngradienten auf etwa 2 m über Gelände – aus entwässerungstechnischer Sicht erforderlich zwecks Vermeidung einer Einschnitts- oder Geländegleichlage der Autobahn quer zur Geländemulde und dementsprechend aufwendiger Maßnahmen zur Ableitung des Geländeoberflächenwassers – und Anordnung einer Wildbrücke über die BAB 14 an Stelle der geplanten Wildunterführung, ist auch deshalb nicht sinnvoll, weil die im Verlauf des Birkenweges ausgeprägte und in westliche Richtung abfallende Geländemulde durch die für die Überführung einer 50 m breiten Wildbrücke erforderlichen Rampenschüttungen überformt wird. Mit Blick auf die anzustrebende rechtwinklige Kreuzung der Wildbrücke in einer Höhe von sodann mindestens 10 m über Gelände und die Gewährleistung einer für die effektive Nutzung durch Wildtiere annehmbaren (max. 8 bis 10 %igen) und an das umliegende Gelände angepassten Rampenneigung fällt die erforderliche Überformung der Geländemulde beidseitig der BAB 14 bei dementsprechender Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen großflächig aus.

Weitere Flächenverluste kommen durch die zu den Überführungsrampen als Leitstrukturen vorzusehenden Bepflanzungen hinzu, die zudem zu einer zusätzlichen Flächenzerschneidung führen. Darüber hinaus sind der Birkenweg und die ihn begleitenden Anlagen (Vorfluter, Leitungen) aus

dem Kreuzungsbereich der Wildbrücke zu verlegen und verursachen damit weitere Flächenverluste. Auch stellt die erforderliche Neuordnung der Ableitung des Oberflächenwassers über die in der Geländemulde verlaufenden Vorfluter einen nicht unerheblichen Eingriff dar.

Auch drängt sich die Anordnung einer Wildquerung weiter nördlich, z. B. einer Wildbrücke im Bereich um Bau-km 8+400, hauptsächlich aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der K 1072 nicht auf, da durch eine derartige Lage der Brücke das Wild konzentriert in Richtung K 1072 gelangt. Die K 1072 wäre daher entweder weiträumig zu verlegen oder an der K 1072 wäre zusätzlich ein Wildquerungsbauwerk vorzusehen.

Darüber hinaus würde die für eine effektive Nutzung der Wildbrücke erforderliche naturnahe Gestaltung der Zuleitungskorridore bzw. Ersatz-Leitbensräume mittels entsprechender Strukturelemente (Gehölzpflanzungen) landwirtschaftliche Nutzfläche zusätzlich zerschneiden und beanspruchen.

- Landschaftspflegerischer Begleitplan – Schutzgut Landschaftsbild

Der Einwand, im Rahmen der vorliegenden Planung sei der Schutz des Landschaftsbildes unter dem Aspekt der Sichtbeziehungen und Erholungseignung nicht berücksichtigt bzw. nicht ausreichend betrachtet, ist unzutreffend.

Gemäß dem zu Grunde liegenden Regel- und Vorschriftenwerk (u. a. Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt) wurden die Landschaftsbildräume unter Berücksichtigung der Wirkungen der geplanten Trasse auch hinsichtlich der Wert- und Funktionselemente Sichtbeziehungen und Erholungseignung ausreichend bewertet. Es wird auf die entsprechenden Darlegungen und Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Antragsunterlage 12) verwiesen:

- Kapitel 1.2 - Aufgabenstellung und Gesamtmethodik (S. 3 ff.),
- Kapitel 1.3 - Landschaftsplanerische Ziele und sonstige raumwirksame Fach- und Gesamtplanungen (S. 5 f.),
- Kapitel 1.4 - Untersuchungsraum (S. 6 f.),
- Kapitel 2.1 - Naturräumliche Gliederung (S. 8 f.),
- Kapitel 2.6 - Landschaftsbild, natürliche Erholungseignung (S. 22 ff.),
- Kapitel 3.2 - Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes (S. 92 f.),
- Kapitel 3.6 - Landschaftsbild und natürliche Erholungseignung (S. 104 ff.),
- Kapitel 4 - Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (S. 129 ff.),
- Kapitel 5.3 - Gegenüberstellung der Konflikte und der Kompensationsmaßnahmen (S. 163 ff.),



- Anlage 4 - Maßnahmenübersichtstabelle i. V. m. Darstellungen im LBP-Maßnahmenlageplan und LBP-Maßnahmenübersichtsplan (Antragsunterlage 12.2 und 12.3 bzw. 12.4),
- Anlage 5 - Maßnahmenblätter,
- Bestands- und Konfliktplan (Antragsunterlage 12.1) u. a. mit Darstellung der landschaftsbildprägenden Strukturen und der beeinträchtigten Blickbeziehungen.

Die trassenbegleitenden LBP-Maßnahmen (außerhalb von Waldgebieten), die der Gestaltung und Einbindung des Trassenkörpers in die Landschaft dienen, sowie die LBP-Maßnahmen mit Gehölzpflanzungen, die zur Abschirmung der trassennahen Ortslagen und zur anteiligen Kompensation der Erholungsfunktion vorgesehen sind, sind den entsprechenden Aufzählungen in dieser Antwortstellungnahme auf S. 14 f. zu entnehmen.

Hinsichtlich der geforderten Prüfung, inwieweit in den drei o. a. Dammlagen eine Trassenabsenkung möglich ist, wird auf die jeweilige Begründung (s. o.) zur gewählten Aufrissführung verwiesen.

Mit Bezug auf die entsprechenden Darlegungen im Nachfolgenden zu Lärmschutzmaßnahmen werden die zur Kompensation betriebsbedingter Wirkungen (Verkehrsräusche) geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen zurückgewiesen.

#### **zu 1. Lärmschutzmaßnahmen:**

##### **- Lärmschutzmaßnahme (Lärmschutzwall) für Röthenberg**

Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Darlegungen und Darstellungen zu Art, Lage und Hauptabmessungen der westlich von Röthenberg in Form eines Lärmschutzwalls geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahme sind ausreichend für die straßenrechtliche Planfeststellung. Die Beschreibung der genauen Ausführung dieser Lärmschutzmaßnahme, z. B. hinsichtlich zu verwendender Erdstoffe, Herstellungstechnologie oder auch Bauzeit, ist Bestandteil der weiteren Bauvorbereitung (Ausführungsplanung) und Baudurchführung.

Die Forderung, anstelle des Lärmschutzwalles eine Gabionenwand vorzusehen, da diese eine höhere Wirksamkeit gegenüber dem geplanten Lärmschutzwall aufweise, ist unzutreffend und zurückzuweisen.

Bei Überschreitung der nach § 2 (1) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) je nach Nutzungskategorie zulässigen Tag- und Nacht-Immissionsgrenzwerte ist der Vorhabensträger verpflichtet,



geeignete Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen. Die in Kapitel 5 des schalltechnischen Erläuterungsberichtes (Antragsunterlage 11.0, S. 13 ff.) abgewogenen Varianten gewährleisten alle die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte. Sprechen örtliche Gegebenheiten nicht dagegen, wird aus Kostengründen dem Lärmschutzwall Vorrang eingeräumt.

Die von Immissionsgrenzwertüberschreitungen Betroffenen haben einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, ein Anspruch auf eine bestimmte aktive Lärmschutzmaßnahme (Lärmschutzwall oder Lärmschutzwand) besteht aber nicht.

- Rechtsgrundlagen (Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV / Orientierungswerte DIN 18005)

Die gesetzliche Grundlage für den Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Neben der allgemeinen Bestimmung des § 50 BImSchG finden ausschließlich die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 BImSchG Anwendung. § 50 BImSchG gebietet eine möglichst weitgehende Lärmvermeidung, ohne dass für den Lärmschutz in der Planung Immissionsgrenzwerte (IGW) festgeschrieben sind. Es ist in der Planungsphase auf die aus Sicht des Lärmschutzes erwünschten Zielwerte abzustellen. Solche Zielwerte finden sich in den Orientierungswerten der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, ohne dass sie für den Bau von Straßen ausschließlich oder verbindlich maßgeblich wären. Werden diese Orientierungswerte eingehalten, ist der Lärmimmission ausreichend Rechnung getragen. Bei Nichteinhaltung dieser Orientierungswerte sind detaillierte schalltechnische Untersuchungen erforderlich.

In der 16. BImSchV sind im § 2 (1) die einzuhaltenden IGW je nach Nutzungskategorie festgeschrieben. § 3 16. BImSchV schreibt vor, dass die Beurteilungspegel nach Anlage 1 dieser Verordnung zu berechnen sind. Weist die Berechnung Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte auf, sind Lärmschutzmaßnahmen (aktive und/oder passive) vorzusehen, die zur Einhaltung der IGW führen.

- Regelmäßige Lärmmessungen nach Verkehrsfreigabe

Gemäß § 3 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) berechnet werden. Es ist dem Anwender der 16. BImSchV nicht freigestellt, andere Werte zu verwenden.

Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation (Momentaufnahme) erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS-90 auf langfristigen,



empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewährleisten eine Gleichbehandlung der vom Lärm Betroffenen.

Der Beurteilungspegel für Geräusche ist nach § 3 16. BImSchV auch dann grundsätzlich zu berechnen, wenn Vorhaben bereits verwirklicht sind und daher einer Messung an sich zugänglich wären (vgl. Urteil BVerwG 4. Senat vom 06.02.1992, Az.: 4 B 147/91).

Erneute schallschutztechnische Betrachtungen hinsichtlich Lärmvorsorge sind entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärm-SchR-97) Abschnitt XII, Punkt 32, dann durchzuführen, wenn eine Verkehrsprognose fehlgeschlagen ist und die Abweichungen eine Erhöhung des Beurteilungspegels von 3 dB(A) bewirken. Eine Überprüfung ist nach Erreichen des Prognosehorizontes möglich.

#### - Straßenbelag

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 14/1991 des Bundesverkehrsministeriums wurden die Tab. 4 der RLS-90 bzw. die Tab. B der 16. BImSchV um weitere 4 Oberbauweisen ergänzt, die bei Berechnungen von Beurteilungspegeln zu berücksichtigen sind. Entsprechend dieser Ergänzung wurde der Korrekturwert mit -2 dB(A) als Ansatz in der schalltechnischen Berechnung (vgl. Antragsunterlage 11) festgelegt.

D. h., die relevanten Straßenoberflächen der im Zuge des Lückenschlussprojektes BAB 14, VKE 2.2 geplanten Verkehrsanlagen mit  $v_{zul} > 60$  km/h werden entweder nach Punkt 2 (für die Betonbauweise) oder 3 (für die Asphaltbauweise) des vorgenannten ARS mit Lärm mindernden Belag (-2 dB(A)) ausgeführt. Das gilt auch für spätere Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen der betreffenden Fahrbahnbefestigungen.

#### - Passive Lärmschutzmaßnahmen - Förderung Schallschutzfenster

Erst wenn eine bauliche Nutzung mit aktiven Mitteln nicht oder nicht ausreichend geschützt wird, steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage eine Erstattung der Kosten für notwendige Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu. Da dies jedoch nachweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen an schutzwürdiger Bebauung der Siedlungsbereiche entlang der BAB 14, VKE 2.2 nicht der Fall ist, fehlt für die Anordnung weiterer Lärmschutzmaßnahmen, hier passive, die gesetzliche Grundlage (Anspruchsvoraussetzung).

Ein förderungswürdiger Einbau von Schallschutzfenstern ist aus dem Vorhaben BAB 14, VKE 2.2 nicht abzuleiten.



#### - Geschwindigkeitsbeschränkungen

Bei Planung von Straßen werden Entwurfs- und Betriebsmerkmale zu Grunde gelegt. Für eine Fernstraße der Straßenkategorie A I, so auch für das Lückenschlussprojekt BAB 14, ist gemäß Tab. 2 Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung, Ausgabe 1995 (RAS-L 95) bei einem zweibahnigen Regelquerschnitt die zulässige Geschwindigkeit nicht beschränkt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde dem geplanten Ausbaustandard der neuen BAB 14 widersprechen.

Dessen ungeachtet ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen unzureichenden Lärmschutzes hier nicht zu rechtfertigen. Mit den für das gegenständliche Vorhaben beantragten Lärmschutzmaßnahmen werden die nach § 2 (1) 16. BImSchV je nach Nutzungskategorie vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte an schutzwürdiger Bebauung im Korridor entlang der geplanten Autobahntrasse nicht überschritten.

Mit der Einhaltung der zulässigen Tag- und Nachtgrenzwerte durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen entspricht das Straßenneubauvorhaben dem Gebot zur Wahrung des Schutzes seiner Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche.

Insofern ist die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der geplanten BAB 14 auf 130 km/h aus Lärmschutzgründen für die Streckenabschnitte auf Höhe der Siedlungsbereiche Krevese, Dequede und Röthenberg (zzgl. einer entsprechenden stationären Überwachungsanlage) unbegründet und zurückzuweisen.

#### - Nachtbauverbot

Grundsätzlich sind die Betreiber von Baustellen verpflichtet, vermeidbare Belästigungen gar nicht erst auftreten zu lassen aber auch über unvermeidbare Belästigungen die Nachbarschaft vorab zu informieren.

Laut geltender Rechtslage müssen Anwohner Baumaßnahmen hinnehmen, solange es sich dabei um unvermeidbare Belästigungen handelt. Von unvermeidbaren Belästigungen ist immer dann auszugehen, wenn ohne Lärm erzeugende Baumaßnahmen der Baustellenbetrieb eingestellt werden müsste oder unverhältnismäßig erschwert würde.

Durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen - AVV Baulärm) vom 19.08.1970 werden Höchstwerte für Geräuschimmissionen, welche von der



Art des Baugebietes und der Uhrzeit abhängig sind, bestimmt. Auch ein generelles Nachtbauverbot aus Lärmschutzgründen besteht nach der derzeitigen Rechtslage nicht. Der Schutz der Anwohner soll durch eine drastische Lärmreduzierung in der Zeit von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr erreicht werden. Um die Richtwerte einhalten zu können, sind die am Bau Beteiligten verpflichtet, immer das schonendste Bauverfahren einzusetzen. So kann Lärm auch durch entsprechende Ausgestaltung der Baumaschinen und besondere Arbeitsweisen gemildert werden. Es dürfen nur geräuscharme Baumaschinen nach dem neuesten Stand der Technik verwendet werden.

Die Bauausführung wird unter Berücksichtigung der AVV Baulärm und, bezogen konkret auf den Einsatz von Baumaschinen, unter Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 durchgeführt. Damit wird keine unzumutbare Lärmbelästigung durch den Bau der BAB 14 auftreten.

## **zu 2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftsbild:**

### **- Allgemeine Vorbemerkungen**

In den Antragsunterlagen 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag) und 16.1 (FFH-Verträglichkeitsprüfung) wurden die projektspezifischen Wirkungen der BAB 14, VKE 2.2 umfassend untersucht. Erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere, Klima, Landschaftsbild und Erholung) werden im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung soweit wie möglich vermieden und minimiert sowie unvermeidliche Beeinträchtigungen mit Umsetzung des beantragten LBP-Maßnahmenkonzeptes ausreichend kompensiert.

Das LBP-Maßnahmenkonzept basiert auf den im LBP (Antragsunterlage 12) konkret abgeleiteten Kompensationserfordernissen. Die Ableitung der LBP-Maßnahmen berücksichtigt Anforderungen aus der Eingriffsregelung (§§ 14 und 15 BNatSchG), dem Artenschutz (§§ 44 und 45 BNatSchG) und dem Waldgesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WaldG LSA).

Die Verortung der geplanten LBP-Maßnahmen ist das Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses vor allem mit der unteren Naturschutzbehörde, der oberen Forstbehörde, dem Betreuungsforstamt Nordöstliche Altmark sowie dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark, Außenstelle Salzwedel. Es wird auf das Kapitel 4.4 Berücksichtigung des § 15 Abs. 3 BNatSchG im LBP-Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 12.0, S. 152 ff.) verwiesen.



- Ausgleichspflanzungen sollen trassennah erfolgen

Nach dem Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA) gilt der Eingriff in das Landschaftsbild als kompensiert, wenn eine landschaftsgerechte Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes erfolgt. So wird die Trasse weitgehend mit Baum- und Heckenstrukturen bzw. in einem Teilbereich mit einem bepflanzten Lärmschutzwall abgeschirmt. Auch wird das Umfeld der BAB 14 durch Anlage von Hecken und Baumreihen ergänzt.

Eine gewisse technische Überprägung ist im Nahbereich zu Siedlungsstrukturen nicht immer vollständig am Ort des Eingriffs zu kompensieren. Hier erfolgt aber der Ausgleich dennoch im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen multifunktional ausgelegt sind. D. h., sie dienen in Bezug auf die Fauna zugleich der Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und können zwangsläufig nicht trassennah verortet werden.

Die Kompensation des Schutzgutes Landschaftsbild basiert auf dem durch die Trasse hervorgerufenen Eingriff in das Landschaftsbild. Basierend auf der Analyse der hervorgerufenen Beeinträchtigungen und Konflikte erfolgt im LBP (Antragsunterlage 12) unter Beachtung des Landschaftspflegerischen Leitbildes (vgl. Antragsunterlage 12.0, Kapitel. 4.1, S. 129 ff.) und der gesetzlichen Anforderungen des BNatSchG (§§ 14 bis 17) und des NatSchG LSA (§§ 6 bis 10) die Ableitung von Kompensationsmaßnahmen. Diese berücksichtigen darüberhinaus artenschutzrechtliche Aspekte und Belange der Landwirtschaft.

Die Kompensation des Schutzgutes Landschaftsbildes erfolgt in der VKE 2.2 durch eine Kombination von trassennahen Maßnahmen und Maßnahmen im Bereich bzw. angrenzend an die betroffenen Ortslagen.

Im LBP-Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 12.0, Kapitel 2.6, S. 22 ff.) ist die Bestandsaufnahme und Analyse des vorhandenen Landschaftsbildes und der Erholungseignung umfangreich dargelegt. Im Kapitel 3.6 (S. 104 ff.) erfolgt auf dieser Basis eine Ermittlung der Beeinträchtigungen und Konflikte, welche durch das Bauvorhaben verursacht werden. Danach werden entsprechende Maßnahmen zur Kompensation bzw. zur Neugestaltung des Landschaftsbildes abgeleitet. Zielstellung der Maßnahmenplanung zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion ist zunächst eine weitgehende, landschaftsgerechte Einbindung der BAB 14-Trasse in den umgebenden Landschaftsraum. Dazu sind über die grundsätzlich vorgesehene Ansaat von Böschungen, Banketten und Mulden in Form von Gestaltungsmaßnahmen auch verschiedene multifunktional wirkende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Die folgenden trassenbegleitenden LBP-Maßnahmen (außerhalb von Waldgebieten) dienen der Gestaltung und Einbindung des Trassenkörpers in die Landschaft:

- G1 - Ansaat von Landschaftsrassen entlang der Trasse,
- G/E2 - Baumpflanzungen im Bereich der querenden K 1073,
- G/E3 - Gehölzpflanzungen im Umfeld der Regenrückhaltebecken,
- E1 - Ansaat von Landschaftsrassen auf Freiflächen außerhalb des Straßenkörpers,
- A1 - Trassenbegleitende Gehölzpflanzungen sowie Anlage von Ruderalflur,
- A4 - Pflanzung von Strauchhecken auf den Autobahnböschungen,
- A<sub>CEF</sub>5 - Pflanzung von Baum-Strauchhecken, Anlage von Grünland beidseitig Bauwerk 100A,
- A<sub>CEF</sub>13 - Aufforstung, Anlage von Leitstrukturen am Kiebitzberg,
- A14 - Anlage einer Ruderalflur mit Feldgehölz zwischen der BAB 14 und dem Landwehrgraben.

Zur Abschirmung der trassennahen Ortslagen und zur anteiligen Kompensation der Erholungsfunktion erfolgen Gehölzpflanzungen im Rahmen folgender LBP-Maßnahmen:

- A<sub>CEF</sub>27 - Anlage von Grünland mit Gehölzstrukturen und temporären Kleingewässer am Ortsrand von Röthenberg,
- E5 - Pflanzung einer Baum-Strauchhecke sowie einer Baumreihe bei Billerbeck,
- E6 - Pflanzung von Baum-Strauchhecken in der Bieseau bei Krumke und E7 - Pflanzung einer wegbegleitenden Baum-Strauchhecke bei Krumke,
- A<sub>CEF</sub>24 - Pflanzung von Baum-Strauchhecken am Ortsrand von Seehausen,
- A<sub>CEF</sub>25 - Anlage von Grünland mit Gehölzstrukturen am Ortsrand von Krevese,
- A<sub>CEF</sub>30 - Anlage einer Ruderalflur mit Baum-Strauchhecken am Ortsrand von Dequede,
- E8 - Pflanzung von Bau-Strauchhecken am Ortsrand von Drüsedau,
- A<sub>CEF</sub>32 - Anlage einer Ruderalflur mit Gehölzstrukturen südwestlich von Drüsedau,
- E4 - Unterpflanzung einer Baumreihe bei Wilhelminenhof,
- A<sub>CEF</sub>44 - Anlage einer Ruderalflur mit Baum-Strauchhecken südlich Wilhelminenhof.

Die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wurden in ihrer Ausdehnung auf die Bereiche begrenzt, in denen eine Sichtwirksamkeit der Trasse in der Landschaft bzw. auf die Ortslagen gegeben ist (Verortung am Ortsrand auf der der Trasse zugewandten Seite, Trasse in Dammlage) oder für die artenschutzrechtliche Erfordernisse bestehen.

Trassennah ist ferner eine Beschränkung der Maßnahmenflächen auf den Trassenkörper, den Baufeldstreifen, auf Einschluss-, Rest- und Zwickelflächen erfolgt. Somit wird der Entzug landwirt-



schaftlicher Fläche insgesamt minimiert bzw. auf Flächen reduziert, welche durch den Autobahnbau künftig nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Zusätzlich wird der Verlust von Wald durch entsprechende Aufforstungsmaßnahmen kompensiert. Es wird auf die Darlegungen im LBP-Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 12.0, Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 WaldG LSA (Waldbilanz), S. 143 f.) verwiesen.

Mit den vorgenannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden zahlreiche Gehölzstrukturen im Gebiet neu angelegt. Insbesondere die linearen (Laub-) Gehölzriegel sorgen für eine Strukturierung des Landschaftsbildes. Die Hecken und Baumreihen verbessern somit auch die Naturnähe und optische Vielfalt des landschaftlichen Eindrucks und wirken sich damit auch positiv auf die Erholungseignung der jeweiligen Landschaftsbereiche aus.

Insgesamt kann mit den geplanten LBP-Maßnahmen die anlagebedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes als kompensiert eingestuft werden. Den umfangreichen Maßnahmen zu Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft werden Maßnahmen beigelegt, die zu einer stärkeren Gliederung und damit zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion im Gebiet beitragen.

- Pflanzmaßnahmen sollen 5 Jahre vor Baubeginn erfolgen

Die pauschalisierte Forderung der Ortschaft Krevese, die Pflanzmaßnahmen generell 5 Jahre vor Baubeginn durchzuführen, entbehrt jeglicher fachlichen und rechtlichen Grundlage und wird zurückgewiesen.

Die Durchführung der jeweils im Zuge der Ausgleichs- und Ersatz- sowie Gestaltungsmaßnahmen geplanten Bepflanzungen ist abhängig vom Zeitpunkt der Eingriffswirkung, des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und vom technologischen Baufortschritt. Daher ist eine generelle Pflanzung von 5 Jahren vor Baubeginn nicht realisierbar und überdies auch nicht geboten. Die Zeitpunkte für die Durchführung der einzelnen Pflanzmaßnahmen sind bereits an den Bauablauf angepasst. Kapitel 4.3 LBP-Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 12, S. 149 ff.) enthält Ausführungen zur zeitlichen Realisierung der einzelnen Maßnahmenarten, insbesondere zu den artenschutzrechtlichen Maßnahmen in Bezug auf den Zeitpunkt der Fertigstellung und der Wirksamkeit. Zudem ist in den zugehörigen LBP-Maßnahmenblättern (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5) der Zeitpunkt für die Durchführung der Maßnahme vorgegeben. Bei Bedarf erfolgt eine weitere Präzisierung nach der Planfeststellung im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung.



- Trasse ist von Bauwerk 99A bis zur Landesstraße (L) 12 beidseitig mit einer 15 m breiten Baum-Strauchhecke einzugrünen

Die Anordnung von Eingrünungsmaßnahmen erfolgte unter Beachtung der bestehenden Sichtverbindungen zwischen Ortslagen und Trasse sowie unter Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange und faunistischer Anforderungen.

Im Abschnitt von Bauwerk 99A bis 100A ist eine beidseitige Begrünung der Trasse durch die Ausgleichsmaßnahme A1 – Trassenbegleitende Gehölzpflanzungen (Hecken, Gebüsche, Laubbäume) vorgesehen.

Im anschließenden Streckenabschnitt bis zur Kreuzung mit der L 9 wurde auf eine trassennahe Bepflanzung östlich entlang der BAB 14 verzichtet, da die Sicht vom Siedlungsbereich Krevese in Richtung BAB 14 durch die vorhandene Gewerbebebauung südlich der L 9 sowie den Gehölzbestand am Ortsrand und entlang der L 9 verdeckt bzw. eingeschränkt ist.

Im Weiteren verläuft die Trasse bis zur Überführung Osterburger Weg (Bauwerk 104Ü) innerhalb des bestehenden Windparks Krevese. Hier sind trassennah begleitende Bepflanzungstreifen aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht vorgesehen. Stattdessen erfolgt mit der Ausgleichsmaßnahme A<sub>CEF25</sub> – Anlage von Grünland mit Gehölzstrukturen (Baumgruppen, Gebüsche, Strauchhecken) auf einer Ackerfläche am Ortsrand von Krevese eine großflächige ortsnahe Bepflanzung. Ungeachtet dessen sind durch die Dammlage der BAB 14 im Bereich des Windparks, wie bereits oben in dieser Antwortstellungnahme dargelegt, auf Grund der gegebenen Geländetopographie keine erheblichen Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen für die Ortslage Krevese zu erwarten.

Nördlich des Bauwerkes 104Ü im Bereich Röthenberg verläuft die Autobahntrasse im Einschnitt. Bis zum Fledermausquerungsbauwerk (Bauwerk 105Ü) erfolgt beidseitig entlang der Trasse eine Gehölzpflanzung (Ausgleichsmaßnahme A1). Auf den Rampen des Fledermausquerungsbauwerkes werden entsprechend der Ausgleichsmaßnahme A<sub>CEF8</sub> Baum-Strauchhecken angelegt und der Lärmschutzwall wird mit Strauchhecken begrünt (Ausgleichsmaßnahme A4). Zur weiteren Abschirmung der Ortslage Röthenberg gegenüber der Trasse werden am südlichen und nördlichen Ortsrand im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A<sub>CEF27</sub> Gehölzstrukturen (Hecken, Baumgruppen, Gebüsche) geschaffen. Die davon nördlich vorgesehene lineare Gehölzstruktur soll dabei die sichtbehindernde Wirkung der entlang des Wirtschaftsweges WW 1 Drüsedau bestehenden Gehölzstrukturen unterstützen.

Die Maßnahme A<sub>CEF</sub>30 – Anlage einer Ruderalflur mit Baum-Strauchhecken) auf einer Ackerfläche entlang des westlichen Ortsrandes von Dequede und die Maßnahme V18 - Gehölzpflanzungen (Baum-Strauchhecken, Gebüsch, Baumreihe einschließlich Krautsaum) am Birkenweg bei Dequede sollen die Sicht aus Richtung der Ortslage Dequede auf die Trasse im Bereich ihrer Querung des Birkenweges (Bauwerk 105.2A) mindern.

Im Bereich südlich der Kreuzung mit der L 12 (Bauwerk 107Ü) verläuft die Trasse im Einschnitt. Zudem ist dort zwischen der Trasse und der Ortslage Drüsedau im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A<sub>CEF</sub>32 die Anlage von Gehölzstrukturen vorgesehen.

Im Bereich Drüsedau wurde der aus artenschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderliche Maßnahmenkomplex A<sub>CEF</sub>32 - Anlage einer Ruderalflur mit Gehölzstrukturen südwestlich von Drüsedau hinsichtlich der Bepflanzung in Verbindung mit der Maßnahme E8 - Pflanzung von Baum-Strauchhecken am Ortsrand von Drüsedau so konzipiert, dass gleichzeitig ein Sichtschutz zur Trasse für die Ortslage entsteht.

Die Planung multifunktionaler Maßnahmen ist zur Vermeidung zusätzlicher Flächeninanspruchnahme (für Private und Landwirtschaft) gesetzlich vorgeschrieben. Damit kann dort auf eine zusätzliche Bepflanzung entlang der BAB 14 verzichtet werden.

Es bleibt zu konstatieren, dass die Notwendigkeit und die Zweckmäßigkeit einer vom Bauwerk 99A bis zur L 12 beidseits entlang der Trasse durchgängigen, 15 m breiten Eingrünung nicht gegeben sind. Eine derartige Eingrünung widerspricht vor allem der Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen.

Im Übrigen wird, wie den entsprechenden Aussagen im Erläuterungsbericht (Antragsunterlage 1, S. 207) zu entnehmen, die Trasse der BAB 14, VKE 2.2 beidseits durchgängig mit einer Wildschutzzäunung ausgestattet, um Kollisionen des Verkehrs mit Wild zu verhindern.

#### - Übersicht Pflanzmaterialien, Gestaltung der Pflanzflächen

Die Aufstellung einer Übersicht über die in den LBP-Maßnahmenblättern (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5) enthaltenen Empfehlungen zur Auswahl an Pflanzenarten und Saatgut ist im jetzigen Stadium der planerischen Vorbereitung der Kompensationsmaßnahmen nicht sinnvoll und überdies für die Planfeststellung nicht von Relevanz. Die Gestaltung der Pflanzflächen ist in den Unterlagen 12.2 – Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassennah) und 12.3 – Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (trassenfern) enthalten.

Die Konkretisierung der für die einzelnen Landschaftsbaumaßnahmen zu verwendenden Pflanz-



materialien und die Präzisierung der Gestaltung der Maßnahmenflächen sind regelmäßig Gegenstand der Abstimmungen u. a. mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde oder Forstverwaltung im Rahmen der Aufstellung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung nach der Planfeststellung.

- Maßnahme A<sub>CEF</sub>23

Die Maßnahme A<sub>CEF</sub>23 zur Anlage eines Krautsaumes mit extensivierter Bewirtschaftung entlang der von der K 1073 bis zur L 9 bestehenden Baumreihe westlich fernab der K 1461 dient der Schaffung von Lebensräumen insbesondere für die Avifauna (hier: Ortolan, Feldlerche). Der geforderten Umwandlung der Maßnahme in die Anlage einer 15 m breiten Strauch- und Baumhecke kann nicht entsprochen werden, weil diese dem Kompensationserfolg für beide Arten abträglich ist, siehe hierzu die Ausführungen in den jeweiligen Artenformblättern des Artenschutzbeitrages (Antragsunterlage 12.5, Ortolan - S. 76 ff., Feldlerche - S. 43 ff.) bzw. im LBP-Maßnahmenblatt (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 130 ff.).

- Maßnahme A<sub>CEF</sub>25

Die Maßnahme A<sub>CEF</sub>25 ist für die Arten Schleiereule, Braunkehlchen und Neuntöter konzipiert und dient multifunktional der Wiederherstellung des Landschaftsbildes mit Wirkung für die Ortstage Krevese. Die Strauchhecken sind für den Neuntöter vorgesehen und dienen als Abgrenzung der Maßnahmenfläche zum Acker.

Im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.3, Blatt 6) ist schematisch entlang der westlichen und nördlichen Grenze der Maßnahmenfläche A<sub>CEF</sub>25 ein nahezu durchgehender Bewuchs mit einer Strauchhecke bzw. Gebüsch ausgewiesen. Die Anlage einer vollständig durchgehenden Heckenbepflanzung wird in der weiteren Maßnahmendetaillierung im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung berücksichtigt.

- Maßnahme A<sub>CEF</sub>7

Die Bereiche der Maßnahme A<sub>CEF</sub>7, in denen die abschnittsweise Anlage von Röhricht und von Strauchhecken vorgesehen ist, sind dem LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.3, Blatt 7 und 8 sowie Antragsunterlage 12.2, Blatt 6) zu entnehmen. Der jeweilige Umfang dieser Pflanzungen, und zwar Röhricht mit ca. 0,08 ha und Strauchhecken mit ca. 0,23 ha, ist im LBP-Maßnahmenblatt (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 86) vermerkt.



Die Forderung, die Maßnahme vom Waldstück bei Dequede bis zur Trasse als durchgehende, 15 m breite Hecke auszuführen, ist nicht zweifelsfrei nachvollziehbar. Die vom Waldstück bei Dequede bis zur Maßnahmenfläche A<sub>CEF27</sub> südlich Röthenberg geplante Baum-Strauchhecke und der Strauchheckenabschnitt im weiteren Verlauf der Maßnahme A<sub>CEF7</sub> bieten bereits in Kombination mit der Maßnahme A<sub>CEF27</sub> ausreichende Sichthindernisse auf die Trasse aus Richtung Dequede. Für die Anlage einer 15 m breiten Hecke an dieser Stelle besteht unter Berücksichtigung der von der BAB 14-Trasse ausgehenden Beeinträchtigungen kein Erfordernis.

- Maßnahmen A<sub>CEF28</sub>/A<sub>CEF29</sub>

Die Maßnahmen A<sub>CEF28</sub> – Anlage von Grünland mit Einzelbäumen und Laichgewässern westlich von Röthenberg und A<sub>CEF29</sub> – Habitatverbesserung für Fledermäuse sowie Anlage eines Laichgewässers im Waldgebiet nordwestlich von Röthenberg, wie im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.3, Blatt 9) dargestellt, sind artenschutzrechtlich begründete Kompensationsmaßnahmen für folgende Tierarten: Laubfrosch, Knoblauchkröte, Große Bartfledermaus, Braunes/Graues Langohr und Zwergfledermaus. Sie dienen der Lebensraumaufwertung insbesondere für Amphibien und Fledermäuse. Zugleich stärken die Maßnahmen die Annahme des Fledermausüberführungsbauwerkes (Bauwerk 105Ü). Die Flächengröße der Maßnahmen resultiert aus den artspezifischen Lebensraumanforderungen und der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Arten. Die Ableitung der Flächengrößen erfolgte gutachterlich unter Verwendung aktueller Forschungsergebnisse und Arbeitshilfen des Bundes. Für detaillierte Aussagen wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Artenformblättern des ASB (Antragsunterlage 12.5, Laubfrosch S. 144 ff., Knoblauchkröte S. 136 ff., Große Bartfledermaus S. 191 ff., Braunes Langohr S. 169 ff., Graues Langohr S. 186 ff., Zwergfledermaus S. 226 ff.) sowie in den LBP-Maßnahmenblättern (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 149 ff. bzw. S. 152 ff.) verwiesen.

Wie der Darstellung im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.3, Blatt 9) oder im Grunderwerbsplan (Antragsunterlage 14.1, Blatt 7.1) zu entnehmen, sind die beiden westlich der Maßnahmenfläche A<sub>CEF28</sub> gelegenen Flurstücke Nr. 89 und 90 (Flur 3, Gemarkung Dequede) über den am südlichen Waldrand bestehenden Weg (Flurstücke Nr. 18 und 91) erreichbar. Die Gewährleistung der Befahrbarkeit des bestehenden Weges obliegt grundsätzlich den Unterhaltungspflichten des zuständigen Wegebaulastträgers. Bei Bedarf besteht die Möglichkeit, die Passierbarkeit des Weges durch eine entsprechende Aufflichtung im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und Umsetzung der Maßnahme A<sub>CEF28</sub> in Abstimmung mit dem Wegebaulastträger abzusichern.



Nach vorläufiger Prüfung und vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Abstimmung (u. a. mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde) ist derzeit einzuschätzen, dass eine Verschiebung der Maßnahmenfläche  $A_{\text{CEF}28}$  in westliche Richtung heran an den Waldrand machbar ist. Um für den sodann östlich verbleibenden Feldblock durch bessere Lage und Erreichbarkeit eine leichtere Weiterbewirtschaftung zu ermöglichen wird zugesagt, die Verortung der Maßnahme  $A_{\text{CEF}28}$  entsprechend zu ändern.

- Maßnahmen  $A_{\text{CEF}30}/A_{\text{CEF}41}$  und V18

Die Maßnahme  $A_{\text{CEF}30}$  zur Anlage einer Ruderalflur mit Baum-Strauchhecken auf einer Ackerfläche entlang des Weges westlich von Dequede ist eine artenschutzrechtlich begründete Kompensationsmaßnahme und dient der Schaffung von Lebensräumen insbesondere für die Avifauna (hier: Schleiereule, Rebhuhn, Neuntöter). Die Breite der Maßnahmenfläche mit 50 m ist zwingend zur Kompensation der Beeinträchtigung der genannten Vogelarten erforderlich. Die Flächengröße der Maßnahme resultiert aus den artspezifischen Lebensraumanforderungen und den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Arten. Die Ableitung der Flächengröße erfolgte gutachterlich unter Verwendung aktueller Forschungsergebnisse und Arbeitshilfen des Bundes. Für detaillierte Aussagen wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Artenformblättern des ASB (Antragsunterlage 12.5, Schleiereule S. 92 ff., Rebhuhn S. 86 ff., Neuntöter S. 71 ff.) sowie im LBP-Maßnahmenblatt (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 156 ff.) verwiesen.

Die Maßnahme wurde dergestalt verortet, dass sie für mehrere Vogelarten nutzbar ist und multifunktional auch eine Kompensation von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Landschaftsbild (hier Ortsrandeingrünung von Dequede/Sichtschutz zur Trasse) ermöglicht wird. Dies dient der Flächensparnis und damit der Reduzierung von Beeinträchtigungen in private und landwirtschaftliche Belange.

Um über den vom Birkenweg abzweigenden Weg einen 10 m breiten Zugang zu der westlich angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzfläche bzw. Bewirtschaftungseinheit abzusichern, vgl. Darstellung im LBP-Maßnahmenlageplan (Antragsunterlage 12.3, Blatt 10), ist die Maßnahmenfläche einschließlich Baum-Strauchhecke nicht bis unmittelbar heran an die Maßnahme V18 südlich entlang des Birkenweges vorgesehen. Das mit der Maßnahme verfolgte Ziel wird auch in der vorhandenen Ausprägung vollständig erreicht.

Sollte künftig festgestellt werden, dass im Zuge der als Leitstruktur entlang des Birkenweges und darüber hinaus vorgesehenen Gehölzpflanzungen (Maßnahme V18) im Umfeld der K 1072 am Abzweig Birkenweg nördlich Dequede verstärkt Wildwechsel auftreten und sich daraus auf der K 1072 ein Konflikt- bzw. Wildunfallsschwerpunkt entwickelt, sind durch die zuständige Verkehrs-



behörde und den zuständigen Straßenbaulastträger geeignete Maßnahmen (z. B. Aufstellen des Gefahrzeichens Nr. 142 (Wildwechsel) oder Installation einer Wildwarnanlage) zur Vermeidung und Minderung von Wildunfällen auf der K 1072 zu treffen.

- Maßnahme A<sub>CEF</sub>10

Die Maßnahme A<sub>CEF</sub>10 zur Anlage einer Ruderalflur mit Baumgruppen auf einer Ackerfläche am Rand des Waldgebietes Thüritzer Berg dient der Schaffung von Lebensräumen für die Avifauna (hier: Grauammer, Feldlerche, Heidelerche). Die Notwendigkeit des Maßnahmenumfangs von 6,51 ha resultiert aus den artspezifischen Lebensraumanforderungen und der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Arten. Die Ableitung der Flächengrößen erfolgte gutachterlich unter Verwendung aktueller Forschungsergebnisse und Arbeitshilfen des Bundes. Für detaillierte Aussagen wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Artenformblättern des ASB (Antragsunterlage 12.5, Grauammer S. 50 ff., Feldlerche S. 43 ff., Heidelerche S. 58 ff.) verwiesen. Eine Reduzierung der Maßnahmenfläche ist aus naturschutzfachlichen bzw. artenschutzrechtlichen Gründen nicht vertretbar.

Künftiger Eigentümer und Unterhalter der geplanten Maßnahmenfläche A<sub>CEF</sub>10 ist laut Angaben im LBP-Maßnahmenblatt (Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 96) die Bundesrepublik Deutschland, die die Nutzung der Fläche unter Beachtung der Hinweise und Anforderungen an eine zielbiotopspezifische Pflege ggf. einem dementsprechend Geeigneten überträgt.

Mit Blick auf die Auffassung der Ortschaft Krevese, die Maßnahme A<sub>CEF</sub>10 nütze als natürlicher Schallschutz dort keinem Menschen, ist generell Folgendes anzumerken:

Für ein Straßenbauvorhaben erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Form von Anpflanzungen (z. B. Aufforstungsmaßnahmen, Baumreihen, Baum-Strauchhecken oder Gebüsch) sind allein das Ergebnis der zugehörigen landschaftspflegerischen Begleitplanung auf Grund vorhabenbedingter Eingriffe in Natur, Landschaft und Tierlebensräume und den daraus resultierenden naturschutzfachlichen Anforderungen und Verpflichtungen des Bundes- und Landesnaturschutzrechtes, der europäischen Rechte zum Artenschutz und Schutz der gemeinschaftlichen Gebiete Natura 2000 als auch des Landeswaldgesetzes in Abwägung mit weiteren Belangen, z. B. der Agrarstruktur oder auch hinsichtlich der Verfügbarkeit bevorzugt zu beanspruchender öffentlicher Flächen.

In den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) ist Gehölz als Lärmschutzmaßnahme nicht enthalten. Großflächige Gehölzpflanzungen (z. B. Wald) stellen keinen Schallschirm im engeren Sinne dar. Deren Schallmindernde Wirkung besteht in der ständigen



Streuung des in das Gehölz eindringenden Schalls und der Geräuschabsorption im dichten Unterholz. Ein immer wirksames dichtes Unterholz kann nicht gewährleistet werden. Nur bereits beim Straßenbau vorhandener Wald kann als Schutzmaßnahme in Betracht kommen (siehe Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, Punkt 2.2.2.3a).

- Maßnahme A31

Der Hinweis der Ortschaft Krevese, anstelle der am Weg zwischen Dequede und Drüsedau im Lindenschlag für die geplante Aufforstungsmaßnahme A31 vorgesehene Fläche, eine ähnlich große Aufforstungsfläche am Osterburger Weg in Richtung Feldscheune zu suchen, um die Ansicht der Trasse vom Ortsausgang Krevese Richtung Stapel etwas abzumildern und die Betroffenheit der Landwirtschaft aufgrund der dort im Vergleich zur beantragten Maßnahmenfläche niedrigeren Ackerwertzahl zu mindern, ist nur in Bezug auf die Belange der Landwirtschaft nachvollziehbar.

Wie bereits oben in dieser Antwortstellungnahme dargelegt, sind durch die Gradienten der BAB 14 im Abschnitt zwischen der L 9 und dem Osterburger Weg, d. h., im Bereich des Windparks, auf Grund der gegebenen Geländetopographie und zzgl. der am westlichen Ortsrand von Krevese geplanten Anlage von Grünland mit Gehölzstrukturen (Maßnahme A<sub>CEF25</sub>) keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen für die Ortslage Krevese zu erwarten.

Zudem ist die Anlage einer Aufforstungsfläche und somit die Schaffung von Lebensraum für die Avifauna im bzw. nahe des bestehenden Windparks Krevese aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht vertretbar.

Die Aufforstungsmaßnahme A31 dient der Kompensation von Waldverlusten (insbesondere mit Klimaschutzfunktion). Zugleich erfolgt mit der Maßnahme eine Stärkung bzw. Sicherung des Waldverbundes für Wild. Die Verortung der Maßnahme ist das Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses mit der unteren Naturschutzbehörde, der unteren und oberen Forstbehörde und dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark.

- Ausmaß der umfangreich geplanten Ruderalfluren

Die im Rahmen des LBP-Maßnahmenkonzeptes vorgesehenen Ruderalfluren sind zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Planung von CEF-Maßnahmen) für die Avifauna zwingend notwendig.



- Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme durch die Gemeinde

Die Ortschaft Krevese lehnt die gegenwärtig gemäß den LBP-Maßnahmenblättern ihr zugedachte künftige Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmenflächen in Ermangelung entsprechend erforderlicher Kapazitäten ab. Das betrifft neben den Maßnahmen V18, A<sub>CEF</sub>7 und A<sub>CEF</sub>9 (vgl. Antragsunterlage 12.0, Anlage 5, S. 52, 87 und 92) auch Teilflächen der LBP-Maßnahmen, wo die künftige Unterhaltung dem bisherigen Unterhalter zugeordnet wurde.

Es ist richtig, dass nach Ablauf der jeweiligen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege durch den Vorhabensträger und Abnahme der einzelnen Bepflanzungsmaßnahmen durch die zuständige Naturschutzbehörde eine Übertragung der weiteren Unterhaltungspflege auf die Gemeinde erfolgen soll. Für die dauerhafte Unterhaltungspflege der jeweiligen Pflanzmaßnahme erhält die Gemeinde eine Aufwandsentschädigung, die nach der Planfeststellung ermittelt wird. Zur Durchführung und Finanzierung der Unterhaltungspflege für die Pflanzmaßnahmen wird zwischen dem Vorhabensträger und der Gemeinde zu gegebener Zeit eine Vereinbarung abgeschlossen.

Sollte die Gemeinde die Pflege der Flächen dennoch ablehnen, ist diese durch den Vorhabenssträger sicherzustellen.

**zu 3. Wegebau und Wirtschaftswegebau:**

- Gebrauch vorhandenes Straßen- und Wegenetz während der Bauphase für den Bauverkehr

Der Vorhabensträger und die Bauausführenden werden 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. Dazu erfolgt zur Beweissicherung vor Beginn der Bautätigkeiten eine Bestandsaufnahme der relevanten Straßen und Wege gemeinsam mit dem zuständigen Wegebausträger und Bauausführenden.

Auch wenn die Straße von Dequede nach Röthenberg zur künftigen Baustelle der BAB 14 führt oder die Kreisstraße 1072 im näheren Umfeld der künftigen Baustelle der BAB 14 verläuft, bedeutet dies nach dem heutigen Stand der planerischen Vorbereitung des Bauvorhabens nicht automatisch, dass diese Straßenverbindungen während der Realisierung des Vorhabens als Transport- oder Erschließungsweg von und zur Baustelle gebraucht werden.

Die Abstimmung und Festlegung der baubedingten Transport- und Erschließungswege erfolgen im Rahmen der weiteren Bauvorbereitung und Baudurchführung in Abhängigkeit der bautechnologischen Ablaufplanung und des Baufortschrittes sowie der Geeignetheit des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes.



- Verbindungsweg VW 4 Kre (Schliecksdorfer Weg) - Fahrbahnbreite

Durch das Hinzukommen der BAB 14, VKE 2.2 zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen nordöstlich von Schliecksdorf und durch den insofern östlich entlang der BAB 14 geplanten Wirtschaftsweg WW 4.1 Kre mit Anschluss an den Verbindungsweg VW 4 Kre (Schliecksdorfer Weg) unmittelbar östlich seiner Überführung über die BAB 14 (Bauwerk 98Ü) ist erhöhter landwirtschaftlicher Verkehr auf dem Verbindungsweg VW 4 Kre im Kreuzungsbereich mit der BAB 14 zu erwarten. Daher wird im Sinne Ziffer 3.2.3 der Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 2005 (Arbeitsblatt DWA-A 904, kurz: RLW 2005) und mit Blick auf die Minderung von Fahrbahnschäden infolge Gebrauch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zugesagt, für die Rampenbereiche der Überführung des Verbindungsweges VW 4 Kre die Breite der geplanten bituminösen Fahrbahn von 3,00 auf 3,50 m zu ändern.

- Ausbaustandard ländlicher Wege im Bereich Windpark Krevese

Der Ausbau (in Breite, Befestigung und Beanspruchung) vorhabenbedingt neu anzulegender oder zu ändernder ländlicher Wege im Bereich des Windparks Krevese (z. B. WW 7 Kre und VW 8 Kre) erfolgt mindestens gleichwertig zum Ausbaustandard der dort bestehenden Wege auf Grundlage der Regelungen nach den RLW 2005.

- Befahrbarkeit (ganzjährig, mit hohen Achslasten) der übrigen Wege im Gemeindegebiet

Die Absicherung der ganzjährigen Befahrbarkeit mit hohen Achslasten der übrigen Wege im Gemeindegebiet, die vorhabenbedingt im Rahmen der gegenständlichen Planfeststellung auszubauen oder neu anzulegen sind, wird in Übereinstimmung mit der entsprechend begründeten und nachvollziehbaren Forderung des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten (ALFF) Altmark nur für die ländlichen Wege zugesagt, die vom ALFF Altmark als Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung und ganzjährig hohen Transportbelastungen angesehen werden.

D. h., die Befestigung für diese hier geplanten Wege (VW 4 Kre und WW 5 Dr sowie VW 8 Kre) wird entsprechend Ziffer 8.5.1 RLW 2005 frostsicher und im Schichtenaufbau nach den Bauweisen des klassifizierten Straßenbaus gemäß Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001 (RStO 01) mit der Bauklasse VI erfolgen. Dementsprechend werden die betreffenden Planunterlagen zur Planfeststellung hin überarbeitet.



- Ausweichstellen

Entsprechend Ziffern 3.2.3 und 3.3.1.3 RLW 2005 genügen für Begegnungsfälle auf einstreifigen ländlichen Wegen die Seitenstreifen, Abzweigungen und Grundstückzufahrten und zusätzliche Ausweichen sind nur ausnahmsweise vorzusehen. Da gemäß Stellungnahme des ALFF Altmark in Anhörungsverfahren auf Grund der im Vorhabengebiet vorherrschenden großflächigen Landwirtschaft und dem insofern weitmaschigen Wegenetz nicht genügend Wegeabzweigungen und Grundstückzufahrten für den Begegnungsverkehr zur Verfügung stehen, werden weitere Ausweichstellen an den im Rahmen des Vorhabens neu anzulegenden oder zu ändernden ländlichen Wegen mit erhöhter Verkehrsbedeutung und häufigen Begegnungsverkehr berücksichtigt.

D. h., Lage, Anzahl und Ausbaustandard der notwendigen Ausweichstellen werden in Abstimmung mit dem ALFF Altmark noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt und die Planunterlagen dementsprechend geändert bzw. ergänzt, da die Auswirkungen der zu planenden Ausweichstellen auf den Grunderwerb (zusätzliche Flächeninanspruchnahme) und die Bilanzierung des Eingriffs in Natur und Landschaft (Mehrversiegelung) für die Planfeststellung von Relevanz sind.

- Feldzufahrten

Die an den im Rahmen des Vorhabens neu anzulegenden oder zu ändernden ländlichen Wegen soweit erforderlich herzustellenden Feldzufahrten werden zweckmäßigerweise im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten in Abstimmung mit den Bewirtschaftern, dem Wegebaulastträger und dem ALFF Altmark festgelegt.

- Abstand von Bepflanzungen entlang ländlicher Wege

Geplante wegebegleitende Bepflanzungen mit Bäumen, Hecken oder Sträuchern werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung unter Beachtung der Abstandsvorgaben gemäß Bilder 6.4, 6.5 und 6.6 RLW 2005 konkretisiert. Diesen Beispielen folgend beträgt für Bepflanzungen der zur Außenkante des Seitenstreifens bzw. der Wegekrone einzuhaltenen Mindestabstand 1,50 m.

Die pauschale und unbegründet gebliebene Forderung der Ortschaft Krevese, für Baum- und Strauchpflanzungen einen Abstand von 6,00 bzw. 5,50 m zur befestigten Wegekante einzuhalten, geht großzügig über diese Mindestanforderung der RLW 2005 hinaus. Ihr kann allerdings mit Rücksicht auf den sparsamen Umgang mit landwirtschaftlicher Nutzfläche nicht generell entsprechen werden, es sei denn, der Einzelfall erfordert zwangsläufig einen Abstand von größer 1,50 m,



z. B. auf Grund einer den Weg im Seitenraum begleitenden Entwässerungsanlage (Graben, Mulde).

#### **zu Forderungen aus Einwendungen ansässiger Jagdgenossenschaften:**

Der Hinweis auf die Forderungen in den Einwendungen ansässiger Jagdgenossenschaften, auf Grund der dort jeweils vorhandenen Wildwechsel im Bereich südlich Krevese eine weitere und am Birkenweg für Rot- und Damwild eine Wildbrücke vorzusehen, wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die entsprechenden konkreten Erwidern zu den betreffenden Einwendungen, die diese Forderungen enthalten, verwiesen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Anordnung der für Wild vorgesehenen Querungshilfen auf dem Gutachten bzw. Durchlässigkeitskonzept zur „Bewertung der Zerschneidungswirkung der BAB 14 auf die großräumigen faunistischen Funktionsbeziehungen“ (Steinbeis Transferzentrum Angewandte Landschaftsplanung c/o Universität Rostock, Agrar- und Umweltwissenschaftliche Fakultät, Lehrstuhl für Landschaftsplanung und -gestaltung durch Herrn Dr. Michael Henneberg und Frau Dipl.-Ing. Elke Peters-Ostenberg) basiert. Ausgehend von der Konfliktdarstellung wurden für die überregionalen, regionalen bis lokalen sowie die semiaquatischen Verbundbeziehungen, die durch die geplante Trasse zerschnitten werden, erforderliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt. Darüberhinaus wurden artenschutzfachliche, landschaftspflegerische, trassierungstechnische und bautechnische Aspekte berücksichtigt.

Zur Abstimmung der Anordnung der faunistischen Querungsbauwerke fand bereits am 01.07.2009 ein Termin mit den Fachämtern und -behörden (Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt, obere und untere Naturschutzbehörden, Bundesforstbetrieb/BIMA, obere und untere Forstbehörde, obere Jagdbehörde) statt.

Zudem wurde am 02.08.2010 das o. g. Gutachten beim Landkreis Stendal vorgestellt und abgestimmt. An diesem Termin nahmen ebenfalls die Jagdgenossenschaften und Jagdpächter sowie die untere Jagdbehörde, das Forstamt Nördliches Altmark und der Bundesforstbetrieb/BIMA teil.

#### **– Wildbrücke am Birkenweg für Rot- und Damwild**

Wie bereits in dieser Antwortstellungnahme (S. 6 f.) unter *Dammlage nordwestlich Dequede, Bereich Querung Birkenweg* ausgeführt, ist die Berücksichtigung einer Wildbrücke am Birkenweg nicht sinnvoll möglich. Stattdessen ist die am Birkenweg vorgesehene Wildunterführung (Bauwerk 105.2A) entsprechend der Anforderungen von Damwild gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Ausgabe 2008



(MAQ 2008) dimensioniert. Die lichte Weite beachtet die Hinweise nach MAQ 2008 und orientiert sich an den Anforderungen für die Leitart Damhirsch (vergleichbar mit der Größenordnung für Rothirsch: lichte Weite 40 m, vgl. MAQ 2008).

– Anordnung einer (weiteren) Wildbrücke südlich Krevese

Im Ergebnis des o. g. Durchlässigkeitskonzeptes besteht die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung bedeutender faunistischer Verbundkorridore im Bereich der Biese und im Bereich zwischen Krevese und Drüsedau. Insofern sind dort entsprechende, für Wild nutzbare Querungsbauwerke vorgesehen (Bauwerke 96A, 105Ü, 105.2A).

Nördlich der Biese und südlich Krevese besteht nach gutachterlicher Einschätzung kein bedeutender Wildwanderkorridor, der die Anlage einer weiteren bzw. zusätzlichen Wildquerungsmöglichkeit (Wildbrücke) rechtfertigt. Auch kann aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht im Zuge jedes bestehenden Wildwanderkorridors ein entsprechendes Querungsbauwerk vorgesehen werden. Stattdessen besteht durch die beidseitige Wildschutzzäunung der Autobahntrasse die Möglichkeit, dass das Wild zu den benachbarten bzw. nächstgelegenen Tierquerungsmöglichkeiten gelangt.

Im Auftrag



Breinig

- LSBB - RB S, FB S 21 – SB 2124 und SB 2125