



RA Karsten Sommer * Grolmanstr.39 * 10623 Berlin
Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt
Willy-Lohmann-Straße 7

06114 Halle/Saale

fristwährend zunächst per Fax:

Karsten Sommer
Rechtsanwalt und
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0
FAX: 030/28 00 95 15
Funk: 0173/20 31 865

Freitag, 21. Oktober 2005

**Planfeststellungsverfahren Neubau BAB A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin
VKE 1.2 – AS Wolmirstedt bis B 189 nördlich von Colbitz**
Unser Zeichen: 05-060 BUND LSA

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o. b. Angelegenheit zeige ich an, dass ich den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen-Anhalt e.V., dieser vertreten durch den Vorstand, Olvenstedter Straße 10, 39108 Magdeburg, vertrete.

Der BUND bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen und die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für dieses einzigartige Vorhaben in Sachsen-Anhalt.

Der BUND lehnt das Vorhaben „BAB A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin, VKE 1.2 – AS Wolmirstedt bis B 189 nördlich von Colbitz“ aus naturschutzfachlichen wie auch landwirtschaftspflegerischen Gründen sowie aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Gründen ab und nimmt in o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Der BUND wendet sich dagegen, dass mit dem zweiten Abschnitt des Vorhabens aus offenkundig sachwidrigen Gründen mit der Planfeststellung begonnen wurde. Es wurde dieser Abschnitt für das erste Planfeststellungsverfahren für die Durchsetzung der BAB A 14 unter unsachlichen Gesichtspunkten ausgesucht. Es geht hier gerade nicht darum, dass der Beginn der Planfeststellung in diesem Abschnitt sachlich geboten gewesen wäre. Vielmehr wurde dieser Abschnitt ausgewählt, da man in diesem Abschnitt mit dem geringsten Widerstand gegen Planung und Bau der BAB A 14 rechnet. Es gibt eine Reihe von Aussagen an der Planung Beteiligten, mit denen sich dies belegen lässt. Vor allem aber drängt sich dieser Eindruck auch aus sachlichen Gründen auf: Geboten gewesen wäre der Beginn der Planung mit dem ersten

Planfeststellungsabschnitt nördlich von Magdeburg, da es sich dabei um einen aus technischer Sicht und aus Sicht der dadurch hervorgerufenen Betroffenheiten problematischen Abschnitt handelt. Mit der Klärung des Mittel-Land-Kanals und mit einem Bau entlang mehrerer Ortschaften vor den Toren Magdeburgs birgt dieser Abschnitt ein besonderes Konfliktpotential. Auf der anderen Seite kann die Realisierung dieses Abschnittes jedoch auch nicht ohne weiteres im weiteren Planfeststellungsverfahren vorausgesetzt werden, da es eben massive Konflikte gibt, die zunächst zu lösen wären, bevor mit den nachfolgenden Planfeststellungsabschnitten begonnen werden kann. Eine Planung, die dies nicht berücksichtigt und den nachfolgenden Abschnitten gezielt herauszielt, um den Rechtsschutz der Betroffenen möglichst unter praktischen Gesichtspunkten dadurch zu beschneiden, dass in einem als unproblematisch angesehenen Abschnitt bereits Tatsachen geschaffen werden, um sich dem Vorwurf auszusetzen, dass sie das besonders hohe Risiko hervorrufen, ein planungsrechtliches Torso zu produzieren.

Der BUND wendet sich mit aller Entschiedenheit gegen den Versuch, durch den Beginn der Planfeststellung in einem für unproblematisch gehaltenen Abschnitt Tatsachen zu schaffen und dadurch den Versuch zu unternehmen, den Rechtsschutz gegen das Vorhaben faktisch zu beschneiden.

Der BUND ist zu einer abschließenden Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren aus verschiedenen Gründen derzeit noch nicht in der Lage und behält sich – selbstverständlich - vertiefende und ergänzende Ausführungen vor, jedoch auch weitere inhaltliche Ausführungen.

Der BUND hat ein Anhörungsschreiben, datiert mit dem 31.08.2005, Anfang September diesen Jahres erhalten. Mit dem Anhörungsschreiben wurde eine Kurzfassung der Planfeststellungsunterlagen übersandt. Dies ist dem Anhörungsschreiben nicht ohne weiteres zu entnehmen. Der BUND war gehalten, die Planfeststellungsunterlagen zunächst durchzusehen, auf Vollständigkeit und ggf. nachzufordernde bzw. einzusehende weitere Unterlagen durchzusehen und sodann einzelne Unterlagen an einzelne ehrenamtliche Mitglieder des BUND weiterzugeben, die die Stellungnahme verfassen. Der BUND verfügt über kein hauptamtliches Personal mit Ausnahme des Geschäftsführers, so dass die Arbeit des BUND ausschließlich ehrenamtlich geleistet wird. Die Durchsicht der Unterlagen ist in Zusammenarbeit mit dem Unterzeichnenden auch zeitnah erfolgt. Mit Schreiben vom 13.09.2005 haben wir uns an die Anhörungsbehörde mit einem Antrag gewandt, eine Reihe von Unterlagen zusätzlich zu übersenden.

Der Antrag wurde mit einem Schreiben vom 22.09.2005 dahingehend beantwortet, dass in die vollständigen Planfeststellungsunterlagen an den öffentlich bekannt gemachten Auslegungsorten und in weiteren Unterlagen beim Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt in Halle an der Saale Einsicht genommen werden könne. Die Frist zur Stellungnahme wurde auf dem 18.10.2005 festgesetzt. Unter diesen Umständen konnte den ehrenamtlichen Mitarbeitern, denen bis dahin nur wenige Unterlagen zur Verfügung gestellt werden konnte, lediglich der Hinweis gegeben werden, dass sie sich Kenntnis von den weiteren Unterlagen durch Akteneinsicht beschaffen mögen. Dies konnte zwischen dem 23.09. und der Frist zur Abgabe der Stellungnahme allerdings nicht von allen beteiligten ehrenamtlichen Mitarbeitern geleistet werden, so dass die Akteneinsicht von einzelnen Mitgliedern des BUND wahrgenommen werden musste, die wiederum ihre Erkenntnisse weiter vermitteln mussten. Dadurch entstanden Reibungsverluste und zeitliche Verzögerungen. Letztlich ist eine Stellungnahme bis zum 18.10.2005 vollumfänglich nicht zu leisten. Hinzukommt, dass wegen der laufenden Herbstferien in Sachsen-Anhalt seit vergangener Woche einzelne Mitarbeiter

rien in Sachsen-Anhalt seit vergangener Woche einzelne Mitarbeiter gar nicht mehr zur Verfügung stehen.

Unter diesen Gesichtspunkten war eine vollumfängliche Stellungnahme bis zum 18.10.2005 nicht zu leisten. Hierzu hat die Anhörungsbehörde wesentlich beigetragen, indem sie die Übersendung eines vollständigen Exemplars der Planfeststellungsunterlagen verweigerte und weitere Unterlagen ebenfalls nicht übersandte.

1. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag ist nicht „abgearbeitet“!

Der BUND hatte bereits im Raumordnungsverfahren die Erwartung geäußert, dass der im Bedarfsplan und FStrAbG zu dem Vorhaben verankerte naturschutzfachliche Planungsauftrag erfüllt wird. Die Forderung wird für das Planfeststellungsverfahren bekräftigt. Das ist mit den vorliegenden Unterlagen nicht geschehen. Aufgrund der besonderen Bedeutung, die dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Planungsprozess zukommt, ist die Position des BUND hierzu gesondert darzustellen, bevor unter den Gesichtspunkten Bedarf und Variantenprüfung darauf noch im Kontext eingegangen wird.

Die aus Umweltsicht positivste Innovation des BVWP 2003 ist die Stärkung der naturschutzfachlichen Bewertung. Mit einem „Früherkennungssystem“ hat das Bundesamt für Naturschutz alle Straßenplanungen ermittelt, die ökologisch besonders problematisch sein könnten. Für die ermittelten knapp 800 Projekte schloss sich eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfung an, bei der die Beeinträchtigung von hochrangigen Naturschutzgebieten geprüft wurde. Ca. 470 Projekte erwiesen sich als so problematisch, dass bereits auf dieser groben Planungsebene absehbar war, dass sie mit dem europäischen Naturschutzrecht kollidieren und damit bei den nachfolgenden Planungsverfahren ein hohes Durchsetzungsrisiko in sich bergen.

Nach Umplanungen und teilweisem Verzicht blieben ca.130 Projekte übrig, die ein „sehr hohes Umweltrisiko“ und/oder eine „unvermeidliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten“ aufweisen. Im BVWP 2003 erhielten sie deshalb einen „naturschutzfachlichen Planungsauftrag“, der die Bedarfsanerkennung bis zur Lösung des Konflikts zwischen Naturschutz und Straßenbau aufhebt. Zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes geprüft werden. Insgesamt stärkt die URE damit die Integration von Umweltgesichtspunkten in die Straßenplanung. Damit dies tatsächlich zu einer umweltgerechten Verkehrsplanung beiträgt, muss sichergestellt sein, dass:

- die Bedarfsfrage im einzelnen Planungsprozess auf den dem BVWP und FStrAbG mit Bedarfsplan nachfolgenden Planungsstufen unabhängig von der Verankerung im Bedarfsplan zum BVWP so aufbereitet wird, dass sich daraus ein spezifisches Gewicht jedes einzelnen für die Planung angeführten Gesichtspunkts gegenüber den gegen das Vorhaben sprechenden insbesondere naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ableiten lässt,
- eine umfassende Prüfung der Alternativen unter Einschluss verkehrskonzeptioneller Alternativen durchgeführt wird,
- Umweltverbände an den Entscheidungen beteiligt und unmittelbar über Statusveränderungen bei Projekten informiert werden,

- Entscheidungen über die ökologischen Planungsaufträge in separaten Berichten begründet und dokumentiert werden und bei der Projektumsetzung die Einhaltung dieser Auflagen sichergestellt wird.

In der Begründung zum FStrAbG (Bundestags-DS 15/1657 S.21) heißt es, die in der Umwelt-
risikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik sei abzuarbeiten. Die Prob-
lematik ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht abgearbeitet. Weiter heißt es in der Be-
gründung:

*„Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen
Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Aus-
bau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“*

Diesen Anforderungen genügen die vorliegenden Unterlagen besonders unter zwei zentralen
Aspekten nicht:

- Der Bedarf ist nicht nachvollziehbar dargestellt. Das Gewicht der für das Vorhaben
angeführten Gesichtspunkte ist nicht zu erkennen. Es wurde nicht einmal der Versuch
einer Quantifizierung zum Zwecke der qualifizierten Gegenüberstellung mit anderen
Belangen gemacht. Die Belange sind ohne in sich schlüssige Ableitung lediglich behauptet und aneinandergereiht. Die Studien, auf die sich die Behauptung der Belange
stützen will, geben keine hinreichend schlüssige Begründung für gerade dieses Vorha-
ben.
- Die Alternativenprüfung berücksichtigt bei der Prüfung der Alternativen mit Abwick-
lung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht einmal die Mindestvorga-
ben einer allgemein planungsrechtlich gebotenen Alternativenprüfung, geschweige
denn erhöhte Anforderungen aus einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag. Die
Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens könnten in der zuvor be-
schriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Stra-
ßennetz nicht erreicht werden, ist so banal, dass sie nicht hätte erwähnt werden müs-
sen. Es fehlt aber jede Darstellung, an welchen Zielen welche Abstriche erforderlich
wären, wollte man den Verkehr über das bestehende Netz (mit Ausbauten/Ergänzungen)
abwickeln und welche Folgen diese Abstriche wiederum für das Er-
reichen des Gesamtziels des Vorhabens hätten. Dies muss in jedem Falle quantifiziert
werden, um in der Abwägung sachgerecht berücksichtigt werden zu können.

Die Unterlagen werden damit den Anforderungen an einen naturschutzfachlichen Planungs-
auftrag bei weitem nicht gerecht.

2. Bedarf, Rechtfertigung

Eine Rechtfertigung des Vorhabens ist in vollem Umfang erforderlich, sie kann nicht durch
einen Verweis auf den Bundesverkehrswegeplan ersetzt werden. Im Bundesverkehrswegeplan
1992 war die A 14 nicht im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Bundesverkehrswegeplan
2003 ist sie zwar als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ eingestuft aber mit dem
Vorbehalt eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages versehen. Dieser kommt
zu Stande, weil das Umweltisiko der Gesamttrasse als sehr hoch eingestuft wurde. Welche
Folge der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag hat, ergibt sich aus Nr. 3.4.6.2 des
Bundesverkehrswegeplanes: Der Planungsauftrag umfasst eine Überprüfung des Vorhabens

und seiner Alternativen, insbesondere auch den Ausbau des bestehenden Netzes. Erst nach Abarbeitung dieses Auftrages, Bericht hierüber gegenüber dem Bundestag und Aufnahme des Vorhabens in den Straßenbauplan (als Anlage zum Bundeshaushalt) wird das Projekt zum vordringlichen Bedarf. Da nach hiesigen Erkenntnissen bisher eine Aufnahme in den Straßenbauplan gerade nicht erfolgt ist, ist eine umfassende und nachvollziehbare Rechtfertigung des Vorhabens erforderlich. Dem wird die pauschale Betrachtungsweise in den Unterlagen nicht gerecht.

Für den Neubau der A 14 fehlt der Bedarf. Der Neubau der A 14 wird als ein Vorhaben dargestellt, das in gigantischem Ausmaße Verkehr anziehen und das Verkehrsaufkommen in diesem Raum um ein Mehrfaches erhöhen wird. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen sind nicht erwünscht und nicht gerechtfertigt. Von im Jahre 2000 gezählten 12.000 Kfz/Tag auf der B 189 im Bereich Mose/Colbitz soll der Verkehr auf prognostizierte 54.000 Fahrzeuge (38.000 auf der A 14, 16.000 auf der B 189) ansteigen.

Die Prognosezahlen sind nicht glaubhaft. Bereits die Prognose ohne Bau der A 14 mit einem Verkehrsanstieg auf bis zu 19.000 Fahrzeuge/Tag auf der B 189 widerspricht deutlich den strukturellen Entwicklungen, die für diesen Bereich allein einen Bevölkerungsrückgang von 2002 bis 2020 um bis zu etwa 20 % prognostizieren. Eine Prognose, die einen echten Verkehrsbedarf auf dieser Verbindung aufzeigt, ist aber erforderlich, da sonstige Vorzüge den Bau der Trasse nicht rechtfertigen können. Das wird deutlich an folgenden Beispielen:

Als Vorteil wird allgemein die Verbesserung der Erschließungssituation genannt. Ein Vergleich mit der Planung des sog. blauen Netzes im Land Brandenburg zeigt jedoch für den Abschnitt der A 14 im Lande Brandenburg beispielhaft, dass sich die Erschließungssituation durch kleinteilige Maßnahmen im Bestandsnetz auf annähernd den gleichen Stand verbessern lässt, wie durch den Bau der A 14. Die im Erläuterungsbericht angeführte Verbesserung der Verkehrsbeziehung zu den Nord- und Ostseehäfen ist nicht relevant. Die Verkehrsbeziehung zu den Nordseehäfen wird durch die A 14 überhaupt nicht verbessert, die Entfernung von Magdeburg zu den Ostseehäfen Kiel und Rostock wird gerade einmal um 30 und 70 km verkürzt. Von einer relevanten oder gar im Verhältnis zu dem erheblichen Aufwand für das Vorhaben stehenden Erschließungsvorteil kann nicht die Rede sein. Das gilt auch für den Freizeitverkehr, für den hier beispielhaft das Heidecamp angeführt wird. Das Heidecamp ist jedoch ein relativer kleiner 5-Sterne-Campingplatz, für den die in rund 300 m Entfernung und auf einem 7 m hohen Damm geführte A 14 eher einen Nachteil darstellen dürfte.

Vor allem jedoch wurde das konkret beantragte Vorhaben überhaupt nicht gerechtfertigt. Beantragt ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ausschließlich ein sehr kurzer Abschnitt der A 14, der mit den südlich und nördlich anschließenden Abschnitten zunächst noch nicht in unmittelbarem Zusammenhang gesehen werden kann, da die Planfeststellungsverfahren für die nachfolgenden Abschnitte gar nicht in kürzerer Zeit beginnen sollen. Zu fordern ist daher, dass ein Bedarf für diesen hier beantragten Abschnitt der A 14 dargelegt wird. Das ist versäumt worden.

Die mit der A 14 einhergehenden Folgen, die Belastung des Gebietes mit enormen Verkehrsmengen, das Abziehen der Wirtschaftskraft aus dem ländlichen Raum, die großflächige Verlärmung, der Schaden an Grundstückswerten und Tourismus, sind daher nicht gerechtfertigt.

Im einzelnen:

2.1 Fehlender gesetzlich festgestellter Bedarf

Das Gesamtvorhaben A 14 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im 5. FstrAbÄndG als laufendes und fest disponiertes Vorhaben im Vordringlichen Bedarf eingestuft (Projekt ST5142). Für das Projekt wurde ein naturschutzfachlicher Planungsauftrag erteilt. Soweit wird die gesetzliche Bedarfseinstufung im Erläuterungsbericht (Erläuterungsbericht, Seiten 6 und 10 f.) richtig dargestellt. Nicht vermerkt wurde dort aber die vom „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ bewirkte Einschränkung: Das Projekt wird nur – wie es die Begründung des FstrAbÄndGesetzes formuliert – *fiktional* in diesen Bedarf eingestellt (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf – Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21 linke Spalte). Das bedeutet, dass der Bedarf solange suspendiert ist, bis der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag auf der Grundlage eines Umweltberichts vom Bundesumweltminister und vom Bundestag aufgehoben wird.

Dem Planungsträger wird gleichzeitig aufgegeben das Umweltrisiko zu minimieren und eine FFH-verträgliche (und nicht nur „nicht erheblich beeinträchtigende“) Ausgestaltung des Projektes zu entwickeln. Außerdem soll untersucht werden, ob Alternativen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Dann berichtet der Bundesverkehrsminister dem Bundestag über diese Ergebnisse. Der Bundestag soll sie bei der Einstellung des Projektes in den Straßenbauplan berücksichtigen. Erst dann wird ein Projekt mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf – Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21 rechte Spalte).

Die entsprechende Formulierung im BVWP 2003 ist eindeutig. Sie verlangt insbesondere die Prüfung von Ausbaualternativen gegenüber Neubauplanungen:

„Für die Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das BMVBW dem Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt beschließen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des FStrAbG festgestellt ist.“ (Bundesverkehrswegeplan 2003, Seite 19 f.).

Genau dieses Vorgehen ist für die A 14/ST5142 bisher nicht ausgeführt.

- Bisher wurde keine FFH-verträgliche Ausgestaltung des Projektes entwickelt.
- Bisher wurde der Ausbau vorhandener Straßen nicht ernsthaft geprüft und Alternativen wurden vorzeitig aus dem Verfahren ausgeschlossen (die sog. Null-Plus-Varianten ist aufgrund des Auftrags an die Gutachter eine Neubau- und keine Ausbauvariante).
- Bisher besteht keine Einstellung in den Straßenbauplan.

- Bisher besteht keine gesetzliche Bedarfsbegründung und damit keine Rechtfertigung für die Planung einer Autobahn.

2.2 Fehlender verkehrlicher Bedarf und keine Entlastung für Colbitz

Auch der verkehrliche Bedarf begründet in keiner Weise den Bau einer BAB.

Ohne Bau der A 14 (Prognose-Nullfall) geht die Straßenbaubehörde von einer Verkehrsbelastung der B 189 von abschnittsweise bis zu 19.000 KFZ pro 24 h im Jahr 2015 aus. Diese Zahl gilt laut Aussage des Erläuterungsberichtes für jene Streckenabschnitte, die im Jahr 2000 11.000 bis 12.000 KFZ/24 h abwickelten. Für Colbitz geht die Straßenbaubehörde von 12.000 KFZ/24 h im Jahr 2000 aus und sagt für 2015 16.000 KFZ/24 h voraus (Erläuterungsbericht, Seiten 8 und 15). Als Grundlage für diese Aussagen wird der Ergebnisbericht der im März aktualisierten Verkehrsuntersuchung genannt (Erläuterungsbericht, Quelle [1]). Doch dieser Ergebnisbericht macht gar keine Aussagen zum Prognose-Nullfall sondern nur zum Analysefall: Dem Bau der Autobahn.

Die B 189 besitzt den Regelquerschnitt RQ 10,5 und kann damit Verkehrsaufkommen bis ca. 18.000 KFZ problemlos und sicher bewältigen. Laut RAS-Q 96 sogar ist dies sogar „unabhängig von den Randbedingungen Schwerverkehrsanteil, Längsneigung und Kurvigkeit“ möglich (RAS-Q 1996, Seite 15 ff. und Abbildung 5). Die B 189 wird selbst Verkehrsaufkommen bis 20.000 KFZ/24 h aufgrund ihrer langen Geraden bewältigen können.

Damit kann das bestehende Straßennetz selbst nach der Prognose die Verkehrsbelastung im Jahr 2015 problemlos abwickeln.

Für den Fall des Baus der Autobahn (Analysefall) geht die Straßenverkehrsbehörde auf Basis der genannten Prognose von einem Verkehrsaufkommen von 35.000 bis 40.000 KFZ/24 h auf der A 14 aus (Erläuterungsbericht, Seite 9). Für die B 189 werden im Bereich Colbitz auch dann 16.000 KFZ pro Tag erwartet (Erläuterungsbericht, Seite 8).

Sollten diese Zahlen stimmen, so bringt der Bau der A 14 keine Entlastung für Colbitz sondern ausschließlich täglich ca. 35.000 zusätzliche KFZ auf der Autobahn.

Für dieses Verkehrsaufkommen ist die BAB 14 mit einem RQ von 29,5 überdimensioniert: Der kleinere Autobahn-Querschnitt RQ 26 kann problemlos bis zu 55.000 KFZ/24 h bewältigen (RAS-Q 1996, Seite 15 ff. und Abbildung 5). Dann wären angepasstere Trassierungsparameter möglich.

Die Straßenbaubehörde schlägt damit den Bau einer Autobahn vor, die einerseits überdimensioniert ist und andererseits ausschließlich für den Verkehr nötig ist, den sie selbst anzieht.

Die zugrundeliegende Prognose, der Ergebnisbericht der „Verkehrsuntersuchung BAB 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin“ (Erläuterungsbericht, Quelle [1]) ist ohne Aussagekraft: Der Ergebnisbericht gibt keinerlei Hinweise auf die verwendete Methodik und die zugrundeliegenden Annahmen. Damit ist der sogenannte Ergebnisbericht höchstens als Thesenpapier einzuordnen, keinesfalls aber als belastbare Grundlage für den Bau eines Großvorhabens, das den letzten großen unzerschnittenen Raum Deutschlands zerstört und 700 Mio. Euro öffentlicher Gelder benötigt.

Das tatsächliche Verkehrsaufkommen mit dem zu rechnen sein wird, ist wesentlich niedriger als im Erläuterungsbericht angenommen. Aufgrund der realen Verkehrsentwicklung der letzten Jahre, dem steigenden Benzinpreis – mit weiterhin zu erwartender Steigerung aufgrund global steigender Nachfrage und sinkenden Förderkapazitäten – und des demographischen Wandels wird das Verkehrsaufkommen sinken. Diese drei Aspekte werden in der Prognose wohl eben so wenig berücksichtigt wie in der Aktualisierung der VUNO von 2002, die von den selben Autoren stammt.

Ein Bedarf für den Bau der gesamten BAB A 14 von Magdeburg nach Schwerin ist nicht gegeben. Der Erläuterungsbericht schafft es nicht, einen Bedarf plausibel und nachvollziehbar zu begründen. Auch aus dem Verweis auf die Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO) lässt sich keine Rechtfertigung ableiten, denn zum einen beruht die VUNO auf veralteten Daten, zum anderen leitet sie einen Bedarf für den Bau einer völlig neuen Autobahn zwischen Magdeburg und Ludwigslust nicht wissenschaftlich ab, sondern hat offenbar die Aufgabe, eine politische Entscheidung nachträglich zu begründen. Die Mindestvoraussetzung, die das BVerwG als Rechtfertigung verlangt, nämlich dass das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist (zuletzt BVerwG vom 15.01.04, Az. 4 A 11.02), ist nicht erfüllt.

Die Verkehrsverhältnisse in der Region

Der Erläuterungsbericht stellt fest: „Die B 189 (in Verbindung mit der B 5 außerhalb Sachsen-Anhalts) stellt die einzige leistungsfähige überregionale Nord-Süd-Bundesstraßenverbindung zwischen den Oberzentren Magdeburg und Schwerin dar“ (Erläuterungsbericht, Seite 12). Damit ist klargestellt: die B 189/B 5 sind leistungsfähige (Bundes-) Fernstraßen.

Als erstes Argument für den Bau der A 14 nennt der Erläuterungsbericht die zunehmende Bedeutung der Nord- und Ostseehäfen, die gemeinsam mit der Fertigstellung der A 14 das Verkehrsaufkommen zwischen Magdeburg und Schwerin ansteigen lasse (Erläuterungsbericht, Seite 12).

Dieser Effekt ist aber ausschließlich darauf zurück zu führen, dass die A 14 die Verbindungen zwischen Magdeburg und Schwerin und damit zwischen Magdeburg und Ostseehäfen wie Kiel, Rostock und Wismar um maximal 70 km verkürzt. Die Verbindung zu den beiden wichtigen Nordsee-Häfen kann die A 14 aber nicht verbessern: Nach Bremerhaven ist die bestehende Strecke sogar um 140 km kürzer.

Auch im weiteren Verlauf bringt die A 14 keine Verbesserung. Selbst die Strecke von Rostock nach Halle beträgt über die A 24/A 10/A 9 nur 360 km während man über die A 14 etwa 15 km länger fahren müsste.

<i>Entfernung nach Magdeburg</i>	<i>ohne A 14 (Bestand)</i>	<i>über A 14 (Planung)</i>
von Bremerhaven	310 km	450 km
von Hamburg	280 km	280 km
von Kiel	375 km	345 km
von Rostock	325 km	290 km
Wismar	275 km	240 km

Das zweite von den Straßenbaubehörden vorgetragene Argument für den Bau der A 14 ist der Freizeitverkehr. Insbesondere wird das Heide-Camp Colbitz als Grund für steigendes regionales und überregionales Verkehrsaufkommen genannt.

Das Heide-Camp ist ein relativ kleiner 5-Sterne Camping-Platz, der neben seiner guten Ausstattung mit der Ruhe der Heidelandschaft und der dort unberührten Natur sowie der großen unzerschnittenen Landschaft wirbt.

Damit wird es bald bald vorbei: Die A 14 wird in 300 Metern Entfernung vom Freizeitzentrum (Erläuterungsbericht, Seite 29) auf einem etwas über 7 Meter hohen Damm (Erläuterungsbericht, Seite 38) vorbei führen. Als Lärmschutz sind lediglich einige Lärmschutzfenster vorgesehen.

Die Auswirkungen auf das vom Heide-Camp generierte Verkehrsaufkommen sind offensichtlich: Es wird sinken.

Als drittes Argument wird die laut Prognose bis 2015 ansteigende Verkehrsbelastung genannt (Erläuterungsbericht, Seite 12).

Zweispurige (vierspürige) Bundesstraßen haben in der Regel eine Kapazität von bis zu 20.000 KFZ pro 24 Stunden. Ausgehend von der niedrigen Belastung in Colbitz von 12.000 KFZ/24 Stunden im Jahr 2002 (Ministerium oder Amt: Verkehrsmengenkarte Jahr) müsste fast eine Verdoppelung eintreten, um die B 189 zu überlasten. Das ist ebenso unrealistisch wie die zugrundegelegten Prognosen. Deren Ergebnisse sind nur durch unwahrscheinliche Annahmen erklärbar.

Auch die allgemeine Verkehrszunahme kann auf keinen Fall einen Ausbau rechtfertigen. Gegenüber dem Jahr 2001 resultiert im Jahre 2004 ein Zuwachs der Verkehrsleistung in Deutschland (inklusive Wachstumskerne!) um 2,7 % („Verkehr in Zahlen 2005/2005“).

Das vorhandene Straßennetz der Region wird das realistisch zu erwartende Verkehrsaufkommen vollkommen zureichend abwickeln können.

Als viertes Argument für den Bau der A 14 wird die Unverträglichkeit zwischen der städtebaulichen Situation einiger Orte und dem angeblich zu erwartenden Verkehrsaufkommen genannt. Zudem entstünden Überlagerungen des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs mit dem „übergeordneten Fernverkehr“ (Erläuterungsbericht, Seite 12).

Schon allein durch die ausbleibende Verkehrssteigerung verliert dieses Argument an Gewicht.

Zum Thema der Überlagerung unterschiedlicher Verkehre ist erstens zu bemerken, dass Bundesfernstraßen für alle Verkehrsarten gewidmet und ausgebaut sind und nicht nur für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr. Da zweitens nicht ausgeführt wird, welche Anteile der örtliche und der überörtliche Verkehr am Aufkommen in den einzelnen Ortschaften hat, ist nicht nachvollziehbar welche Entlastung der Bau der A 14 für die Ortschaften bringt. In der Regel – das zeigen mehrere Untersuchungen der letzten Jahre (unter anderem des Bundesverkehrsministeriums im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung 2003) – wird der Anteil des

Durchgangsverkehrs und damit die Entlastungswirkung von Umfahrungen überschätzt. Das gilt umsomehr für großräumige Umfahrungen wie eine BAB.

Nur aufgrund detaillierter Zählungen im Einzelfall kann eingeschätzt werden, ob eine Umfahrung Entlastung bringt und wie sie gestaltet werden muss, um dieses Ziel zu erreichen. Ein solches Vorgehen wurde vom BUND und den örtlichen Bürgerinitiativen mehrfach gefordert, wird von den Planungsträgern aber verweigert.

Damit fehlt auch dieser Behauptung eine nachvollziehbare Grundlage.

Auch das fünfte und sechste Argument basieren auf der unrealistisch Annahme einer Verkehrssteigerung und entbehren damit ebenso belastbarer Basis.

Darüber hinaus wird auf den Abschnitt zum Verkehrsaufkommen und zu dem behaupteten raumordnerischen Defiziten in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren verwiesen und diese vollinhaltlich wie folgt in Bezug genommen:

„2.5 Verkehrsaufkommen, raumordnerische Defizite

Auf S. 20 des Erläuterungsberichts wird behauptet, dass ohne die Realisierung der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin das Verkehrsaufkommen der B 189 in einigen Abschnitten von 10.000 Kfz/d im Jahr 2000 auf 18.000 Kfz/d im Jahr 2015 ansteige. Derartige Belastungen seien in den Ortsdurchfahrten der B 189 bedingt durch die Überlagerung des überregionalen Verkehrs mit dem innerörtlichen Verkehr nicht vertretbar und führten im Bereich der plangleichen Knotenpunkte zu erheblichen Stauerscheinungen und zu einem Absinken der Verkehrssicherheit.

Aus der VUNO 1995, S. 118 ergibt sich für den Prognose-Null-Fall 2010 eine Belastung der B 189 zwischen 8.000 und 20.000 Kfz, rund zur Hälfte der Strecke werden weniger als 12.000 Kfz prognostiziert. Im Falle der Realisierung der A 14 gehen die Unterlagen für den Bereich Magdeburg bis Stendal von 35.000 – 45.000 Kfz/d und im Bereich Stendal bis Wittenberge von 22.000 – 32.000 Kfz/d bezogen auf das Jahr 2015 aus. Die B 189 werde zwischen 4.000 und 13.000 Kfz/d entlastet. Gemittelt über die hier gegenständliche Gesamtstrecke der A 14 geht die VUNO 1995 von einer Belastung 2010 von 23.000 (Tabelle auf S. 146, Bild 6.2-4) bzw. unter Berücksichtigung eines Ausbaus weiterer Strecken (Varianten G und H) von 29.000 (Tabelle S. 168, Bild 7.1.4) Fahrzeugen täglich aus. In der VUNO 2002 wird bei Realisierung der Variante G des Gesamtvorhabens mit einer mittleren Belastung von 32.000 Kfz/d im Jahr 2015 gerechnet. Damit falle die Belastung etwas geringer aus, als in der VUNO 1995 prognostiziert (Kurzbericht VUNO 2002, S. 8).

Beim Bau der A 14 soll sich demnach das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Verkehrs auf der parallel verlaufenden B 189 rund verdreifachen. Diese Einschätzung ist unrealistisch. Es wäre Aufgabe der Raumordnungsunterlagen, eine derartige Einschätzung nachvollziehbar darzulegen. Dies geschieht aber weder in den Unterlagen noch in der VUNO. Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, dass zu erwartende Verkehrsaufkommen in einem vernünftigen Prognosehorizont

1. *im Falle der Nullvariante*
 - b) *im Falle des zügigen Ausbaus der B 189 samt Ortsumfahrungen*
2. *im Falle des alleinigen Baus der A 14*
 - d) *im Falle der Realisierung der übrigen von der VUNO propagierten Vorhaben umfassend und nachvollziehbar darzulegen.*

Die A 14 soll zu einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten Colbitz, Dolle, Buchholz, Stendal, Erxleben und Seehausen (Ortsrandbereich) führen (S. 20 des Erläuterungsberichts). Es werden keine Argumente genannt, warum dieselbe Entlastung nicht auch durch Ortsumfahrungen erreicht werden kann. Die Frage ist um so mehr berechtigt, als die Ortsumfahrung Stendal der B 189 ohnehin als neues Projekt in den vorranglichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 aufgenommen wurde.

Bereits jetzt liegen nach den Feststellungen der VUNO die Fahrzeiten zwischen den Oberzentren im von der RAS-N vorgegebenen Rahmen. Durch den Bau der A 14 werden nach den Unterlagen lediglich 23 % der als ungünstig eingestuften Fahrzeiten zwischen den Oberzentren, den Ober- und Mittelzentren und den Mittelzentren signifikant verkürzt (S. 21 Erläuterungsbericht). Die größten Fahrzeitverkürzungen sollen auf den Verbindungen zu den Verkehrslandeplätzen Magdeburg und Parchim erreicht werden. Letzteres kann kein tragendes Argument sein: Lt. Luftverkehrsstatistik gab es im gewerblichen Luftverkehr in Parchim im gesamten Jahr 2002 weniger als 1.500 Einsteiger, in Magdeburg lag die Zahl knapp über 1.500. Es ist nicht ersichtlich, dass in absehbarer Zeit das Verkehrsaufkommen dieser Landeplätze derart steigen würde, dass es als Begründung für den Bau einer mehr als 150 km langen Autobahn herhalten könnte. Da inzwischen auch klar ist, dass der Flughafen Stendal nicht gebaut wird, wird die Autobahn auch in so fern nicht benötigt.

Abgesehen davon, dass das Kriterium der Erreichbarkeit einer Region nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen (vgl. oben) als Bedarfsbegründung in einer strukturschwachen Region ohnehin untauglich ist, weil sich hierdurch die örtliche wirtschaftliche Situation u.U. sogar noch verschlechtert, erreicht die A 14 weniger als für ¼ der als schlecht erreichbar eingestuften Gebiete eine Verbesserung. Letzteres verdeutlicht um so mehr, dass marginale Verbesserungen der Erreichbarkeit ein Projekt, was derart gravierende andere Probleme hervorruft, nicht rechtfertigen kann.

Im übrigen werden die raumordnerischen Defizite von der betroffenen Bevölkerung als nicht so gravierend empfunden, wie sie dargestellt werden. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass nicht bereits durch einen schonenden Ausbau der B 189 Verbesserungen, dort wo sie erforderlich sind, erreicht werden können.

Einen wesentlichen Teil der nach den Unterlagen erwarteten höheren Verkehrsbelastung macht der deutschland- bzw. europaweite Fernverkehr aus, der nach dem Bau der A 14 durch das Gebiet geleitet werden soll. Eine Durchleitung von überregionalem Verkehr kann aber die wirtschaftlichen / strukturellen Probleme der Region nicht lindern. Das Gegenteil ist Fall: Eine höhere Verkehrsbelastung macht die Region unattraktiv in den wenigen derzeitigen Entwicklungschancen wie dem Tourismus entlang der Elbe. In so fern dürfte es sich als Kernfrage des Raumordnungsverfahrens herausstel-

len, ob den Zielen der Region – soweit durch den Autobahnausbau überhaupt positive Signale gesetzt werden können (vgl. oben) – hinsichtlich der angeblichen Defizite in der Erreichbarkeit und raumordnerischer Sicht nicht in gleicher Weise durch den Ausbau der bestehenden Bundesstraße und der Errichtung notwendiger Ortsumgehungen Rechnung getragen werden kann. Die VUNO trifft hierzu weder in ihrer ersten Version noch in ihrer Aktualisierung eine Aussage. Sofern diese Frage aber nicht nachvollziehbar und umfassend begründet bejaht wird, kann ein Bedarf für einen 4-streifigen Neubau nicht bejaht werden. Mangels Beschäftigung mit dieser Kernfrage wird beantragt,

das Raumordnungsverfahren abzuberechnen.

Im Erläuterungsbericht wird ein steigendes Verkehrsaufkommen um durchschnittlich 3.000 bis 4.000 Kfz/d prognostiziert. Daraus wird pauschal eine Überlastung der jetzigen B 189 gefolgert. Ohne die Realisierung der A 14 steige das Verkehrsaufkommen der B 189 in einigen Abschnitten von 10.000 Kfz/d im Jahr 2000 auf 18.000 Kfz/d im Jahr 2015 an (S. 20 des Erläuterungsberichts). Eine derartige Verkehrsbelastung kann mit einer Bundesstraße mühelos bewältigt werden. Eine 2-streifige Bundesstraße nach Straßenkategorie A II kann nach den geltenden Richtwerten für Fernstraßenplanungen eine Verkehrsbelastung von 16.800 bis 24.000 Kfz/24h bewältigen. Berücksichtigt man beispielsweise die jetzigen Zahlen für den Abschnitt Seehausen-nördliche Landesgrenze von 7.5000 Kfz/24h, ergibt sich daraus eine prognostizierte Verkehrsmenge von 10.500 bis 11.500 Kfz/24h. Aus diesem Verkehrsaufkommen kann nicht auf zunehmende Stauerscheinungen und eine zunehmende Unfallhäufigkeit geschlossen werden.

Weiter wird gerügt: Bei der Planung wurde im Wesentlichen auf den Quell- und Zielverkehr innerhalb des von der A 7, A 2, A 10 und A 24 umgrenzten Untersuchungsraumes abgezielt. Den Transitverkehren zwischen den angrenzenden Wirtschaftszentren Leipzig/Halle/Magdeburg, Hamburg und Braunschweig/Wolfsburg wurde kaum Bedeutung beigemessen. Historisch gewachsene Verkehrswege und Verkehrsrichtungen wurden ignoriert. Die Straßenbauplanung der DDR wurde beibehalten. In dem beplanten Bereich entsteht wieder keine Ost-West Verbindung. Der H-Variante fehlt jegliche Ost-West Orientierung und damit jegliche Entlastungswirkung für den zunehmenden Ost-West Verkehr.

Die raumordnerischen Entwicklungsziele (I.4.2) zielen im Kern nahezu ausschließlich auf die überregionale Verbindung der Ballungszentren ab und nicht auf die Erschließung der zwischen diesen Zentren liegenden ländlichen Räume.

Der Neubau der A 14 als Fernverkehrsverbindung zwischen Mitteldeutschland und den Nordseehäfen, also der Verbindung für den die größte Verkehrsnachfrage besteht, stellt gegenüber der B 71 einen Umweg von 70 km dar. Dies führt zu einem viel höheren Treibstoffverbrauch und damit zu sehr viel höheren CO₂ Belastungen.

Weiterhin ist die Region auch bereits durch die ausgebauten bzw. im Bau befindlichen Bundesstraßen 4, 188 und 189 gut erschlossen. Im Bereich Magdeburg - Stendal kommt es sogar zu einer 10-spurigen Nord-Süd Trasse (B189n, B189, A14). Es werden den bestehenden fünf Nord-Süd-Autobahnen im Norddeutschen Raum weitere zwei hinzugefügt.

Die erschließende Wirkung der entlang der Elbe geführten A 14 ist außerdem sehr gering, weil zwischen Magdeburg und Wittenberge auf einer Länge von 100 km nur eine Elbbrücke bei Tangermünde vorhanden ist.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass bisher Gründe, die einen Bedarf der A 14 rechtfertigen könnten, weder vorgetragen noch ersichtlich sind. Angesichts des enormen Risikopotentials und der Stellung unter den naturschutzfachlichen Vorbehalt sind an eine Rechtfertigung aber sehr hohe Anforderungen zu stellen.“

2.3. Keine Förderung einer strukturschwachen Region und negative regionalwirtschaftliche Effekte

Der Bedarf einer A 14 Magdeburg – Schwerin wird in erster Linie mit der Förderung einer strukturschwachen Region begründet. Dabei wird seitens des Vorhabensträgers ohne jegliche Prüfung oder Beschäftigung mit aktuellen wissenschaftlichen Befunden vorausgesetzt, dass der Bau einer Autobahn zu einer wirtschaftlichen Belebung der Region führen wird. Diese Auffassung ist fachlich nicht haltbar.

Die Teile der Länder Sachsen-Anhalts, Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns, in denen das Projekt A 14 liegt, werden im Erläuterungsbericht auf S. 7 als strukturschwacher ländlicher Raum mit sehr starken Entwicklungsproblemen bezeichnet. Die besonders schlechte allgemeinwirtschaftliche Situation und die ungünstigen Entwicklungsbedingungen seien auf die Lage im Bereich der ehemaligen innerdeutschen Grenze und die schlechte verkehrliche Anbindung zurück zu führen. Hohe Arbeitslosigkeit und wirtschaftliche Defizite führten zu ernstzunehmenden sozialökonomischen und sozialen Problemfeldern, woraus sich ein grundsätzlicher Handlungsbedarf ergebe, der im Sinne eines zwingenden Grundes des öffentlichen Interesses zu verstehen sei (S. 8 f. Erläuterungsbericht).

Das Gesamtprojekt (sog. Hosenträgervariante) führe zu einer optimalen verkehrlichen Anbindung der Regionen Altmark, Prignitz und Ludwigslust. Abgesehen davon, dass diese Annahme zweifelhaft ist, weil Verkehrsflüsse in erheblicher Intensität quer durch das Untersuchungsgebiet, insbesondere in Süd-Ost-Richtung fließen, lässt sich hiermit keine Aussage darüber treffen, ob ein Autobahnbau die angesprochenen wirtschaftlichen und sozialen Probleme messbar mindern könnte. Bereits mit dem gesunden Menschenverstand lässt sich erkennen, dass selbst eine hervorragende verkehrliche Anbindung einer strukturschwachen Region keine Besserung verschafft. Das ergibt sich u.a. aus den vorgelegten Unterlagen: Die Autobahn 24 (Berlin-Hamburg) – unzweifelhaft eine wichtige und gut ausgebaute Verkehrsachse im europäischen Netz – führt mitten durch das Gebiet mit den stärksten Entwicklungsproblemen in der Bundesrepublik (z.B. Prignitz). Wer sich entlang der A 24 bewegt, findet überall (teils) leer stehende Gewerbegebiete. Das Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen ist so viel höher als die Nachfrage, dass es auf absehbare Zeit vollkommen unrealistisch ist, eine wirtschaftliche Belebung durch die Schaffung neuer Verkehrswege anzunehmen. Auch die A-20 hat es in Mecklenburg-Vorpommern nicht vollbracht, eine wirtschaftliche Verbesserung einer ganzen Region einzuleiten. Weiterhin zeigt sich anhand aktueller Bevölkerungsstatistiken (z.B. <http://www.lds-bb.de>), dass die Bereiche der besonders strukturschwachen Region, die bereits jetzt verkehrstechnisch gut angebunden sind, in gleicher Weise mit einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgang und den damit verbundenen Problemen zu kämpfen haben.

Die Bundesverkehrswegeplanung und die Argumentation für den Bau der A 14 erwarten positive Regionalwirtschaftliche Effekte (spricht: „Wirtschaftswachstum“) durch den Autobahnbau. Doch diese Hoffnung stützt sich auf veraltete Untersuchungen. So stellte Frerich in den siebziger Jahren solche Wirtschaftsförderung durch Autobahnbau fest (Johannes Frerich: Die regionalen Wachstums- und Struktureffekte von Autobahnen in Industrieländern. Berlin 1975). Darauf basiert noch heute die pauschale Annahme eines positiven Arbeitplatzeffektes neu gebauter Autobahnen. Doch gibt es für diese Annahme keine wissenschaftlichen Belege mehr.

Wahrscheinlicher sind Sogeffekte auf ländliche oder strukturschwache Räume durch neue Verkehrsanbindungen statt Wachstumsimpulse. So stellt Junesch auf Basis eines Reviews verschiedener einschlägiger Untersuchungen fest:

„Unbestreitbar stellt ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine der Grundvoraussetzungen für hochentwickelte Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften dar. ... Während in den Entwicklungsländern positive regionale Effekte relativ schnell nachzuweisen sind, sieht dieses in hochentwickelten Volkswirtschaften, wie der Bundesrepublik Deutschland, zunehmend schwieriger und kontroverser aus. So können zahlreiche jüngere Untersuchungen ... nicht mehr belegen, dass durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein wirtschaftliches Wachstum induziert wird“ (Richard Junesch: Untersuchungen zur Bedeutung der Verkehrserschließung für Standortqualitäten. Stuttgart 1996).

Insbesondere für periphere Räume, wie das Gebiet um die Verlängerung der A 14 stellt Lutter fest:

„Die bisher stets vermuteten großräumigen Wirkungen des Fernstraßenbaus sind unter heutigen Bedingungen im Bundesgebiet kaum noch zu erwarten. Eine weitere Verbesserung radialer Fernstraßenverbindungen ... wird eher die Sogeffekte auf die ländlichen Räume verstärken“

(Horst Lutter: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn 1980).

Er widerlegt außerdem, dass durch Fernstraßenbau stark positive Beschäftigungseffekte ausgehen und Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflusst würden.

Prof. Dr. Gather, Fachhochschule Erfurt, hat im Januar 2003 unter dem Titel „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen“ ein umfangreiches Forschungsvorhaben vorgelegt, welches zu dem Ergebnis gelangt, dass sich gerade in strukturschwachen Regionen durch die Nähe zu einer Autobahn keine positiven wirtschaftlichen Effekte erzielen lassen. Aufgrund des höheren Konkurrenzdrucks und der besseren Erreichbarkeit stärkerer und damit interessanterer Regionen könne es sogar zu einem beschleunigten Anstieg der Arbeitslosigkeit und einem Verlust an Kaufkraft kommen:

„Insgesamt hat das Beispiel Thüringen gezeigt, dass vor allem bei ohnehin bestehenden Wachstumsimpulsen eine gute Verkehrsinfrastruktur ein regional-wirtschaftliches Wachstum begünstigen kann. Die Hoffnung, allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ohne flankierende Maßnahmen wirtschaftliches Wachstum zu induzieren, kann dagegen sicherlich nicht aufrecht erhalten werden. Als Ergebnis der regionalsta-

tistischen Analyse haben sich Autobahnen als nicht unbedingt notwendig und keinesfalls hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung erwiesen: In einem geeigneten wirtschaftlichen Umfeld strukturstarker Regionen können sie zahlreiche regionalwirtschaftliche Indikatoren positiv beeinflussen; in strukturschwachen Teilräumen besteht allerdings die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen“ (vgl. S. 93 des genannten Forschungsvorhabens).

Für die neuen Bundesländer untersuchte Gather in Thüringen, ob der Bau der BAB 4, der BAB 9, der BAB 38 und BAB 71/73 positiven Einfluss auf die Entwicklung des Gewerbes im Umfeld der Autobahnen hat (Prof. Dr. Manfred Gather: Regionale Effekte des Fernstraßenbaus in den neuen Bundesländern, Erfurt 1999). Seine Ergebnisse machen deutlich, dass ein direkter Zusammenhang zwischen Gewerbeflächenentwicklung bzw. -belegung und Verkehrsinfrastrukturausstattung nicht nachweisbar ist. Denn die Standortwahl von Unternehmen ist von verschiedenen Faktoren abhängig, von denen die Verkehrsinfrastruktur nur ein Faktor unter vielen (Gewerbeflächenangebot, räumliche Lage zu Absatz- und Beschaffungsmärkten, bauliche Erweiterungsmöglichkeiten/Größe und Zuschnitt verfügbarer Grundstücke, Arbeitskräftepotential (qualitativ und quantitativ), Lohnkostenniveau, Steuerbelastung und Kommunalabgaben, öffentliche Förderung, Umweltschutzauflagen usw.) ist. Außerdem zeigen seine Ergebnisse deutlich, dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Gewerbegebietsentwicklung und der Anbindung zum Autobahnnetz des Landes Thüringen besteht.

Damit fehlt der Behauptung, die BAB 14 könnte zu mehr Wachstum und Wohlstand im nördlichen Sachsen-Anhalt beitragen, jegliche Grundlage.

Bei der hier getroffenen Region handelt es sich unstrittig durchweg um ein strukturschwaches Gebiet. Die negativen Konsequenzen sind ebenso zu erwarten.

Die zitierte Untersuchung ist die einzige, die sich dezidiert mit den Zusammenhängen zwischen regionaler Entwicklung und Fernstraßenbau in den östlichen Bundesländern befasst. Aus ihr geht aber hervor, dass sie sich durchaus mit neueren Untersuchungen aus den westlichen Bundesländern in Übereinstimmung bringen lässt.

Folgende weitere Argumente sprechen gegen die Bejahung des Bedarfs:

- Die extrem niedrige Bevölkerungsdichte wird mit oder ohne A 14 aufgrund der geringen Geburtenraten und der Arbeitsmarktsituation weiter abnehmen. Die technische und soziale Infrastruktur ist unzureichend und wird de Facto abgebaut. Regionale Theater, Einkaufsmöglichkeiten sowie sozio-kulturelle Angebote für junge und ältere Menschen werden geschlossen. Dem kann die A 14 nichts entgegen setzen. Die hierfür vorgesehen Mittel könnten regional sehr viel gewinnbringender eingesetzt werden.
- Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist eingeschränkt und wird - jedenfalls nach dem Bau der A 14, der einseitig den Individualverkehr fördert - noch weiter reduziert, beispielsweise durch die Abbestellung von SPNV Strecken durch die Landesregierung.
- Die im agrarstrukturellen Wandel arbeitslos gewordene Bevölkerung kann aufgrund der fehlenden Arbeitsplätze im sekundären und tertiären Sektor nicht aufgefangen

werden. Diese Situation wird durch die andauernde Rationalisierung und Technisierung der landwirtschaftlichen Betriebe und die Gentechnikoffensive der Landesregierung vertieft. Die A 14 wird den Rationalisierungsdruck der im Einzugsgebiet liegenden landwirtschaftlichen Betriebe weiter erhöhen. Die Betriebe werden durch Stellenstreichungen reagieren.

- Die Investitionstätigkeit bewegt sich auf geringem Niveau und wird vermutlich auch nicht steigen, da die Rahmenbedingungen im nach Osten erweiterten Europa deutlich günstiger sind. Aufgrund der peripheren Lage im europäischen Integrationsprozess droht der Raum vielmehr weiter aus dem Blickfeld zu geraten.
- Die Abwandlung der jungen Bevölkerung bewirkt anhaltende Binnenwanderungsverluste, die durch den Autobahnbau eher verstärkt werden, wie man nach dem Autobahnbau Schwerin-Hamburg sehen konnte.
- Beispiele aus den Regionen Bernburg und Schwerin zeigen, dass durch die schnellere Erreichbarkeit der Ballungszentren keine Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Gebieten auftritt. Auch der Ausbau der BAB A 14 Halle - Magdeburg zeigt, dass zwar der Durchgangsverkehr erleichtert wird, eine wirtschaftliche oder soziale Erschließung des Raumes aber nicht erfolgt. Untersuchungen, wie eine Studie des britischen Verkehrsministeriums, welche die bisher umfassendste Untersuchung zu Wirkungen des Fernstraßenbaus ist, und die bereits erwähnte Studie von Prof. Gather, Fachhochschule Erfurt, weisen nach, dass Autobahnbau keine wirtschaftsfördernde Maßnahme für die hier betroffene Region darstellt.
- Die Anbindung an transeuropäische Netze hilft erfahrungsgemäß ausschließlich Ballungsräumen und nicht den strukturschwachen ländlichen Räumen.
- Eine neue Autobahn bringt jedenfalls in der Bilanz keine Arbeitsplätze für die betroffene Region, das Holz für das Zellstoffwerk Arneburg wird auch nach dem Autobahnbau nicht aus Magdeburg geliefert werden. Direkt an der Autobahn entstehende Arbeitsplätze (Autobahnmeisterei, Rasthöfe) können den Verlust von Stellen außerhalb der Autobahn nicht ausgleichen.
- Auch während des Baus der A 14 wird keine Reduzierung von Arbeitslosigkeit in der Region erfolgen, denn die Baulose sind international auszuschreiben und werden Betrieben mit entsprechenden Referenzen übertragen, die ihr know how, die technische Ausrüstung und die spezialisierten Arbeitskräfte mitbringen. Nur wenige Kleinaufträge im Randbereich werden für die einheimische Bauwirtschaft abfallen. Dagegen könnten die Maßnahmen zur Ertüchtigung der B 189 von der Bauwirtschaft Sachsen-Anhalts bzw. der Region mit einem kurzfristigeren Planungsvorlauf realisiert werden.
- Das Projekt „Flughafen Stendal“ wird nicht mehr weiter verfolgt.
- Der Wirtschaftsfaktor Tourismus, der hier noch im Entstehen ist, wird gefährdet. In der Altmark ist der Tourismus durch Landschaftstourismus, den sog. „sanften Tourismus“ geprägt. Touristen kommen in die Altmark wegen der intakten Natur. Die Autobahn zerschneidet wertvolle Naturschutzgebiete, verschandelt das Landschaftsbild, sorgt für ständigen diffusen Lärm und Schadstoffbelastungen und wird dem Wirtschaftsfaktor Tourismus in Elbenähe nachhaltig schaden.

Festzuhalten ist, dass alles dafür spricht, dass mit dem Bau der A 14 die in der Region so notwendigen Impulse für eine positivere gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung nicht gesetzt werden können. Es gibt sogar die wissenschaftlich begründete Annahme, dass die örtliche Situation durch den Autobahnbau nochmals verschlechtert werden wird.

Die vorliegenden Unterlagen befassen sich mit den hier angeführten Punkten nicht. Sie sind als einseitig und oberflächlich einzustufen. Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, unter Berücksichtigung der hier dargestellten Erwägungen, den Bedarf aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht nachvollziehbar und unter Beachtung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zu begründen. Die bisherigen Erwägungen sind als oberflächlich und pauschalierend zurück zu weisen.

2.4. VUNO hat Notwendigkeit des Neubaus der A 14 nicht festgestellt

Nach den Planfeststellungsunterlagen soll ein Bedarf für die A 14 auch aus raumordnerischen Defiziten (Erreichbarkeit einzelner Gemeinden) und verkehrlichen Gründen (Überlastung der bestehenden Verbindungen, insbesondere einiger Ortsdurchfahrten) gegeben sein. Die Unterlagen stellen in so weit aber keine eigenen Überlegungen an, sondern verweisen auf die VUNO in ihrer Ursprungsversion und Fortschreibung 2002.

Die VUNO stellt zwar – unter teilweise methodisch nicht nachvollziehbarem Vorgehen und Verwendung sich zwischenzeitlich als fehlerhaft erwiesener Daten – hinsichtlich der Erreichbarkeit einiger Gemeinden raumordnerische Defizite und die zu erwartende verkehrliche Überlastung einzelner Abschnitte bzw. Ortsdurchfahrten fest. Jedoch liegt die prognostizierte Verkehrsbelastung ohne den Bau der Autobahn in weiten Bereichen unterhalb von DTV-Werten von 15.000, jedenfalls aber in einem Bereich, der nach der RAS-Q 1996, Punkt 3.1.3 noch von Bundesstraßen bewältigt werden kann. DTV-Werte von 20.000 und mehr sind für Bundesstraßen auch nichts Ungewöhnliches. Die Untersuchung liegt nicht in Bereichen, bei denen sich der Neubau einer Autobahn mit einem Regelquerschnitt, der für einen DTV-Wert bis zu knapp 70.000 Kfz ausgelegt ist, ohne weitere Erwägungen geboten ist. Vielmehr lässt sich der angebliche Bedarf auch durch den Ausbau der bestehenden und parallel laufenden B 189 samt der Errichtung von Ortsumfahrungen und – soweit erforderlich – planfreien Kreuzungen oder streckenweisen mehrspuriger Erweiterung befriedigen.

Letzteres wurde aber nicht untersucht. Vielmehr wurde politisch (mehrfach) beschlossen, die A 14 zu errichten (vgl. beispielsweise Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage aus dem Jahr 2002, Bundestagsdrucksache 15/107, S. 22; sog. Kanzlerautobahn aufgrund von Bekundungen kurz vor der Landtagswahl SNT 2002). Diesem politischen Willen beugt sich die VUNO und untersucht – nach der Plan-Null-Variante – nicht den Ausbau des bestehenden Netzes, sondern versucht den Neubau der Autobahn mit den durch den Bau selbst und die übrigen Verbindungen im Untersuchungsgebiet erst entstehenden Verkehr zu begründen. Dieses Vorgehen zeigt nicht nur, dass der Verkehr, der durch die neue Trasse in das Untersuchungsgebiet erst hineingeführt werden soll, den Interessen der lt. Grundziel zu fördernden Region entgegen läuft, sondern auch, dass entgegen der im BVWP 2003 für den Fall eines naturschutzfachlichen Vorbehalts ausdrücklich formulierten Anforderungen (Prüfung des Ausbaus des bestehenden Netzes) gehandelt wurde (vgl. oben).

Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, unter Berücksichtigung des Ausbaus des bestehenden Netzes unvoreingenommen nachzuweisen, dass ein Bedarf für den kompletten Neubau einer BAB im geplanten Korridor besteht und das Planfeststellungsverfahren so lange auszusetzen.

2.5. VUNO methodisch fehlerhaft aufgrund veralteter Grunddaten

Grundlage der VUNO 1995 waren die Bundesverkehrszählungen 1990, 1993 (vgl. S. 11). Ob die Fortschreibung der VUNO tatsächlich aktuellere Grunddaten verwendet hat, kann anhand der hier lediglich vorliegenden Kurzfassung nicht abschließend beurteilt werden. In der Kurzfassung wird zwar angegeben, dass die (vorläufigen?) Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2015 eingeflossen seien. In welchem Detailgrad dies geschehen ist und ob die – unstrittig – besonders im Bereich der geplanten A 14 stark veränderten Grunddaten tatsächlich unter allen Gesichtspunkten Berücksichtigung gefunden haben, ist jedoch fraglich. Hier wird weiterer Vortrag angekündigt.

Die VUNO 1995 stellte keine eigenen Berechnungen zur Prognose der Verkehrsnachfrage des Fernverkehrs an (VUNO S. 107). Diese Entscheidung wurde vom Auftraggeber getroffen (S. 16 VUNO 1995). Stattdessen wurde auf die Prognose für den damaligen Bundesverkehrsweplan mit Planungshorizont 2010 zurückgegriffen. Die Analysewerte aus der Bundesfernstraßenplanung beziehen sich auf den Zustand 1990. Für die VUNO wurden sie auf Grundlage von Eckdaten der amtlichen Statistiken auf das Jahr 1993 angepasst (VUNO 1995, S. 33).

Demnach ist festzuhalten, dass die VUNO 1995, die wiederum von ihrer Konzeption und Ergebnissen Grundlage für die VUNO 2002 ist, auf einer völlig veralteten Datengrundlage basiert. Für den Bereich der A 14 lassen sich hiermit heute keine Aussagen mehr treffen. Die Prognosen, die der Empfehlung der VUNO 1995 zu Grunde liegen, sind fern der Realität. Anhand der offiziellen Statistiken des Landes ist offenbar, dass die prognostizierten Verkehrsströme weit über den angesetzten Prognosehorizont hinaus nicht erreicht werden. Anfang der 90iger Jahre ging man noch davon aus, dass es in den neuen Ländern innerhalb von 10-15 Jahren zu einer Angleichung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse kommen wird. Dies ist bekanntlich nicht eingetreten, vielmehr stagniert der Prozess seit Jahren.

Die VUNO 1995 basiert auf Angaben zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, die in Bild 4.1-4 (S. 37) wiedergegeben werden. Dazu ist folgendes zu sagen: Der Bevölkerungsrückgang in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern wurde weit unterschätzt. In der direkt von der A 14 betroffenen Region wurde offenbar sogar von einer Zunahme der Bevölkerung ausgegangen. Wie die anliegende Tabelle von der Internetseite des statistischen Landesamtes zeigt, ist die Bevölkerung des Landes bereits jetzt erheblich geringer, als für das Jahr 2010 prognostiziert. Für die durch die A 14 betroffenen Landkreise wird jetzt mit einem Bevölkerungsrückgang bis 2020 gegenüber 2002 zwischen 11 und mehr als 18 % gerechnet.

3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose nach Kreisen

Kreisfreie Stadt Landkreis Land	Basisjahr 2002	Prognosejahr 2020	Bevölkerungs- veränderung	
	Personen			%
Dessau, Stadt	79 449	59 856	-19 593	-24,7
Anhalt-Zerbst	75 888	59 124	-16 764	-22,1

Bernburg	68 349	53 427	-14 922	-21,8
Bitterfeld	104 696	75 641	-29 055	-27,8
Köthen	68 906	55 550	-13 356	-19,4
Wittenberg	127 919	100 716	-27 203	-21,3
Halle (Saale), Stadt	239 355	195 149	-44 206	-18,5
Burgenlandkreis	139 353	109 309	-30 044	-21,6
Mansfelder Land	104 970	80 187	-24 783	-23,6
Merseburg-Querfurt	132 180	103 533	-28 647	-21,7
Saalkreis	81 496	71 341	-10 155	-12,5
Sangerhausen	66 134	51 746	-14 388	-21,8
Weißenfels	76 672	59 917	-16 755	-21,9
Magdeburg, Stadt	228 170	197 258	-30 912	-13,5
Ascherleben-Staßfurt	100 218	73 478	-26 740	-26,7
Bördekreis	78 287	65 735	-12 552	-16,0
Halberstadt	77 876	64 958	-12 918	-16,6
Jerichower Land	98 897	80 830	-18 067	-18,3
Ohrekreis	117 136	103 680	-13 456	-11,5
Stendal	136 866	112 006	-24 860	-18,2
Quedlinburg	76 812	60 934	-15 878	-20,7
Schönebeck	75 321	58 888	-16 433	-21,8
Wernigerode	94 556	79 774	-14 782	-15,6
Altmarkkreis Salzwedel	99 405	82 547	-16 858	-17,0
Sachsen-Anhalt	2 548 911	2 055 585	-493 326	-19,4

Aktualisierung: 30.03.2004

Der Kurzbericht der VUNO 2002 erkennt zwar in der Anlage 1, dass die Bevölkerung im Raum der A 14 – entgegen der Annahmen von 1994 – erheblich abnehmen wird. Grundlage hierfür ist offenbar eine Prognose von 1997. Die oben abgedruckte Landesprognose ist allerdings neueren Datums und spricht eine noch deutlichere Sprache. Sie hätte Berücksichtigung finden müssen. Die VUNO 2002 zieht aus dem Bevölkerungsrückgang nicht die erforderlichen Schlüsse: Betrachtet wird offenbar nur noch das gesamte Untersuchungsgebiet, zu dem immerhin mehr als 1/3 der niedersächsischen und die gesamte Hamburger Bevölkerung zählt. Hier wird es lt. Prognose zu einem Anstieg der Bevölkerung kommen, der die Verluste im östlichen Untersuchungsbereich überkompensiert. Im Planfeststellungsverfahren ist aber nicht das gesamte Untersuchungsgebiet der VUNO, sondern der Bedarf alleine der A 14 zu berücksichtigen. Es stellt sich somit als methodisch fehlerhaft dar, den Ansatz der VUNO ohne weiteres auf das Planfeststellungsverfahren für einzelne Abschnitte der A 14 zu übertragen.

Der Bedarf einer A 14 wurde wesentlich auf Mängel in der Erreichbarkeit von Regionen im/am Korridor der A 14 gestützt. In so fern reicht eine überschlägige Betrachtung auf Grundlage des gesamten Untersuchungsgebietes – wie sich dieser im Kurzbericht der VUNO 2002 findet - keinesfalls aus. Vielmehr müssen die Auswirkungen der A 14 auf ihren Einzugsbereich auch ohne die Verwirklichung der übrigen Vorhaben untersucht werden. Ob dies geschehen ist, kann nach Durchsicht des Kurzberichts nur bezweifelt werden.

Hinsichtlich der Arbeitsplätze ist die VUNO 1995 ebenfalls viel zu optimistisch gewesen, wie die Zahlen des statistischen Landesamtes aus dem Jahre 2003 zeigen:

Erwerbstätige und Arbeitnehmer mit Arbeitsort im Land Sachsen-Anhalt 1991 bis 2002

Jahr	Erwerbstätige		Arbeitnehmer	
	Jahresdurchschnitt	Veränd. z. VJ	Jahresdurchschnitt	Veränd. z. VJ
	Anzahl in 1 000	in %	Anzahl in 1 000	in %
1991	1 274,1	x	1 211,6	x
1992	1 125,9	-11,6	1 057,9	-12,7
1993	1 099,8	-2,3	1 027,1	-2,9
1994	1 121	1,9	1 041,9	1,4
1995	1 136	1,3	1 054	1,2
1996	1 113,5	-2,0	1 031	-2,2
1997	1 092,9	-1,9	1 008,5	-2,2
1998	1 093,1	0,0	1 007,1	-0,1
1999	1 082,7	-1,0	997,9	-0,9
2000	1 058	-2,3	974,1	-2,4
2001	1 039,9	-1,7	954,1	-2,1
2002	1 024,6	-1,5	937,9	-1,7

Aktualisierung: 10.11.2003

Die Anzahl der Arbeitsplätze nimmt kontinuierlich ab, auch bis 2005 hat sich dieser Trend fortgesetzt. Die VUNO ging demgegenüber von einer leichten Zunahme aus. Bereits jetzt zeigt sich, dass rund 200.000 Arbeitsplätze weniger existieren, als den Aussagen der VUNO zu Grunde gelegt. Hinsichtlich der Bewertung des Rückgangs der Arbeitsplätze im relevanten Einzugsgebiet in der VUNO 2002 gilt das oben zur Bevölkerung gesagte: Es hätte mit einem Rückgang der Arbeitsplätze um rund 10 % und nicht um 1 % (Anlage 1 des Kurzberichts der VUNO 2002) gerechnet werden müssen.

Angesichts des massiven Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgangs kann nicht erwartet werden, dass sich der PKW Bestand auch nur annähernd so entwickeln wird, wie in der VUNO vorausgesetzt. In der Anlage 4 der VUNO 2002 wird für den Zeitraum 1997 bis 2015 für den gesamten Untersuchungsraum mit einer Zunahme des PKW-Bestandes um 21%, im Teilraum S-A immerhin noch um 16 % gerechnet. Als Quelle wird unkritisch auf die ifo-Strukturdatenanalyse zur Fortschreibung des BVWP '92 verwiesen. In dieser pauschalen Form ist das Gutachten – und damit ein wesentlicher Faktor für die Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsströme – nicht nachvollziehbar und daher im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zurückzuweisen.

Nach alledem ist festzuhalten, dass die VUNO und ihre Fortschreibung aufgrund der Verwendung so stark veralteter Daten und der daraus begründeten Unmöglichkeit einer Fortschreibung als methodisch fehlerhaft einzustufen ist. Argumente für einen Bedarf lassen sich hieraus nicht ableiten. Es wird beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, eine Bedarfsuntersuchung vorzulegen, die nicht nur die aktuellen Daten verwendet, sondern auch methodisch die derzeitige Situation im Untersuchungsgebiet, die Erkenntnisse über die zu erwartende Entwicklung und den derzeitigen Stand der Wissenschaft berücksichtigt und sich speziell auf das gegenständliche Vorhaben bezieht.

Als Fortschreibung der VUNO 1995, die angeblich die Methodik des BVWP 1992 übernommen hatte, beruht auch die aktuellere VUNO auf dieser alten Methodik. Diese ist für den BVWP 2003 aufgrund neuerer Erkenntnisse nicht unerheblich abgeändert worden. Zudem

wird gerügt, dass in der Fortschreibung der VUNO trotz der Erkenntnis der wesentlichen Änderung der Grunddaten in den letzten 10 Jahren nur eine neue Betrachtung der damaligen Vorzugsvarianten erfolgt ist. Der Neubau einer Autobahntrasse A 14 stand in der Fortschreibung gar nicht zur Disposition.

Aus den Tabellen auf S. 49 f. der VUNO 1995 (Bild 4.4-1, 4.4-2) ist ersichtlich, dass insbesondere ein wesentlicher Anteil des Güterverkehrs von den großen Häfen mit Nordseezugang in Richtung Süd-Osten führt. Vergleicht man diese Zahlen mit den von den Ostseehäfen direkt Richtung Süden prognostizierten Verkehren, ergibt sich für die Süd-Ost-Richtung sowohl anteilmäßig als auch absolut ein höheres Potential als für die Südverbindung der Häfen Wismar, Rostock und Saßnitz. Das gilt jedenfalls für den Güterverkehr, auf den wegen seiner besonderen Umweltrelevanz besonders zu achten ist. Auch in so weit ist der Bedarf für eine Nord-Süd-Ausrichtung der Trasse anzuzweifeln.

2.6. Raumordnerische Entwicklungsziele

Oben wurde bereits widerlegt, dass das erste raumordnerische Ziel (Schaffung einer leistungsfähigen Verbindungsachse zwischen Magdeburg, Halle/Leipzig und den Nord- und Ostseehäfen sowie Schwerin, Hamburg und Rostock (Erläuterungsbericht Seite 14)) durch die Maßnahme „Bau der A 14“ erreicht werden kann.

Einerseits bestehen für einen Großteil der genannten Verbindungen bereits gleichrangige Verbindungen. Teilweise sind diese bestehenden Verbindungen sogar kürzer. Einzig die Autobahn-Verbindungen zwischen Schwerin und Magdeburg und damit auch Halle/Leipzig (von 345 auf 305 km) sowie zwischen Rostock und Magdeburg (s. o.) werden durch vorgeschlagene Maßnahme verkürzt.

Jedoch besteht für Schwerin – Magdeburg bereits der Straßenzug B 189/B 5, der vom Erläuterungsbericht als „leistungsfähige überregionale Bundesfernstraßenverbindung“ (Erläuterungsbericht, Seite 12) bezeichnet wird. Das niedrige Verkehrsaufkommen rechtfertigt den Bau einer zweiten Verbindung nicht.

Damit besteht zwischen der Maßnahme „Bau der A 14“ und dem ersten genannten Ziel nur eine geringe Übereinstimmung.

Als zweites raumordnerisches Entwicklungsziel wird die Anbindung der Grund- und Mittelzentren des nördlichen Sachsen-Anhalts an die Verdichtungsräume Magdeburg und Halle/Leipzig genannt.

Dass die A 14 dies nicht im gewünschten Ausmaß leisten kann, haben wir bereits dargelegt: Die Region profitiert nicht im gewünschten Maß von Erreichbarkeitsvorteilen durch die A 14.

Das dritte Entwicklungsziel besteht in der Schaffung einer „bedarfsgerechten Straßenverbindung zwischen den Zentralen Orten im regionalen und überregionalen Maßstab“ (Erläuterungsbericht, Seite 14).

Mit dem verkehrlichen Bedarf haben wir uns bereits auseinandergesetzt. Er wird durch die bestehenden Bundesfernstraßen befriedigt.

Auch die gesetzliche Bedarfsfestlegung laut 5. Fernstraßenausbaugesetz steht durch den Vorbehalt des naturschutzfachlichen Planungsauftrages noch aus.

Die Maßnahme „Bau der A 14“ erfüllt das Ziel einer bedarfsgerechten Anbindung weder effektiv (da überteuert) noch effizient (da überdimensioniert).

Das vierte Entwicklungsziel, das durch die A 14 gefördert werden soll, ist die „Anbindung landesbedeutsamer Industrie- und Verkehrsanlagen sowie Schwerpunktstandorte für Industrie und Gewerbe an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze“ (Erläuterungsbericht, Seite 14). Unabhängig vom genauen Standort der landesbedeutsamen Industriestandorte, muss man fragen, wie wichtig die angeblich durch die A 14 erst zu schaffende überregionale Anbindung für die betreffenden Betriebe ist, wenn sie sich bisher gut (sonst könnten sie nicht landesbedeutsam sein) ohne diese Anbindung entwickeln konnten. Für neu angesiedelte Betriebe fragt sich, ob sie diese Anbindung wirklich brauchen, obwohl sie bei ihrer Standortauswahl diesen Faktor kannten. Die oben zu 2.3 angeführten Untersuchungen belegen, dass dieser Aspekt nicht relevant ist.

Das Teilziel „landesbedeutsame Verkehrsanlagen“ an die überregionale Verkehrsinfrastruktur anzubinden ist ein besonderes „Schmankerl“: Wie kann eine Verkehrsanlage landesbedeutsam sein, wenn sie nicht schon an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze angebunden ist?

Auch das letzte Teilziel schafft Verwunderung: Wie unverantwortlich muss die Landesplanung sein, wenn sie Schwerpunktstandorte für Industrie und Gewerbe ausweist, die nicht schon überregional erschlossen sind?

Diese raumordnerischen Teilziele sind in sich widersprüchlich. Sie aufzuführen kann nur den Grund haben, zusätzliche Scheinargumente für die Maßnahme A 14 zu finden.

Zum fünften raumordnerischen Entwicklungsziel „Verbesserung der europäischen Verkehrsbeziehungen und Bündelung des Verkehrs durch den Neubau einer Autobahn“ ist zu sagen,

1. im Bereich der A 14 gibt es nur wenig europäischen Verkehr. Europäische Verkehrsströme in Deutschland verlaufen vor allem in Ost-Westlicher Richtung oder betreffen die Anbindung der Häfen. Das erste ist hier nicht der Fall, die Anbindung der deutschen Häfen wurde bereits mehrfach angesprochen.
2. in der Region gibt es kaum Verkehr, der gebündelt werden müsste.
3. die Formulierung „durch den Neubau einer Autobahn“ ist rückwirkend selbstvorhersagend, da die Maßnahme „Bau der Autobahn“ im Ziel enthalten ist und damit keinen Raum für ergebnisoffene Prüfung unterschiedlicher Maßnahmen und Alternativen – inklusive des Ausbaus des bestehenden Straßennetzes – gibt.

Auch hier handelt es sich um ein Scheinziel.

Das sechste Entwicklungsziel nennt die Verbesserung der Infrastruktur im nördlichen Sachsen-Anhalt.

Einerseits ist allein die Verbesserung der Infrastruktur kein echtes Ziel sondern ein Maßnahmenbündel und andererseits ist fraglich, ob eine Autobahn die Infrastrukturart ist, die den Lebensstandard und die Regionalwirtschaft in Sachsen-Anhalt verbessert bzw. dessen Probleme (allen voran demographischer Wandel und Arbeitsplatzmangel) löst. Dazu wären der Ausbau von Betreuungsmöglichkeiten (für Familien) und Bildungssystemen sinnvoller. Alle neueren Untersuchungen zeigen, dass die Straßeninfrastruktur für den – auch wirtschaftlichen – Erfolg einer Region heute keine herausragende Rolle mehr spielt (dazu auch der Abschnitt oben 2.3).

Das siebte Ziel „Verbesserung der Standortbedingungen für Gewerbe- und Industrieschwerpunkte, landesbedeutsame großflächige Industrieanlagen sowie weitere Vorrangstandorte durch Anbindung der Regionen im nördlichen Sachsen-Anhalt an das überregionale Straßennetz“ (Erläuterungsbericht, Seite 14) ist eine Wiederholung und Kombination des zweiten und des vierten Zieles. Das dort gesagte gilt entsprechend.

Als achties raumordnerisches Entwicklungsziel soll die A 14 ausgeglichene wirtschaftliche und infrastrukturelle Verhältnisse im Land Sachsen-Anhalt verfolgen.

Nach ROG sind nicht mehr ausgeglichene („gleichartige“) Lebensverhältnisse Ziel der Raumordnung sondern gleichwertige. Das bedeutet dass nicht überall die gleiche Ausstattung mit Infrastruktur herrschen muss, sondern dass sich unterschiedliche Faktoren ausgleichen können. So könnte z. B. der Bau einer Fachhochschule oder einer hochwertigen kulturellen Einrichtung oder herausragende Naturräume wie große unzerschnittene Räume die Lebensqualität auf gleichen Wert heben.

Bezüglich der Wirtschaftsentwicklung zeigen die bereits angesprochenen Studien, dass nicht mehr Straßenverkehrsinfrastruktur maßgeblicher defizitärer Standortfaktor ist, sondern viele verschiedene andere, unter denen Verkehrsinfrastruktur nur einer ist.

Die Maßnahme Bau der A 14 ist daher weniger ein Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen in Sachsen-Anhalt sondern konterkariert dieses Ziel, da sie wertvolle Güter der Region zerstört.

Mit dem letzten Ziel wird die Förderung des Tourismus angesprochen. Doch dieser basiert in Sachsen-Anhalt eben auf der Naturschönheit und Großflächigkeit der landschaftlichen Zusammenhänge die durch die Maßnahme A 14 nicht gefördert sondern zerstört wird. Damit leistet sie keinen Beitrag zur Zielerreichung sondern widerspricht die Förderung des Tourismus.

Der Bau der A 14 kann damit aus den Raumordnerischen Entwicklungszielen nicht hergeleitet und begründet werden. Im Gegenteil trägt die A 14 sogar dazu bei, einige der genannten Ziele zu verfehlen.

3. Fehlerhafte Abschnittsbildung

Der Planfeststellungsabschnitt ist fehlerhaft gebildet worden. Der derzeit in der Planfeststellung befindliche Abschnitt ergibt keinen eigenen Verkehrswert, sondern ist Ergebnis einer „Salamitaktik“: Nach Süden ist die Querung des Mittellandkanals unklar, nördlich vom jetzigen Abschnitt treten zahlreiche naturschutzfachliche Konflikte auf, die nicht einmal an-

satzweise bearbeitet sind und deretwegen ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag auferlegt wurde.

Die Abschnittsbildung erfolgte unter unsachlichen Gesichtspunkten. Nach inzwischen mehrfach vorliegenden Aussagen von Beteiligten am Planungsprozess wurde dieser Abschnitt als erster Planfeststellungsabschnitt für die A 14 ausgewählt, da hier mit dem geringsten Widerstand gerechnet wurde und keine besonderen naturschutzfachlichen oder sonstigen Problematiken vorliegen. Damit wird die beabsichtigte Einschränkung des Rechtsschutzes zum maßgeblichen Kriterium für die Auswahl des ersten Planfeststellungsabschnittes gemacht. Der Beginn des nächsten Planfeststellungsverfahrens ist erst für frühestens Ende 2006 in Aussicht genommen. Zudem wird der unproblematischste Abschnitt als erster in Angriff genommen, ohne dass eine hinreichende Gesamtbetrachtung des Vorhabens vorliegt, die insbesondere die naturschutzfachlich besonders problematische Abschnitte und die technisch problematischen Abschnitte in den Blick rückt. Die Abschnittsbildung ist damit insgesamt unsachlich unter dem Gesichtspunkt der möglichst optimalen Einschränkung möglichen Rechtsschutzes gegen die A 14 erfolgt.

Jedenfalls der südlich folgende erste Abschnitt zwischen dem hier verfahrensgegenständlichen Abschnitt und der A 2 hätte in die Planfeststellung miteinbezogen müssen, da eine angemessene Problemlösung ohne diesen Abschnitt gar nicht möglich ist. Eine Planung, die sich auf den hier verfahrensgegenständlichen Abschnitt beschränkt, nimmt in Kauf, dass unzuträgliche Verkehrsverhältnisse erst produziert werden, in dem eine neues leistungsfähigeres Infrastrukturvorhaben mitten in die Landschaft gesetzt wird, ohne dass eine ausreichende Zufahrt für dieses Vorhaben besteht. Die Zufahrt von der A 2 würde ausgerechnet über den Abschnitt der B 189 gehen, der nicht nur die Ortslage Mose durchschneidet, sondern in diesem Bereich auch noch zweispurig geführt ist. Für eine zweispurige Bundesstraße ist indes das Verkehrsaufkommen, welches hier prognostiziert wurde, nicht mehr zuträglich. Zudem führt es zu nicht mehr vertretbaren, im Rechtssinne unzumutbaren, Verhältnissen in der Ortslage Mose. All diese Gesichtspunkte hätten berücksichtigt werden müssen, wurden jedoch nicht berücksichtigt, da der Abschnitt ausschließlich unter dem Gesichtspunkt des „Versuchsballons“ für den Bau der A 14 insgesamt betrachtet wurde.

Im Erläuterungsbericht wird klargestellt, dass hier zunächst nur dieser eine Abschnitt beantragt wird, während andere mögliche Abschnitte der A 14 erst wesentlich später beantragt werden sollen, konkret wird die Beseitigung von Zwischenlösungen (nördliche Anbindung an die B 189) erst für das Jahr 2012 in Aussicht gestellt. Die Planung geht also davon aus, dass längere Zeit mit einer Zwischenlösung zu leben ist, wenn das Vorhaben gebaut wird. Gleiches gilt auch für den südlich folgenden Abschnitt. Auch hier ist eine Planfeststellung nicht konkret in Aussicht. Ingenieurtechnisch schwierige Fragen sind noch nicht geklärt. Es hätten daher die Folgen dieses Abschnittes vollständig geprüft werden müssen. Dies wurden in den Planfeststellungsunterlagen aber versäumt.

Zu den Folgen des Vorhabens gehört zum einen, dass die Ortsdurchfahrt Mose in einem erheblichen Maße zusätzlich belastet wird. Die B 189 ist schon heute bis zur Ortschaft Mose 4-spurig, in der Ortschaft Mose dann 2-spurig. Der Zubringerverkehr zur A 14 würde 2-spurig durch die Ortschaft Mose verlaufen. Die dadurch hervorgerufenen Folgen in der Ortschaft Mose sind nicht mehr vertretbar. Ein in der Folge des Baus dieses Abschnittes der A 14 notwendig werdender 4-spuriger Ausbau im Bereich der Ortschaft Mose ist aber nicht geprüft worden.

Folge dieses Vorhabens ist auch die Zwangspunktsetzung für den Bereich etwa um die Ortschaft Samswegen. Auch diese Zwangspunktsetzung ist nicht hinreichend geprüft worden.

4. Varianten

Hierzu wird zunächst der Vortrag in der Stellungnahme im Raumordnungsverfahren insoweit aufrecht erhalten, wie er nachfolgend aufgeführt ist und sodann zu den Planfeststellungsunterlagen und der Untersuchung der sogen. Null-Plus-Variante Stellung genommen, sowie abschließend zu kleinräumigen Alternativen/Varianten:

Die Prüfung von Varianten erfolgt unter allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen, wonach für eine gerechte Abwägung die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen mit dem ihnen in der jeweiligen Planungsstufe zukommenden Gewicht zu prüfen sind und es erfolgt unter der Maßgabe, die zumutbaren Alternativen nach Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabs.1 FFH-RL zu prüfen und – so sie vorhanden sind – zu nutzen, also in Folge des Vorhandenseins einer zumutbaren Alternative von der ein Schutzgebiet potentiell erheblich beeinträchtigenden Planung Abstand zu nehmen. Nicht allein den zweiten Gesichtspunkt bestimmt zwingendes Recht. Auch der zuerst angeführte kann im Rahmen der gebotenen Abwägung in bestimmten Fällen nicht überwunden werden. Die Rechtsprechung hat dies etwa angenommen für Gebiete, die sich als so schützenswert erweisen, dass sie einer „Tabuzone“ gleich sind oder nahe kommen (BVerwG, NVwZ 2003, 485). In solchen Fällen ist die Prüfung, ob das Vorhaben an anderer Stelle mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft zu verwirklichen ist, ebenso zwingend geboten wie das Bevorzugen einer solchen geringer beeinträchtigenden Variante im Rahmen planerischer Abwägung, wie sie auch dem Raumordnungsverfahren immanent ist.

Eine Alternative im Sinne des Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabs.1 FFH-RL ist vorhanden, wenn sich die mit dem Straßenbauvorhaben verfolgten Ziele, die ihrerseits von einem Bewerten und Gewichten anderer Ziele abhängig sind, naturverträglicher erreichen lassen (BVerwG, Urteil vom 15.1.2004 – 4 A 11/02 – NVwZ 2004, 732, 734). Eine Alternative in diesem Sinne soll nach bundesdeutscher Rechtsprechung dann nicht mehr vorliegen, wenn eine Variante auf ein anderes Ziel hinaus liefe (BVerwG, NVwZ 1998, 961; NVwZ 2002, 1243). Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind dabei als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen und zu realisieren, hinzunehmen (BVerwG NVwZ 2004, 732, 736; NVwZ 2002, 1243).

Im vorliegenden Falle kommt der Alternativenplanung jedoch zusätzlich unter dem Gesichtspunkt des Abarbeitens des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags Bedeutung zu. Wie bereits eingangs ausgeführt, ist es zentrales Anliegen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, dass im weiteren Verfahrensablauf besonders intensiv der Frage nachgegangen wird, ob Alternativplanungen, insbesondere die Abwicklung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz, in Betracht kommen. Zur Erfüllung dieses Auftrags ist es geboten, in den Raumordnungsunterlagen in nachvollziehbarer Weise darzulegen, ob und mit welchen Maßnahmen am bestehenden Netz einzelne Ziele des Vorhabens realisiert werden können. Bereits nach geltendem Recht sind dabei – wie soeben aufgezeigt – bestimmte Abstriche an der Zielerreichung hinzunehmen. Da der naturschutzfachliche Planungsauftrag ein Auftrag ist, intensiver als nach geltendem Recht ohnehin geboten zu prüfen, muss ein weitergehender Abstrich am Erreichen der gesetzten Ziele in Kauf genommen werden. Da jedoch die zur Einsicht überlassenen Unterlagen überhaupt keine Aussagen zur Zielerreichung und zu den Abstrichen und deren Bedeutung für das Gewicht der einzelnen Ziele treffen, genügen sie weder

den Anforderungen an den naturschutzfachlichen Planungsauftrag, noch den Anforderungen an eine Alternativenprüfung nach Art.6 der FFH-Richtlinie.

Unter diesen Maßgaben sind die Varianten in den Planungsunterlagen jedenfalls im Ergebnis falsch bewertet:

Das gilt zunächst für alle Varianten aus der grundlegenden Erwägung heraus, dass zu keinem Zeitpunkt verkehrsträgerübergreifende Untersuchungen durchgeführt wurden, wie evtl. Verkehrsbeziehungen auf der zu bedienenden Linie am effektivsten angeboten werden können. Die kürzeste Bahnfahrtzeit zwischen den Hauptstädten der benachbarten Bundesländern Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern beträgt trotz der geringen Entfernung zwei Stunden und 32 Minuten. Der Bau einer Autobahn wird selbstverständlich einmal mehr dazu führen, dass auch die letzten Fahrgäste auf dieser Verbindung verloren gehen und damit erneut einen immensen Wettbewerbsvorteil der Straße schaffen. Mit der einseitigen Ausrichtung allein auf das Bedienen des Kfz-Verkehrs verstößt die Planung gegen zentrale landesplanerische Ziele und Grundsätze des Landes Sachsen-Anhalt, ohne dass dies in den Planunterlagen nachvollziehbar dargestellt wäre. Die Unterlagen sind daher mangelhaft und bedürfen insoweit der Ergänzung. Als Ziele und Grundsätze, gegen die sich die Planung raumordnerisch durchsetzen müsste, sind insbesondere zu nennen:

- Die Ziele und Grundsätze in Abschnitt 3, Teil 6 des LEP sehen eine vorrangige Förderung des Schienenpersonenverkehrs und Schienengüterverkehrs vor. Die dort im einzelnen aufgeführten Projekte sind zum Großteil noch nicht in der Planungsphase. Weder im Personenverkehr, noch im Güterverkehr ist die Verkehrsbeziehung Magdeburg – Schwerin angeführt. Sie scheint als Verkehrsrelation keine Bedeutung zu haben. Das stimmt mit den Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung Nordost 1995 auf S.152 überein, wonach einer solchen Verkehrsführung keine signifikante Verbesserung der verkehrlichen und raumordnerischen Situation erwarten lässt.
- Ausschließlich die A 14 ist als Verbindung auf dieser Relation vorgesehen. Ihre raumordnerische Funktion ist im Gesamtgefüge des LEP allerdings nicht erkennbar. Sie ist aus rein politischen, nicht aus raumordnerischen Gründen aufgenommen worden.
- Nachteiligen Veränderungen des Klimas soll entgegengewirkt werden. Die dazu notwendigen Verringerungen der Emissionen von Treibhausgasen sollen mindestens in dem Maße erreicht werden, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland international verpflichtet hat. Die raumbedeutsamen Maßnahmen haben sich an dieser Zielstellung zu orientieren.
 - LEP-LSA Abschnitt 2 G 2.8 –
- Vorranggebiete sind von öffentlichen Planungsträgern bei ihren Planungen und Maßnahmen, durch die Grund und Boden in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung beeinflusst wird, zu beachten. Andere raumbedeutsame Nutzungen in diesen Gebieten sind ausgeschlossen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der

Raumordnung nicht vereinbar sind. Ortslagen und baurechtlich gesicherte Flächen sind von entgegenstehenden Vorrangfestlegungen ausgenommen.

- hier werden Vorranggebiete für Natur und Landschaft und für Hochwasserschutz durchschnitten, was – wie die Ausnahmeregelung im Zitat soeben am Ende zeigt – grundsätzlich auch für Bundesfernstraßen raumordnerisch unzulässig ist, vgl. im einzelnen LEP-LSA Abschnitt 3.3 –

Auch für die Vorzugsvarianten gilt, dass sie im Ergebnis falsch bewertet wurden. In der Verkehrsuntersuchung Nordost vom Oktober 1995 heißt es auf S.152 u.a.:

„Im Verlauf der Netzdiskussionen wurde nachträglich ein weiterer Netzfall eingebracht (Netzfall I) und auch zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind jedoch nur im Materialband dokumentiert, da ihre Beiträge die verkehrliche und raumordnerische Situation nicht signifikant verbessern.“

Der dann auf S.153 abgebildete Netzfall I entspricht der in Abbildung 1 des Erläuterungsberichts dargestellten „Vorzugslösung VUNO (Hosenträgervariante)“. Wie man von dieser Variante ohne signifikante Verbesserungsfunktion für Verkehr und Raumordnung zu der Behauptung einer Vorzugslösung kommt, mit der die Zerschneidung wertvoller NATURA-2000-Flächen begründet wird und Steuergelder in nicht zur Verfügung stehender Höhe verbaut werden sollen, bleibt ein Rätsel der Verfasser der Raumordnungsunterlagen. Zumindest eines aber müssten diese erläutern: Wie sie zu der Behauptung einer „Vorzugslösung der VUNO“ kommen. Weder die VUNO 1995, noch ihre Aktualisierung geben es her, zu behaupten, die sogen. Hosenträgervariante sei eine „Vorzugslösung der VUNO“. Die Herleitung ist schlicht falsch. Damit ist aber auch die gesamte Rechtfertigung in Frage gestellt, die auf der Behauptung beruht, die VUNO weise den Vorzug der als Vorzugslösung vorgestellten Variante nach. Aus Sicht der untersuchten verkehrlichen und raumordnerischen Belange verdienen vielmehr andere Varianten nach der vom Vorhabenträger selbst herangezogenen VUNO einen eindeutigen Vorzug.

Verschiedene Varianten zur im Raumordnungsverfahren geplanten A 14 wurden nicht hinreichend untersucht. Dies trifft zum einen auf den Ausbau der B 189 von Magdeburg bis Wittenberge, zum anderen auf einzelne Teilgebiete zu.

4.1 Ausbau der B 189 – Null-Plus-Variante

Statt dem Neubau der A 14 muss ein Ausbau der B 189 in Kombination mit den bereits fertig gestellten bzw. in Bau befindlichen Ortsumfahrungen der Städte Wolmirstedt, Colbitz, Stendal, Osterburg, Seehausen erwogen werden.

Dieser Variante kommt als Variante, mit der das Verkehrsaufkommen im Bestandsnetz abgewickelt werden kann, unter dem bereits mehrfach erwähnten besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag eine besondere Bedeutung bei.

Die Variante würde zu Einsparungen von mehreren hundert Mio Euro führen. Mit straßenbautechnischen Maßnahmen wie Abzweig- und Einfädelspuren, Kreisel oder Brücken bei Straßenkreuzungen und Ortsumfahrungen kann die B 189 noch durchlässiger gestaltet werden. Damit würden die Nachteile einer parallel geführten Autobahn vermieden. Es käme zu kei-

nem unverhältnismäßig hohen Landverbrauch und Versiegelung des Bodens, zu keiner weiteren Zerschneidung unzerschnittener Flure, keiner weiteren Zerstörung ökologisch wertvoller Flächen, keiner unangemessenen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten, keinem unangemessen hohen Investitionsaufwand und keiner Autobahnbrücke über die Elbe parallel zur bestehenden, nicht ausgelasteten Brücke in Wittenberge. Weiterhin gäbe es viel geringere Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung.

Das Beispiel der Schwarzwaldautobahn, die dann später als Ausbau der Bundesstrasse 31 realisiert wurde, zeigt, dass nach intensivem Diskussionsprozess auch eine „kleine“ Lösung die für alle Beteiligten optimale sein kann:

Bereits Mitte der sechziger Jahre wurde bei der Schwarzwaldautobahn eine ähnliche Diskussion geführt. Dort einigte man sich auf den Ausbau der Bundesstraße anstelle des Neubaus einer Bundesautobahn. Im Auftrag des Baden-Württembergischen Landesverkehrsministeriums nahm nach einer umfassenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchung das Autobahnamt Baden-Württemberg die Planungen für eine Schwarzwaldautobahn als West-Ost-Verbindung zwischen den Nord-Süd-Autobahnen A 5 (Karlsruhe - Basel) und A 81 (Stuttgart - Bodenseeraum) auf. Bereits zuvor waren von Seiten des Regierungspräsidiums Studien für eine neue vierspurige Bundesfernstraße nördlich der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen erstellt worden, die nun - im Zusammenhang mit den Planungen für ein verdichtetes Autobahnnetz in der Bundesrepublik Deutschland - in der Autobahnplanung aufgingen. (Nach dem "Leber-Plan" sollten bis 1985 96% des Bundesgebietes mit 98% der Bevölkerung in die sogenannte 25-km Abstandszone des Autobahnnetzes rücken (vgl. dazu Hans-Jürgen Huber 1970: Zentrale Orte im Netz der Bundesfernstraßen. In Raum und Siedlung. S. 66ff.)

Im Gegensatz zur Begründung der A 14 konnte damals die Planung vor allem mit der Überlastung der B 31, dem weiterhin ansteigende Verkehrsaufkommen, insbesondere im Wochenend- und Urlaubsverkehr in die hochwertige Erholungsregion Freiburg, sowie der Notwendigkeit einer verbesserten Erreichbarkeit für die regionale Wirtschaft und den Fremdenverkehr im Schwarzwald (vgl. Drude 1978, RVSO 1980) begründet werden.

Die ersten Schritte des Planungsprozesses waren weitgehend verwaltungsintern. Die Autobahn selbst sollte in einer Entfernung von ca. 10 - 20 km nördlich der bisherigen Linienführung der B 31 verlaufen, die Planungen durchschnitteten aufgrund der topographischen Situation mehrere, bisher vom Verkehr weitgehend unberührte Schwarzwaldtäler. Das Vorhaben wurde 1971 zum größten Teil in die erste von drei Dringlichkeitsstufen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen aufgenommen, nur die Nordumgehung Freiburg wurde wegen hoher Baukosten und einer geringeren Verkehrsbelastung in die zweite Dringlichkeit eingestuft (vgl. BMV 1970; LT-Drs. V/5440/I)

Nach dem Vorlegen des ersten Trassenvorschlages durch das Autobahnamt bei den Fachbehörden und Gemeindeverwaltungen formierte sich bereits 1969 in den von der Planung betroffenen Schwarzwaldgemeinden zwischen Freiburg und Neustadt der Widerstand gegen diese Planung, mit der Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung entstand eine der ersten Bürgerinitiativen gegen einen Straßenbau in der Bundesrepublik Deutschland. Die Aktionsgemeinschaft ging zwar zunächst auch davon aus, dass eine Autobahn notwendig sei, forderte aber eine "Trasse der Vernunft", da die vorgelegte Planung zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild und die Land-

wirtschaft geführt hätte. In der Folgezeit mobilisierte sie die lokale Bevölkerung (insbesondere Landwirte und Fremdenverkehrsbetriebe) und die Gemeinderäte der von der Streckenführung betroffenen Gemeinden zwischen Freiburg und Neustadt. Ihr Erfolg beruhte vor allem darauf, dass die dortigen Gemeinden, vergleichbar mit den Gemeinden an der geplanten A 14, aufgrund des Abstandes der Autobahnabfahrten mit einer Verbesserung der Anbindungsqualität ebenso wenig wie mit wirtschaftlichen Impulsen durch die Autobahn rechnen konnten. Dagegen waren erhebliche Verluste an landwirtschaftlichen Flächen sowie an Standortqualitäten im Fremdenverkehrssektor, also den beiden wirtschaftlichen Standbeinen der Kommunen zu erwarten (vgl. Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung 1979). Als Alternative zur Autobahn forderte die Aktionsgemeinschaft 1973 zusammen mit den baden-württembergischen Umwelt- und Naturschutzverbänden den vierspurigen Ausbau der bestehenden B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen und initiierte damit eine breite Diskussion über die Notwendigkeit der Autobahnplanung auf regionaler Ebene, die auch bundesweit Beachtung fand (vgl. Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung 1979).

Sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Land reagierten auf den Widerstand gegen die Schwarzwaldautobahn mit der Bereitschaft weitere Trassenalternativen zu prüfen, hielten aber an der Notwendigkeit einer Autobahn zunächst fest. Der vorgeschlagene, alternative Ausbau der B 31 auf vier Spuren wurde abgelehnt, weil er für die erwartete Verkehrsbelastung und die verfolgte regionalwirtschaftliche Strukturentwicklung nicht ausreichen sowie große bautechnische Probleme, weitere Eingriffe in das Landschaftsbild im Höllental und hohe Kosten verursachen würde.

Die Stadt Freiburg begrüßte die Planung aufgrund der erwarteten Entlastungswirkung des Stadtgebietes vom durchgehenden Verkehr und der Stärkung der oberzentralen Funktion. Ebenso die betroffenen Landkreise, die regionalen Wirtschaftsverbände, der Fremdenverkehrsverband und die Städte Titisee-Neustadt und Villingen-Schwenningen. Die Autobahn wurde als "zukünftige Lebensader" der Region angesehen. Zudem befürchteten die regionalen Promotoren die Umorientierung des östlichen Einzugsgebietes (Baar, Bodensee) zum Stuttgarter Raum aufgrund des Baus der A 81 zwischen Stuttgart und dem Bodensee und forderten daher die möglichst schnelle Realisierung der A 86. Im Rahmen der unter restriktiverer Beachtung der vorhandenen Finanzmittel erfolgenden Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes 1976 (dazu Reh 1988) stuft der Bund die Abschnitte Freiburg-Nordumgehung (einbahnig) und Neustadt-Donaueschingen in die Dringlichkeitsstufe 1b (Realisierung nach 1985), den Abschnitt Kirchzarten-Donaueschingen und die 2. Fahrbahn der Nordumgehung Freiburg in die Dringlichkeitsstufe II (weitere Planungen) (vgl. Drude 1978; Anlage zum FStrAbÄndG 1976). Begründet wurde die Abstufung mit den hohen, geländebedingten Baukosten und einer verminderten prognostizierten Verkehrsbelastung. Die relative Höherstufung der ausbautechnisch reduzierten Nordumgehung gegenüber 1971 kam dagegen auf Druck der Stadt Freiburg, die den Transitverkehr durch die Innenstadt verhindern wollte, zustande. Um den zunehmend bedrohten Bau der A 86 doch durchzusetzen gründete sich am 14.12.1978 die "Aktionsgemeinschaft für den Bau einer Schwarzwaldautobahn", bestehend aus dem Regionalverband Südlicher Oberrhein, den Städten Freiburg und Villingen-Schwenningen sowie den Landkreisen Schwarzwald-Baar und Breisgau-Hochschwarzwald. Diese Aktionsgemeinschaft erhielt die Unterstützung der regionalen Wirtschaftsverbände und des ADAC. Dagegen sprachen sich jetzt große Teile der SPD und der FDP sowie weitere Gemeinden (z.B. Titisee-Neustadt) vorwiegend aus Gründen des Landschaftsschutzes gegen die Autobahn aus und stuften den Ausbaus der B 31 zum

Erreichen der verkehrlichen und regionalwirtschaftlichen Ziele als ausreichend ein. Öffentlich für einen vierspurigen Ausbau der B 31 plädierte auch der Freiburger Regierungspräsident, der die Notwendigkeit einer Schwarzwaldautobahn aufgrund der vorliegenden Gutachten nicht nachgewiesen sah und Ende 1978 einen von der Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums erarbeiteten Ausbauvorschlag für die B 31 vorlegte (RP 1978 --> Presseinformation).

Bei der nächsten Bedarfsplanrevision 1979/80 auf Bundesebene gab der Bund - z.T. gegen den Widerstand der Länder - aufgrund finanzieller und zunehmend auch umweltpolitischer Zwänge frühere Planungen für Autobahnen mit einer Länge von 7.000 km auf (vgl. Reh 1988: 112). Im Zusammenhang mit diesen reduzierten Ausbauplänen und der durch die Streckenführung aufgeworfenen "schwerwiegenden Umweltprobleme" wurde die Schwarzwaldautobahn als nicht entscheidungsreifes Projekt bezeichnet, der Ausbaubedarf für die betroffene Verkehrsbeziehung jedoch ausdrücklich bestätigt (vgl. Reh 1988: 111f.; Regierungspräsidium Freiburg 1982: Fallstudie B 31-Ost Version 1997 10 5f.). Bis zu nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes 1985 sollte daher untersucht werden, ob die bisherigen Autobahnplanungen oder der Ausbau des vorhandenen Streckennetzes, erneut in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Damit nahmen Bund und Land den Vorschlag der Autobahngegner auf, den alternativen Ausbau der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen zu überprüfen. Eine sofortige Aufgabe der Autobahnplanung durch das Land konnte das BMV in den Bund/Länder-Gesprächen hingegen nicht durchsetzen, die Landesregierung rückte aber noch 1979 weitgehend von den Autobahnplänen ab.

Geprägt wird die Auseinandersetzung um den Bau der Schwarzwaldautobahn zunächst durch den Konflikt zwischen verkehrlichen Belangen einerseits und den Belangen des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Während insbesondere die regionalen Politiker den Bau der Autobahn als "strukturpolitische Allzweckwaffe" (Drude 1978: 180) ansahen, beurteilten die Autobahngegner - neben der Ablehnung der konkreten Trasse aus Gründen des Landschaftsschutzes - die regionalwirtschaftlichen Effekte einer Autobahn zunehmend differenzierter und forderten einen reduzierten Ausbau der Verbindung zwischen Freiburg und Donaueschingen durch den Ausbau der B 31. Diese Forderung setzte sich auf der Bundesebene durch, wo sich die Begrenzung der finanziellen Möglichkeiten und der zunehmende umweltpolitische Wertewandel Ende der 70-er Jahre in konkreten Veränderungen der gesamten Fernstraßenplanung niederschlug (vgl. Reh 1988: 101ff.). Dagegen hielten das Land und viele regionale Entscheidungsträger zunächst noch an den alten Ausbauplänen fest (vgl. GVP 1975; RVSÖ 1980).

Um zu prüfen, ob nicht durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes der Neubau einer Autobahn gerade in diesem ökologisch sensiblen Raum entbehrlich werden würde, richtete das Land beim Regierungspräsidium Freiburg eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertretern verschiedener Landesministerien, Fachbehörden und externen Fachgutachtern ein. Die Aufgabe der Arbeitsgruppe bestand darin, im Rahmen einer umfassenden Untersuchung alle Möglichkeiten einer künftigen Straßenverbindung darzustellen, sie vor allem im Hinblick auf die ökologischen und verkehrswirtschaftlichen Aspekte zu bewerten, untereinander zu vergleichen und einen realisierbaren Lösungsvorschlag zu erarbeiten (vgl. Regierungspräsidium Freiburg 1982: 49).

Zum ersten Mal in der Bundesrepublik Deutschland wurden dabei im Vorfeld der eigentlichen Rechtsverfahren für die geplante Bundesfernstraße und vor der Gesamtbe-

wertung der Varianten umfangreiche Bürgerinformations- und Bürgeranhörungsverfahren durchgeführt und Gemeinden, politische Mandatsträger, Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen angehört (Regierungspräsidium Freiburg 1982: 9). Die Arbeitsgruppe kam dabei zu folgenden wesentlichen Erkenntnissen (Regierungspräsidium Freiburg 1982: 42):

1. *Neu trassierte Linien, die ähnlich der früher geplanten Autobahn durch die unberührten Gebiete des Schwarzwaldes geführt werden, stoßen ausnahmslos auf den Widerstand breiter Bevölkerungskreise.*
2. *Ein leistungsgerechter Ausbau der bereits bestehenden Bundesstraße 31 würde hingegen auch von den berührten Gemeinden und Bürgern weitgehend akzeptiert werden.*
3. *Hierbei bestehen jedoch Wünsche hinsichtlich des Schutzes vor den zu erwartenden Immissionen, weshalb mit Nachdruck in Freiburg, Im Höllental, in Hinterzarten und in Döggingen jeweils Tunnellösungen gefordert wurden. Fallstudie B 31-Ost Version 1997 11*

Ergebnis des Linienvergleichs war die Präferenzierung des Ausbaus der existierenden Strecke auf durchgängig vier Spuren, der Bau von Ortsumfahrungen sowie Tunnellösungen in einigen Teilbereichen, um besonders wertvolle Landschaftseinheiten sowie betroffene Orte vor Lärm und Schadstoffe zu schützen. Die Ergebnisse, die anschließend in dieser Form in die weitere Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen wurden, entsprachen damit weitgehend den Alternativvorschlägen der Bürgerinitiativen und der Natur- und Umweltschutzverbände zur Schwarzwaldautobahn.

Das Beispiel des Wandels der Schwarzwaldautobahn zur Bundesstrasse unterstreicht die Forderung statt dem Neubau der A 14 die B 189 auszubauen. Die A 14 könnte am Autobahnkreuz A2 über diese bis zur A2 Abfahrt B 189n geführt werden. Im weiteren Verlauf könnte die B 189 ausgebaut werden. Diese Variante würde auch einen Tunnel, bzw. Brücke unter bzw. über dem Mittellandkanal entbehrlich machen, da bei einer Limitierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h die Tunnelführung der vierspurigen B 189 unter dem Mittellandkanal hindurch genutzt werden könnte. Ein Ausbau der B 189 würde auch weitere klare Vorteile mit sich bringen. Bestehende regionale Verkehrsbeziehungen würden verstärkt. Die Erschließung in der Region würde erheblich verbessert. Neue Zerschneidung würde vermieden, ebenso weitgehend neue Bodenversiegelung. Die Eingriffe in NATURA-2000-Gebiete würden minimiert. Der Immissionsschutz könnte optimiert werden. Die kosten- und zeitaufwendigen Maßnahmen der Grundstücksbeschaffung könnte minimiert werden. Die Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung würde wesentlich erhöht.

In dem Erläuterungsbericht wurde bei dem Ausbau der B 189 zwischen zwei Teilstrecken unterschieden. Ein Ausbau der B 189 zwischen Seehausen und nördlicher Landesgrenze (Elbe) ist dem Erläuterungsbericht zufolge (S. 59) mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich. Da es insoweit eine zumutbare Alternative gibt, die das mit dem Projekt verfolgte Ziel auch mit wesentlich geringeren Beeinträchtigungen erreicht, ist ein Neubau der A 14 zwingend abzulehnen. Der übrige Teil der B 189 von Wolmirstedt bis Seehausen sei nur „mit sehr großem bautechnischem Aufwand bzw. umfangreichen Eingriffen in Natur und Landschaft möglich“. Diese Aussage wird nicht begründet und insbesondere nicht in einen Vergleich zur neuen BAB A 14 gestellt, der allein eine Gesamtbetrachtung der Varianten im ver-

gleich ermöglichen würde. Da der Ausbau der B 189 zur Erfüllung der der neuen Verbindung zgedachten Funktion grundsätzlich in Betracht kommt, muss insoweit auch ein echter Vergleich möglich sein. Die BAB A 14 ist jedenfalls mit einem größeren bautechnischen Aufwand und umfangreicheren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die nicht näher qualifizierten Aussagen bieten keinen Ansatzpunkt für eine nachvollziehende Bewertung.

Zugleich ist damit der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag des Bedarfsplans bei weitem nicht erfüllt. Es wird daher beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, eine im einzelnen nachvollziehbare Darstellung der Entwicklung der Vorhabensziele bei Realisierung der Null-Plus-Variante einschließlich einer Abschätzung des bautechnischen Aufwands und der entstehenden Kosten sowie der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft vorzulegen.

Sollte eine solche Untersuchung vorliegen, wird hiermit die Einsicht in die Untersuchung beantragt.

Eine Autobahn Magdeburg-Stendal-Wittenberge-Ludwigslust-Schwerin würde in weiten Teilen parallel zur B 189 führen, was bei der Einführung der LKW-Maut auf Bundesautobahnen zu einem Ausweichen auf die auf die nahe gelegenen Bundesstraße führen würde. Der hieraus resultierende finanzielle Ausfall, im Gegensatz zu einer anderen Streckenführung, wurde bei den durchgeführten Abwägungen nicht berücksichtigt.

Gem. § 34 Abs. 2, 3 BNatSchG gilt, dass bei erheblichen Eingriffen in europäische Schutzgebiete Vorhaben nur zugelassen sind, wenn sie aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Natur notwendig sind und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Der in jedem Falle (S.39 Erläuterungsbericht) verbleibende mögliche erhebliche Eingriff in FFH- und SPA-Gebiete kann damit offenkundig weitestgehend vermieden werden.

Hier besteht aufgrund der Ausbaumöglichkeit der B 189 eine Alternative mit welcher der im Projekt verfolgte Zweck mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen ist. Jedenfalls im Rahmen der vorhabenbezogenen Gesamtbetrachtung spielt das in diesem Verfahren eine große Rolle.

4.2 Gegenüberstellung unechter geprüfter Null-Plus-Variante und echter Null-Plus-Variante führt zum eindeutigen Vorzug der echten Null-Plus-Variante

Alternativen zur A 14 sind nie ernsthaft geprüft worden.

Es ist frühzeitig eine politische Festlegung auf den Neubau der Autobahn gelegt worden. Alle Alternativenprüfungen dienen ausschließlich noch der nachträglichen Rechtfertigung des schon früh gewonnen Ergebnisses. Herr Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker von der TU Dresden kommt in seiner Stellungnahme zur Null-Plus-Untersuchung A 14 aus dem Juli 2005 zu folgendem Ergebnis:

„Für die Verbindung Magdeburg-Schwerin war frühzeitig eine Festlegung auf eine neu trassierte BAB Verbindung erfolgt.“

Eine Null-Plus-Variante war vorgeschlagen worden, die dann ebenfalls untersucht werden sollte. Dabei waren aber politische Randbedingungen und Vorgaben zu beachten.

Den Interessensstandpunkten von Auftraggeber und Bearbeiter hätte ein Ergebnis, das eine Null-Plus-Variante als vorteilhaft erscheinen lässt, möglicherweise nicht direkt entsprochen. Die Definition der Bedingungen für den Vergleich war deshalb von entscheidender Wichtigkeit.

Die Bedingungen für den Vergleich wurden so festgelegt, dass de facto „zwei Autobahntrassen“ gegeneinander antreten: Eine direkte, neu zubauende Variante, und eine indirekte, ebenfalls fast vollständig neu zubauende Variante, die aber zusätzlich noch viele alte Zwangspunkte berücksichtigen muss.

Damit stand das Ergebnis bereits vor Beginn aller Berechnungen fest: Die Null-Plus-Variante musste länger, teurer, schlechter sein.

Die tatsächlichen Ergebnisse der Untersuchungen bestätigen diese Erwartung vollumfänglich.

Verkehrsmengen waren für die Priorisierung der Neubautrasse nicht verantwortlich: Die im Untersuchungsraum vorliegenden Ströme sind vergleichsweise klein und könnten auch durch jede moderne Bundesstraßenplanung abgedeckt werden.“

Wir machen uns die Ausführungen zu Eigen und fordern eine ernsthafte Prüfung des Ausbaus der B 189/B 5 unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Ausbauten. Eine solche Alternative ist unter verkehrsfunktionalen Gesichtspunkten akzeptabel, unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vorteilhaft (allein schon wegen der geringeren Geschwindigkeit und der Tatsache, dass nicht mehrere Verkehrsstrassen nebeneinander geführt werden), mit deutlich weniger Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, in einer Gesamtbetrachtung der Verkehrswege auch mit erheblichen Vorteilen bei der Lärm- und Abgasbelastung verbunden und schließlich erheblich billiger. Eine überschlägige Alternativenprüfung der Bürgerinitiativen führte zu dem Ergebnis, dass ein Ausbau der B 189/B 5 für den Streckenabschnitt Magdeburg-Schwerin lediglich mit einer Verlängerung der Strecke von etwa 21 km (170 statt 149 km) verbunden wäre, hingegen mit einem Kostenvorteil von rund 284 Mio. Euro (396,3 Mio. Euro gegenüber 680 Mio. Euro bei der A 14). Der Ausbau der B 189/ B 5 drängt sich daher als Alternative auf.

Im einzelnen hierzu:

Im Rahmen der Linienplanung wurde eine Null-Plus-Variante geprüft. Dabei handelte es sich aber nicht um den „Ausbau in Verbindung mit Neubau von Ortsumgehungen im Zuge der bestehenden Bundesstraße B 189“ wie der Erläuterungsbericht nahe legt (Erläuterungsbericht, Seite 11).

Geprüft wurde eine Autobahn im Verlauf der B 189. Eine Autobahn hat aber andere Trassierungsparameter als eine Bundesstraße, die zudem die historische Siedlungsstruktur erschließt. Diese Gegensätze generierten zahlreiche zusätzliche Zwangspunkte und gaben der Alternative schlechtere Eigenschaften (Einfluss auf Siedlung, Beeinträchtigung von FFH-

Gebieten, verkehrliche Leistung, Bau- und Unterhaltungskosten), als den neutrassierten Varianten der A 14.

Zusätzlich wurde von einem weiteren Zwangspunkt ausgegangen, der den jetzt zu prüfenden weiteren Verlauf der A 14 nicht mehr aufgegeben ist: Bei der Trassierung der Alternative wurde noch davon ausgegangen, dass der Standort des Flughafens Stendal freigehalten werden muss. Dies führte zu einer Verlängerung ihrer Strecke und zu einer höheren Beeinträchtigung von Siedlungs- und Naturschutzgebieten. Auch dies führte im Vergleich zu den neutrassierten Varianten der ROV zu stärkerer Beeinträchtigung von Siedlungen, FFH-Gebieten, verkehrlicher Leistung sowie Bau- und Unterhaltskosten.

Statt dieser verzerrten Untersuchung hätte eine echte Alternativen-Prüfung von gleichen Voraussetzungen ausgehen müssen.

Die Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers geht von einem grundsätzlich falschen Ansatz aus, in dem sie ausschließlich eine autobahngleiche Planung mit der A 14 vergleicht. Sie geht dabei auch von falschen Tatsachen aus. Das wird insbesondere im Bereich der dort noch einbezogenen Umfahrung des früher geplanten, nun aber nicht mehr geplanten, Großflughafens nördlich des hier verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes deutlich. Das wird außerdem besonders deutlich bei der östlichen Umfahrung von Stendal, die heute bereits vorhanden ist, daher nicht dem Vorhaben zugerechnet werden kann. In diesem Bereich ist auf einem größeren Abschnitt zu Gunsten der Null-Plus-Variante zu berücksichtigen, dass sie zu keinen zusätzlichen Kosten und zu keiner zusätzlichen Versiegelung, zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, zu keiner zusätzlichen Beeinträchtigung von Menschen und anderen Schutzgütern führen würde. All das ist in der Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers nicht berücksichtigt. Da es sich um einen nicht unbeachtlichen Teil des Vorhabens handelt, würde allein das Einbringen der genannten Aspekte in eine Variantenuntersuchung zu einem völlig anderen Ergebnis führen. Hinzukommt noch, dass die B 189 in weiten Bereichen 4spurig ausgebaut ist, ein weiterer wesentlicher Ausbau daher in diesen Bereichen kaum erforderlich ist. Schließlich geht die Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers auch noch in weiteren Punkten von falschen Voraussetzungen aus. Das gilt etwa für die Betrachtung des Schutzgutes Mensch, was insbesondere im verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt sehr deutlich wird: Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch wurde im Rahmen der Null-Plus-Variantenuntersuchung im verfahrensgegenständlichen Abschnitt als zu Gunsten des Neubaus der A 14 sprechend angenommen. Relevant war hierbei insbesondere die Durchfahrt durch die Ortschaft Colbitz. Diese Bewertung ist grundlegend falsch. Das gerade Gegenteil ist der Fall: Durch eine Ertüchtigung/einen Ausbau der B 189 wäre im Bereich der Ortsdurchfahrt Colbitz die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Bei der prognostizierten Verkehrsbelastung von 19.000 Fahrzeugen pro Tag wäre die Lärmbelastung bei einer Null-Plus-Variante unter Ausbau der Ortsdurchfahrt Colbitz am Rande dieser Ortsdurchfahrt unter Berücksichtigung erforderlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen deutlich geringer, als bei der Variante des Baus der A 14, die die vorhandene B 189 nicht berührt, dort eine Verkehrsbelastung von prognostizierten 16.000 Fahrzeugen ohne jegliche Lärmschutzmaßnahmen vorsieht und zusätzlich auf einer in Dammlage geführten östlich verlaufenden A 14 noch einmal eine Verkehrsbelastung von über 30.000 Fahrzeugen. Die Verlärmung der Ortschaft Colbitz durch beide Straßen ohne jegliche Lärmschutzmaßnahme ist sehr viel höher als die zu erwartende Verlärmung der Ortschaft Colbitz bei Ausbau der Ortsdurchfahrt der B 189 unter Einbeziehung der erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

- Beweis: Sachverständigengutachten

Weiterer Vortrag zur grundlegenden Fehlerhaftigkeit der sog. Null-Plus-Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers wird vorbehalten.

Die unten stehende tabellarische Übersicht folgt der Bewertung von Planungen bzw. von Planungsalternativen des offiziellen BVWP-Bewertungsverfahrens, nach dem die Bedarfsanerkennung und die Dringlichkeitsreihung der angemeldeten Projekte erfolgt und nach der auch die Prüfung der unechten Null-Plus-Variante durch die IVV Aachen erfolgte. Eigene Erläuterungen sind jeweils in Kapitälchen gesetzt.

Bewertungsaspekt	Linienbestimmte Trasse: Neubau („Vorzugslösung“: abgek. „VZL“)	Unechte Null-Plus-Variante („Null-Plus-Lösung“ IVV: ueNPL)	Echte Null-Plus-Variante: Nutzung/bedarfsgerechter Ausbau der B 189/B 5/B 106 laut Vorschlag des BUND/ Bürgerinitiativen: eNPL
0.1 Planungskonzept	Durchgängiger, eher siedlungsferner Neubau der A 14 mit RQ 29,5 auf der linienbestimmten Trasse Magdeburg – Wittenberge - Schwerin	Siedlungsnaher Autobahnneubau mit RQ 29,5 auf den Trassen der B 189/ B 5/B 106 und paralleler Ausbaus des lokalen/ regionalen Straßennetzes	Nutzung und Ausbau der B 189/ B 5/B 106 zu einer mindestens 3-spurigen Bundesstraße, um durchgängig Überholmöglichkeiten für den Lkw- und langsamen Verkehr zu schaffen auf Standard RQ 15,5 oder höchstens RQ 20 (vierspuriger Ausbau) evtl. streckenweise auch dreispuriger Ausbau mit Bedarfstreifen und Errichtung aktiver Lärmschutzeinrichtungen gem. Lärmvorsorge.
0.2 Kosten	Die im BVWP-Bewertungsverfahren angesetzten Kosten von 680 Mio. € sind deutlich zu niedrig angesetzt.	Die Kosten sind konzeptionsbedingt (Notwendigkeit des Parallelausbaus eines Straßennetzes für langsamen und zweiseitenörtlichen Verkehr) überhöht (13% über „VZL“)	Die Kosten für einen bedarfsberechtigten Ausbau belaufen sich laut Kostenschätzung der BI (vgl. die Anlage 1 und 2 mit den detaillierten Zahlen) auf etwa die Hälfte der Kosten der VZL. Allein dadurch verdoppelt sich der Gesamtnutzen der Variante. Die unnötige südwestl. Umfahrung des Flughafens Stendal verlängert den Weg.
1. „Verkehrsanziehung“	Die offizielle Prognose des BVWP liegt bei 16.000 Kfz/Tag, während IVV ohne nähere Begründung „im Mittel“ von 30.000 Kfz/Tag ausgeht. Dabei handelt es sich offensichtlich um Transitverkehr sowie indu-	Für die ueNPL werden im Mittel 25.000 Kfz/Tag prognostiziert ohne nähere Begründung. Die stadtnahe Autobahn hat geringe Erschließungs- und Verbindungswirkung. Zunahme wohl durch Transit- und Neuver-	Verkehrszunahme findet nur begrenzt statt. Durch niveaugleiche Kreuzungen können v.a. zwischenörtliche Verkehre auf stadtnahe Umfahrungen gelenkt und innerörtliche Entlastungen erreicht werden, insbes Stendal es. in Wolmirstedt, Colbitz, Burgstall, Lüderitz, Stendal u.a. Das Verkehrsaufkommen bleibt etwa bei heutiger Belastung

	zierten Verkehr	kehre.	(max 12.000 Kfz/ (siehe Verkehrsstärkenkarte – liegt auf meinem Schreibtisch die zweite Zahl von unten... Lkw/Tag).
2. Verkehrliche Wirkungen	Die „Vorteile“ sind fragwürdig da sie zu XXX % aus monetarisierten privaten Zeitersparnissen (Stundenlöhne für Pkw-Fahrer) durch höhere Geschwindigkeiten resultieren	Auch bei der ueNPL sind letztlich die monetarisierten Zeitgewinne der Privat-Pkw entscheidend und die hohen Entwurfsgeschwindigkeiten auf überdimensionierter BAB	Die – überwachte – Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h schließt die sozial unverträgliche Raserei aus ermöglicht aber Zeitgewinne durch zügige Reisegeschwindigkeiten von 80 km/h für Pkw für wesentlich mehr Personen und viel stärker auch für den Berufsverkehr.
3. Städtebauliche Wirkungen	Die städtebaulichen Entlastungswirkungen sind gering wegen der räumlichen Fernführung und der Ausrichtung auf den Transitverkehr: „Keine Entlastungen auf den Innerortsstraßen oder im Bestandsnetz“	Die konzeptionsbedingt wenigen Zufahrten (Wolmirst.-Colbitz: 4) maximieren die Belastungen und minimieren die innerstädtischen Entlastungswirkungen (vgl. „VZL“). Zusätzlich: Barriere für Stadtentwicklung	Durch eine bessere Integration der Ausbauplanung in das städtische Umfeld können wesentlich kleinteiligere Erschließungs- und Entlastungswirkungen erreicht werden, auch mehr regionalwirtschaftliche Effekte z.B. für die Ansiedlung von Gewerbe bei insgesamt deutlich verbesserter regionaler und überregionaler Erreichbarkeit
4. Umweltwirkungen			
4.1 Schutzgut Mensch	Erhebliche Belastung der Menschen durch Lärm- und Abgasemissionen und Beeinträchtigung der Naherholung	Deutlich höhere Belastung der Menschen durch stadtnahe Führung der BAB mit 25.000 Kfz/Tag. und Steigerung der Trennwirkungen	Entlastung der Menschen durch stadtnahe Führung (Widerspruch zur mittleren Spalte) von landwirtschaftsverbträglicher und städtebaulich eingebetteter Planung ohne massive Anziehung von Transitverkehren. Zugleich: verbesserter Lärmschutz
4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	Massive Eingriffe in 14 FFH und Vogel-schutzgebiete. Abzulehnen wegen nichtvertretbarer Eingriffe bei fehlendem Neubaubedarf	Reduzierung der Naturschutzeingriffe durch Führung außerhalb geschützter Biotop bei Beeinträchtigung stadtnaher Gebiete	Beste Variante unter Naturschutzaspekten, weil konzeptionsbedingt die Inanspruchnahme wertvoller Flächen entfällt
4.3 Boden	Starker Flächenverbrauch und Bodeninanspruchnahme	Noch stärkerer Flächenverbrauch wegen zusätzl. sekundäres Straßennetz	Geringster Flächenverbrauch und geringste Bodeninanspruchnahme aller Varianten.

4.4 Schutz- gut Wasser	Aufgrund höhere Schadstoffemissionen und tieferer Landschaftseingriffe höheres Gefährdungspotenzial der Neubauvarianten. Vgl. dazu die naturschutzfachl. Stellungnahme)	Vgl. „VZL“ Und Aussagen zur ueNPL) Vgl. im einzelnen die naturschutzfachl. Stellungnahme	Geringste Gefährdungspotenzial wegen Verbleib im Bestandsnetz und geringerem Emissionspotenzial
4.5 Schutz- gut Kli- ma/Luft	Verschlechterung Emissionssituation bei Lärm und Schadstoffen. Erhöhung des CO2-Ausstosses	Schlechteste Variante wegen Verschlechterung der lokalen Immissionssituationen. Geringerer CO2-Anstieg als „VZL“	Beste Variante wegen Verbesserung der lokalen Immissionssituationen sowie der Minderung des CO2-Ausstosses
4.6 Schutz- gut Land- schaft	Massive Eingriffe in das Landschaftsbild	Massive Eingriffe in das Landschaftsbild im unmittelbaren Umfeld der Städte / Orte	Beste Variante: Keine Eingriffe in das Landschaftsbild aufgrund landschaftsangepasster Planung und Nutzung des Bestandsnetzes zu ca. 90 %
4.7 Schutz- gut Kul- tur- und Sachgü- ter	Eingriffe in mehrere archäologisch wertvolle Bereiche	Eingriffe in zwei Baudenkmäler wegen stadtnaher Autobahnen und zusätzl. Sekundärstraßennetz	Keine Eingriffe wegen Verzicht auf überdimensionierte Planung und der Nutzung des Straßenbestands.

4.3 kleinräumige Varianten und Minimierungen

Auch die Prüfung kleinräumiger Alternativen ist nicht ausreichend erfolgt. So ist beispielsweise in die Untersuchung der Trassenoptimierung die Möglichkeit der Optimierung durch Führung in Tieflage/Troglage nicht hinreichend einbezogen worden. Eine Trasse kann aber nicht allein durch die seitliche Verschiebung, sondern auch durch die horizontale Verschiebung in Hinblick auf den Konflikt mit der Wohnbebauung optimiert werden. Dies wurde nicht ausreichend geleistet. In der Folge wurde einer aus naturschutzfachlicher Sicht schlechter bewerteten Trasse der Vorzug gegeben. Das ist nicht akzeptabel.

Die Planunterlagen weisen eine Trassenführung in weiten Abschnitten in Dammlage aus. Über weite Abschnitte soll die Trasse weithin sichtbar und damit auch weithin verlärmend wirken. Hinzu kommt noch die geplante Führung der Anschlussstelle Wolmirstedt und der B 189 über die Trasse jeweils in Dammlage, die in weite Bereiche bis hin zur Ortslage Mose zusätzlich verlärmend wirken wird. Durch die sehr hohe Dammlage im Bereich zwischen dem Ferien- und Freizeitzentrum Colbitz und der Ortslage Colbitz wird dort eine stark erhöhte Lärmbelastung hingenommen, die bis hin zur Ortslage Colbitz getragen wird. Zwar werden wohl die Grenzwerte dadurch nicht überschritten, jedoch wird eine unnötige Landschaftsverlärmung herbeigeführt. Zudem wird durch die Führung auf einem hohen Damm in diesem Be-

reich die Sichtbeziehung zwischen der Ortslage Colbitz und dem Bereich des Ferien- und Freizeitzentrum Colbitz dauerhaft unterbrochen. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist hier erheblich.

Im Bereich nördlich Colbitz hätte die Trasse näher an die Gewerbegebiete von Colbitz herangerückt und damit früher parallel zu B 189 geplant werden müssen. Die Eingriffe in die Waldgebiete nördlich von Colbitz sind vermeidbar. Es ist eine direkte Parallelführung in enger Anlehnung an die B 189 in diesem Bereich als Alternative zu der geplanten großzügigen Parallelführung mit sehr großzügigen Kurvenradien zu prüfen und als offenkundig vorzugswürdig gegenüber der Variante in den Planfeststellungsunterlagen vorzuziehen. Die Kurvenradien sind hier auch nach den Angaben im Erläuterungsbericht sehr großzügig bemessen. Optimierungsmöglichkeiten in der Trassenführung wurden dadurch nicht ausgenutzt. Auch die Führung der K 1174 in hoher Dammlage zur Überführung der A 14 ist ein nicht zu rechtfertigender Eingriff in das Landschaftsbild und führt zu einer höheren Beeinträchtigung durch sehr weit tragende Lärmbelastungen.

Eine Führung in längeren Abschnitten im Einschnitt, jedenfalls aber ohne Dammlagen würde die zu erwartende erhebliche Lärmbelästigung für die betroffenen Gebiete, einschließlich der Erholungsgebiete (wie etwa das LSG Lindhorst-Ramstedterforst) ebenso wie die schwerwiegenden Eingriffe in das Landschaftsbild teilweise vermeiden. Sie würde darüber hinaus Überführungen kreuzender Straßen ermöglichen, die ebenfalls nicht in Hochlage oder jedenfalls nicht so hoch, wie derzeit geplant, geführt werden müssen, damit weniger in das Landschaftsbild eingreifen und zu weniger Verlärmung führen würden. Sie würde schließlich das Schaffen von mehr Wildwechseln als Überquerung der Trasse ermöglichen.

Das Heranrücken der Trasse im Bereich der Überquerung durch die B 189 an die Ortslage Mose ist nicht akzeptabel, führt zu einer größeren Trassenlänge und damit zu mehr Versiegelung und Beeinträchtigung von Natur und Landschaftsbild in diesem Abschnitt. Mit dem Abrücken von der Wohnbebauung „Jacobsheim“ und „Chausseehaus“ ist diese Verschiebung nicht zu rechtfertigen, da die Trasse nicht merklich von diesen Orten verlegt wird und zudem durch eine Tieflage der Trasse und eventuelle zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erheblich besserer Schutz zu erreichen wäre, als er nach den Planfeststellungsunterlagen nun ausgewiesen ist. Unter allen Gesichtspunkten, insbesondere aber unter Berücksichtigung der Eingriffe in Natur und Landschaft dürfte die in der Planzeichnung eingezeichnete Alternative „ST-I-W/O-Flughafen“ zwischen K 1174 und AS Wolmirstedt vorzugswürdig sein. Diese vormalige Vorzugstrasse bedarf der Optimierung besonders unter Lärmschutzgesichtspunkten, ist dann jedoch auch unter diesen Gesichtspunkten gegenüber der beantragten Variante vorzugswürdig.

5. Landesplanerische Beurteilung nicht „abgearbeitet“

Die landesplanerische Beurteilung zur Verlängerung der BAB A 14 Magdeburg-Wittenbergeschwerin für den Abschnitt Sachsen-Anhalt das Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt vom 29. Oktober 2004 erklärt das Vorhaben des Neubaus der A 14 für vereinbar mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit, wenn die dort genannten Maßgaben beachtet werden. Die Maßgaben sind jedoch nicht hinreichend beachtet. Es handelt sich dabei insbesondere um die Maßgaben dort zu 1.2. Nicht ausreichend beachtet bzw. im Rahmen der Planfeststellung „abgearbeitet“ wurden die folgenden Maßgaben:

- Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 und deren Zurückstellen nur unter Abwägung mit anderen Schutzgütern sowie Zwangspunkten (Maßgabe 1.2.1.1);
- Überprüfung des Anschlussstellenkonzeptes und Untersuchung des nachgeordneten Netzes auf das Erfordernis von Folgemaßnahmen (Maßgabe 1.2.1.3);
- „Weitgehende“ Berücksichtigung der von den Beteiligten im Raumordnungsverfahren gegebenen Hinweise zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation der Auswirkungen (Maßgabe 1.2.2);
- Prüfung insbesondere von Trassenführungen im Einschnitt u.a. im Bereich der Ortslagen Mose, Colbitz etc. (Maßgabe 1.2.2.1);
- Erwägung der Tunnelvariante als Möglichkeit der Querung des Mittellandkanals unter Prüfung möglicher Auswirkungen auf den hier verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt (Maßgabe wie zuvor);
- Einbeziehung der Aktionsräume und Wechselbeziehungen betroffener Wildtierarten und Planung funktionsfähiger, angemessener Querungshilfen (Maßgabe 1.2.2.2);
- Konzipierung der Brückenbauwerke ohne Einschränkung der ökologischen Durchlässigkeit (wie zuvor);
- Vorsehen von Wildschutzzäunen;
- Ausschluss nachhaltiger Veränderungen oder Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes insbesondere durch den Ausschluss von Trassenführungen in Dammlagen (Maßgabe 1.2.2.5).

Es fehlt in den Planfeststellungsunterlagen auch ein Eingehen auf diese Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung, sodass den Planfeststellungsunterlagen nicht hinreichend zu entnehmen ist, ob überhaupt die gebotene Auseinandersetzung mit der landesplanerischen Beurteilung stattgefunden hat. Nur vereinzelt ist dem Erläuterungsbericht ein Bezug auf die Maßgaben zu entnehmen.

6. Vorhaben ist überdimensioniert – dem Vermeidungs-, Minimierungsgrundsatz ist stärker Rechnung zu tragen

Das Vorhaben ist überdimensioniert. Es soll als Straße der Kategorie A I mit einem Querschnitt von 29,5 m hergestellt werden. Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen käme für die A 14 aber insbesondere auch die Straßenkategorie B I in Betracht. Der Querschnitt soll danach bis zu einer Belastung mit 50.000 Fahrzeugen am Tag und kann bei einer Belastung mit bis deutlich über 60.000 Fahrzeugen am Tag mit einem Querschnitt von 26 m hergestellt werden. Bei einer Belastung bis etwa 30.000 Fahrzeugen am Tag kann er mit 20 m hergestellt werden. Ein Querschnitt von 20 m wird gefordert. Das senkt die Kosten und schafft Potentiale für eine Tieferlegung, für Schutzwälle, -wände und andere sinnvolle Maßnahmen, um das Vorhaben zumindest ein wenig in die Landschaft zu integrieren.

7. abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung erforderlich

Eine abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung ist nicht ausreichend erfolgt. Die A 14 soll viele Natur- und Landschaftsschutzgebiete, einige von europäischer Bedeutung, schneiden. Allein 12 FFH-Gebiete und 2 Vogelschutzgebiete sollen beeinträchtigt werden. Solche Beeinträchtigungen lassen bundesdeutsches und europäisches Recht nur unter besonderen Voraussetzungen zu. U.a. dürfen keine Alternativen bestehen. Die stehen hier aber zur Verfügung. Eine auf das gesamte Vorhaben bezogene Betrachtung muss zu dem Ergebnis kommen, dass einzelne Abschnitte der A 14 nicht gebaut werden dürfen. Dann lässt sich das Ziel des Vorhabens nicht erreichen. Nach der Rechtsprechung macht dies das gesamte Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Eine abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung hätte auch die Optimierung der Trassenführung im Hinblick auf die geplante südliche Fortführung und die dort zu befürchtende Beeinträchtigung weiterer Ortslagen (Samsleben etc.) zum Inhalt haben müssen. Die Trassenoptimierung in diesem Bereich kann nicht ausschließlich unter Berücksichtigung dieses Planfeststellungsabschnittes und der dadurch hervorgerufenen Beeinträchtigungen erfolgen. Insbesondere die im folgenden Abschnitt zu befürchtende höhere Beeinträchtigung der Ortslage Mose durch das erneute Heranrücken der Trasse an die Wohngebiete der Ortslage Mose hätte in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus hätte die Möglichkeit der Unterquerung des Mittellandkanals mit den damit verbundenen eventuellen Folgen für diesen Planfeststellungsabschnitt Gegenstand der Prüfung in diesem Abschnitt sein müssen.

Weder unter naturschutzfachlichen, noch unter technischen Gesichtspunkten ist geklärt, ob die Gesamttrasse funktionsfähig und mit noch vertretbarem Aufwand und vertretbaren Kosten hergestellt werden kann.

Darüber hinaus ist die Prüfung des Aspektes der „unzerschnittenen Räume“ nur im Rahmen einer abschnittsübergreifenden Gesamtbetrachtung möglich:

Das Thema „unzerschnittene Räume“ ist in den Unterlagen nicht hinreichend berücksichtigt. Bei dem betroffenen Raum handelt es sich um den größten Bereich unzerschnittener Räume nicht nur in Sachsen-Anhalt, sondern auch im benachbarten Brandenburg. Den unzerschnittenen Räumen und ihrem weitestgehenden Erhalt kommt raumordnerisch eine besondere Bedeutung zu, ohne dass dies in den Unterlagen zum Ausdruck kommt. Dem Bereich kommt sehr große Bedeutung für die wandernden Arten auch außerhalb besonderer Schutzgebiete zu, da die Arten hier weitgehend ungestört wandern können.

Zum Abprüfen der genannten Gesichtspunkte war eine abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung als gesonderte Unterlage im Planfeststellungsverfahren bzw. als maßgeblicher Bestandteil des Erläuterungsberichts sogar eine andere Fachunterlage erforderlich.

6. Stellungnahme zu den Eingriffen in Natur und Landschaft

6.1 Vermeidbarkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft, incl. Boden (Straßenbreite/Querschnittsauswahl)

Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu vermeiden. Ausgehend von diesem sogen. Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot dürfte die geplante BAB im vorliegenden Abschnitt allenfalls einen RQ 26 aufweisen, anstelle des bislang geplanten RQ

29,5. Ein noch geringerer RQ als der RQ 26 ist unter Vermeidbarkeitsgesichtspunkten jedenfalls zu prüfen.

Der vorgesehene RQ 29,5 ist deutlich überdimensioniert, RQ 26 wäre völlig ausreichend. Die Planung geht von einer prognostizierten Verkehrsbelastung nördlich Wolmirstedt von DTV 35.000 KfZ pro 24 h mit Schwerlastanteil von 24 % aus. Dies liegt im Rahmen dessen, was mit einem RQ 26 bewältigt werden könnte. Auch mit einem RQ 26 ist eine Verkehrsstärke von 1.500 KfZ pro Fahrbahnrichtung pro Stunde bei einer mittleren Pkw-Geschwindigkeit von 110 km/h möglich.

(Quelle: Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik. Heft 669 (1994), Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, S.39-53, insbesondere S. 43)

Die sich aufdrängende und in der landesplanerischen Beurteilung geforderte Minimierung der Eingriffe durch eine Tieferlegung der Trasse wurde nicht ernsthaft erwogen. Sie drängt sich hier über den gesamten Trassenverlauf und insbesondere dort auf, wo durch Überquerungsbauwerke noch erheblich schwerwiegendere Eingriffe in das Landschaftsbild erfolgen, als allein durch die Trasse der A 14 (Überquerung B 189, K 1174).

6.2 Qualität der bisherigen Planung (vor allem im Bezug auf die Fauna)

Die der bisherigen Planung zugrunde gelegten faunistischen Gutachten aus dem Raumordnungsverfahren (in der UVS enthalten) sind nur begrenzt aussagefähig, da die entsprechenden Bewertungen der Neufassung des BNatSchG, insbesondere die strengere Unterschutzstellung von Greifvögeln, nicht hinreichend bewertet wurde. Es wurde versäumt, die streng geschützten Vogelarten, die teilweise relativ häufig in den Untersuchungsgebieten vorkommen, ausreichend zu klassifizieren.

Dieser Mangel ist eigentlich nicht erklärbar, da die Umweltverträglichkeitsstudie am 27.02.2004 vorgelegt wurde. Dem Planungsträger hätte damit die Änderung des BNatSchG eigentlich bereits bekannt gewesen sein müssen.

Hieraus folgt, dass die Abwägung zur Linienbestimmung auf Grund einer fehlerhaften UVS auf einer falschen Artenbewertung und Lebensraumbewertung basiert.

Das Linienbestimmungsverfahren zum ersten Bauabschnitt der BAB 14 neu wurde bereits am 12.04.2005 abgeschlossen. Daraus folgt, dass die neuesten faunistischen Untersuchungen aus dem Jahr 2005 noch nicht in Abwägung eingeflossen sein können oder wegen der früh abgeschlossenen Datenerhebung nur begrenzt aussagefähig sind. Dadurch konnten die gewonnenen Daten nur eingeschränkt für eine gute, fachliche Praxis der Abwägung verwendet werden.

Diese Einschätzung wird durch die Bewertung in der Planfeststellungsunterlage noch einmal unterstrichen. Der Vorhabensträger verkennt die neue gesetzliche Wertung der Bedeutung der vorkommenden Greifvögel und misst der Beeinträchtigung der Nahrungs- und Rückzugshabitate der Arten keine hinreichende Bedeutung zu.

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz dürfen auch die Nahrungs- und Rückzugsgebiete nur im absoluten Ausnahmefall beeinträchtigt werden. Sprechen überwiegende öffentliche Interessen für das Vorhaben und ist eine andere, weniger belastende Ausführung nicht möglich, darf ausnahmsweise das Vorhaben zugelassen werden. Dabei ist aber ein entsprechender Aus-

gleich zu schaffen, der den Lebensraumanforderungen der jeweiligen Art tatsächlich entspricht.

Festzuhalten bleibt: Im Linienbestimmungsverfahren wurden die vorkommenden Arten nicht hinreichend beachtet. Damit konnte auch das gesetzliche Vermeidungsgebot für Eingriffe nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Selbst wenn man nach der Linienoptimierung versucht, die im nachhinein erkannten tatsächlichen Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu korrigieren, entspricht dieses Vorgehen nicht den Forderungen des Gesetzgebers. Nach der Maßnahmenkaskade für Eingriffe ist die anzuwendende Reihenfolge zuerst Vermeiden/Minimieren, dann Ausgleichen. Erst nach einer tatsächlich sachgerechten Prüfung des Punktes „Vermeiden“ kann eine Kompensation in Frage kommen. Dies gilt besonders schwer wenn die zu erwartenden Eingriffe auf streng geschützte Tiere wirken.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

6.3.1 Boden

Durch die bislang vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen des Trassenbaus der A 14 im Bezug auf das Schutzgut Boden nicht hinreichend ausgeglichen werden.

a) Versiegelung

Konkrete Bemühungen die Neuversiegelung durch entsprechend große Entsiegelungen von Altstandorten zu kompensieren sind in den Planunterlagen nicht ersichtlich.

Im Großraum Wolmirstedt und Magdeburg existieren verschiedene Altanlagen mit hohem Versiegelungsgrad (Industriebrachen, ehemalige Mastanlagen, Kasernen) die entsiegelt werden sollten. Eine Konzentration von Kompensationsmaßnahmen auf bestimmte Flächen oder Flächen bestimmter Eigentümer darf nicht dazu führen, dass der Funktionsbezug nicht gewahrt und insbesondere Entsiegelungspotentiale nicht genutzt werden.

b) Schadstoffeinträge

Außerdem wird der Schadstoffeintrag (Reifenabrieb, Abgase, Spritzwasser, Streusalz) durch den Trassenbetrieb – und damit die Verseuchung des Bodens – nicht ausgeglichen. Im entsprechenden Altlastenkataster der Region existieren zahlreiche Flächen mit hohem Sanierungsbedarf. Hier muß ein weiterer Schwerpunkt für die Kompensation liegen. Nur so können die verlorengegangenen Bodenfunktionen hinreichend und funktionsbezogen ausgeglichen/ersetzt werden.

6.3.2 Fauna

- **Bewertung Eingriffsraum insgesamt**

- a) **Einleitung / Rechtlich normiertes Verfahren im Umgang mit „streng geschützten“ Arten nach dem BNatSchG**

Generell ist in der neuen Rechtsprechung eine Tendenz zur europarechtsfreundlichen Auslegung des § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes auszugehen. Dadurch müssen die Betroffenheiten der „streng geschützten“ Arten jeweils genau analysiert und dargestellt werden. Liegt eine Betroffenheit vor, muss die Ersetzbarkeit ihrer Biotope geprüft und Maßnahmen zum Ersatz der Lebensräume beschrieben werden.

Von einer Zerstörung der Biotope im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes ist bereits dann auszugehen, wenn ein wesentliches Teilhabitat aufgrund des Eingriffs nicht mehr genutzt werden kann und die Zerstörung irreversibel ist. Dies ist auch durch den Bau und Betrieb einer Autobahn anzunehmen. Schließlich geht die Planung der Trasse (A 14) von einem Dauerbetrieb über Jahrzehnte aus.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind so aufzubereiten, dass die zuständigen Behörden und die am verfahren Beteiligten entscheiden können ob die oben genannten Eingriffe gegebenenfalls genehmigt werden können.

Die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen genügen - wie nachfolgend im Einzelnen gezeigt werden wird - bisher nicht den Anforderungen des BNatSchG. Nach Einschätzung des BUND sind bedeutende Lebensraumverluste für streng geschützte Arten zu erwarten. Die Ausgleichbarkeit einzelner Eingriffe ist aus unserer Sicht bisher nicht geplant oder generell nicht möglich.

b) UVS / Reck (2003)

Wesentliche Grundlage der Planung ist die vorliegende UVS (Textteil S.185). Diese enthält eine schwerwiegende und für die weitere Planung erhebliche Fehleinschätzung in Form einer fehlerhaften Auslegung der Bewertungen von Reck (2003). Dem BUND liegt das Original dieser Veröffentlichung vor. Der Vorhabensträger legt Reck falsch aus, indem er von einer „Verminderung der Lebensraumqualität“ spricht, wo im Original von einer „Verringerung der Lebensraumeignung“ gesprochen wird.

Durch diesen Fehler entsteht eine vollkommen andere Gewichtung der Beeinträchtigungen. Der vom Vorhabensträger zugrundegelegte Begriff „Lebensraumqualität“ suggeriert eine für die Tiere tolerierbare Einschränkung im Gebiet. Nach Reck ist allerdings die zunehmende Unbrauchbarkeit des Lebensraumes für Vögel gemeint. In seinen Untersuchungen wird der deutliche Rückgang von Brutdichten und Rastvögeln im Trasseneinflussbereich von Straßen hervorgehoben.

c) Lebensraumbewertung (Vögel)

Die vorgelegte Planung geht allgemein von gravierenden Auswirkungen der geplanten Trasse (durch Bau, Anlage, Betrieb) auf die betroffenen Lebensräume aus (Planfeststellungsunterlage Kap. 12 S. 70 bis 76). Teilweise wird auch in der Planfeststellungsunterlage auf die bemerkenswerte Artenausstattung des Untersuchungsgebietes hingewiesen (S. 104 letzter Absatz, Faunistische Sonderuntersuchung).

Speziell bei der Bewertung der Vogelvorkommen sind die Einstufungen in den Planungsunterlagen naturschutzfachlich nicht nachvollziehbar.

Es fällt auf, dass die Wertigkeiten der Habitats (Konfliktpunkte K 19, K 5, K 11, K 18, K 10, K 8) regelmäßig als von mittlerer Bedeutung eingestuft werden, obwohl teilweise mehrere streng geschützte Arten als Brut- und Rastvögel auftreten (z. B. K 19).

Diese Bewertung ist auf die ungenügende Gewichtung der Greifvögel im früheren Gutachten (2003) zurückzuführen. Die Unterbewertung der Habitats führt zu mangelnden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

- **Eingriffe durch Immissionen**

- a) **Wirkzone von Belastungen allgemein**

Durch den Betrieb und die Unterhaltung von Verkehrswegen entstehen eine Vielzahl von schädlichen Stoffeinträgen und Reizen.

Die in den Planungsunterlagen allgemein festgestellte Wirkzone dieser Belastungen von 100 Metern jeweils links und rechts der Trasse erscheint hier bereits grundsätzlich als zu gering.

- b) **Lärmbelastungen**

In der UVS, Karte 9 Blatt 1 Schutzgüter Mensch Klima Luft wird die Belastung der menschlichen Siedlungsbereiche mit Werten über 50 dB (Tagesbelastung) im Abstand von jeweils 750 Metern links und rechts der geplanten Neutrassse angenommen. Im Trassennahbereich sind natürlich höhere Lärmbelastungen als nur 50dB anzunehmen.

Bei dieser Lärmbelastung nimmt die Lebensraumeignung für Rast und Brutvögel nach Reck (2001) im 1,5 - Kilometerkorridor der geplanten Autobahn bereits deutlich ab.

Eine extrem starke Abnahme der Brutvogeldichte beidseitig der Trasse im Abstand von 500 Metern ergibt bei einer Gesamtlänge von 7,5 km einen Beeinträchtigungsraum von 7,5 Quadratkilometern.

- c) **Vergrämungen wegen Lichteffekten**

Zusätzlich werden die entsprechenden Vergrämungen aus Lichteffekten durch den Betrieb der Trasse nicht hinreichend qualifiziert.

So ist zum Beispiel bei Wiesenbrütern selbst noch in einer Entfernung von 2 km eine Beeinträchtigung des Fortpflanzungserfolges nachweisbar (hier besonders Braunkehlchen).

Bislang sind hier kaum Maßnahmen zur Verhinderung/Vermeidung der Eingriffe/Belastungen nach b) und c) vorgesehen. Der Schwerpunkt Vermeidung wurde bei geschützten Arten zu wenig Gewicht beigemessen.

- d) **Eignung der Kompensationsflächen**

Da die meisten Ausgleichsmaßnahmen sich in unmittelbarer Nähe zur Trasse befinden, ist durch die betriebs- und baubedingt zu erwartende Verlärmung und Schadstoffbelastung der BAB 14 neu von einer geringen Lebensraumeignung für die meisten streng geschützten Arten auszugehen. Damit können die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Trassennähe für das

Schutzgut Tier - hier in besonderem Maße Vögel - schon insgesamt als nicht ausreichend betrachtet werden.

- **Tierarten im Einzelnen**
- **Vögel**

In einer überschlägigen Populationsgefährdungsanalyse nach Rasmus (2003) wird für die hier nachfolgend aufgeführten, meist streng geschützten bzw. in der Vogelschutzrichtlinie gelisteten Arten eine Gefährdungseinschätzung unternommen.

Verschiedene dieser Arten eignen sich auch als Indikatorarten für die hohe Qualität bestimmter Biotoptypen/Hauptlebensräume. Sie werden daher in der naturschutzfachlichen Praxis als Indikatortierarten oder Leitarten besonders gewichtet, da sich über den Verlust ihres Lebensraumes ein allgemeiner Trend auch für andere Arten des jeweiligen Lebensraumes ableiten lässt.

Nachfolgend werden zu den einzeln genannten Arten die in den Planfeststellungsunterlagen angegebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überschlägig an ihren aufwertenden Effekten für die betroffenen Arten gemessen. Wenn dabei ein Defizit erkennbar wird, müssen zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Planung eingearbeitet werden.

a) Braunkehlchen

Nördlich Colbitz wird das Brutgebiet in einem bedeutenden Lebensraum des Braunkehlchens zerschnitten, überbaut, verlärm und stofflich beeinträchtigt. Die sensibel auf Lärm reagierende Art wird dadurch komplett aus ihrem Lebensraum vertrieben. Die Untersuchungsfläche 3-3 der Intensivvogelkartierung 2003 aus der UVS zeigte eine besonders hohe Bestandsdichte und eine gute Ausprägung des Lebensraumes. (mindestens 5 Brutpaare).

Das Braunkehlchen wird als Indikatorart / Leitart für eine gute Ausprägung des Lebensraums strukturreicher Grünland / Offenlandbereiche betrachtet. Die Leitart wird in der Berner Konvention als „Strictly Protected Fauna Species“ geführt. (Dieser Fakt wird in der Planung nicht berücksichtigt). Außerdem ist das Braunkehlchen im Anhang II der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet.

Nach unserer überschlägigen Einschätzung sind die zerstörten Lebensräume des Braunkehlchens nicht mit den vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensierbar.

Außerdem hätte bei der Abstimmung der Trassenlage entsprechend auf die Brutkolonie Rücksicht genommen werden müssen. Hier fordern wir eine Korrektur der Linienbestimmung.

Da die Erhaltungsziele des SPA Colbitz-Letzlinger Heide nicht hinreichend spezifiziert sind, gehen wir davon aus, dass sie als Schutzziel zu behandeln sind. Nach unserer Einschätzung verdient das Vorkommen nach seiner Dichte und Ausprägung eine besondere Aufmerksamkeit sowohl als unabhängiger Bestand als auch als Unterpopulation des Vogelschutzgebietes. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes ist also zu erwarten. Derartig gut ausgeprägte Teilpopulationen werden sonst regelmäßig unter Schutz gestellt.

b) Schwarzmilan

Der Schwarzmilan kommt im Untersuchungsraum 3-1 laut faunistischer Kartierung von 2003 vor. Er ist stark an größere Wasserflächen gebunden, da seine Hauptnahrung aus Fisch besteht. Die im Plangebiet vorhandenen verschiedenen größeren Wasserflächen und Röhrichtbe- reiche befinden sich größtenteils im Verlärmungsraum der geplanten Autobahntrasse.

Die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen sind nicht ausreichend für den Fortbestand der Art im Gebiet.

c) Grauanmer

Die nach BArtSchV streng geschützte Art Grauanmer ist die Leitart für eine gut strukturierte Acker- und Kulturlandschaft.

Hier ist auf die Möglichkeit des Vorliegens eines faktischen SPA im Bezug auf die Grauan- mervorkommen hinzuweisen.

e) Mittelspecht

Vorkommen des Mittelspecht im Feldgehölz (Untersuchungsfläche 3-2) und am Nordrand des PG (11-1) gemäß Untersuchung 2003, 2 Brutgebiete und Lebensräume werden verlärm- tet. Die Art ist sehr stark an das Vorkommen von Alteichen in relativ lichten Wäldern gebunden. Da dieser Lebensraum im Umfeld (PG) sehr selten vorkommt, ist der Verlust der Brutpaare / Nahrungsgäste sicher. Ein Ausgleich des Eingriffes ist nicht möglich, da die Entwicklungsdauer der Alteichen bis zur Höhlenbildung mehrerer Generationen in Anspruch nimmt.

Der Mittelspecht ist nach Anhang 1 der VogelSchRL und nach der Bundesartenschutzverord- nung streng geschützt. Die Vergrämung der Mittelspechtpaare und der Verlust ihrer Lebens- räume kann nicht ausgeglichen werden. Dadurch ist die derzeit vorliegende Trassenvariante / Planvariante nicht genehmigungsfähig.

f) Rohrweihe

Der derzeitige Standort der Rohrweihe ist das Kremkaus Loch und die Aufweitung des Wiepgrabens. 2 Brut- und Nahrungsgebiete werden verlärm- tet. Die Art fliegt sehr niedrig und braucht Wasserflächen und Röhricht bzw. Sumpf und Moorbiotope. Die durchschnittliche Lebensraumgröße eines Brutpaares beträgt 1500-3000 ha.

Auch potentielle, bisher vorhandene Lebensräume wie Ritters Ring, Hägebachaufweitung, See Sandgrube werden verlärm- tet.

Die angebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht ausreichend dimensioniert um den Lebensraumverlust aufzuwiegen. Die Anlage mehrerer größerer Wasserflächen außerhalb der Verlärmungszone ist für den Fortbestand der Brutpaare im Großraum wichtig. Hier wird um Nachbesserung gebeten.

g) Wiesenweihe

Nachweis Wiesenweihe südöstlich Colbitz, Brut in Nähe geplanter Trasse (2003). Kommt in Feuchtwiesen und Sumpfbiotopen vor. Der durchschnittliche Lebensraum für ein Brutpaar beträgt 500-700 ha.

Die angebotenen Lebensraumverluste wurden durch die Planung (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) nicht hinreichend kompensiert.

h) Ziegenmelker

Die Art Ziegenmelker bevorzugt lichte Kiefernbestände, braucht warme Standorte in ME und ist vor allem auf Sandböden anzutreffen. Sie gilt auch als Leitart für gut ausgeprägte Zwergstrauchheiden. Der dämmerungs- und nachtaktive Bodenbrüter wird häufig Opfer des Straßenverkehrs. Er kommt im benachbarten SPA-Gebiet Colbitz-Letzlinger Heide vor.

Durch die Summationswirkung mit der B 189 alt und der A 14 neu (Bauabschnitt 1.2 und 1.3 sowie folgende) ist in Bezug auf den Ziegenmelker eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele als sicher vorauszusetzen.

i) Roter Milan

Nicht ausreichend berücksichtigt ist in den Unterlagen die Bedeutung des Raums der Magdeburger Börde von Magdeburg bis Colbitz für den Erhalt der Population des Rotmilan. Hier befindet sich eine in Europa einzigartige Population, die nicht nur regional und national sondern europaweit auch deshalb von besonderer Bedeutung ist, da von hier aus Rotmilane in viele europäische Länder verbracht werden, um dort wieder Populationen aufzubauen. In manchen Ländern finden sich ausschließlich Rotmilane aus der Magdeburger Börde. Diese europaweite Bedeutung der Population ist nicht berücksichtigt. Sie erfordert eine Abschätzung der möglichen Auswirkungen des Gesamt-Projekts auf die Entwicklung der Population. Die punktuelle Betrachtung reicht angesichts der hohen nationalen und internationalen Bedeutung nicht aus. Eine solche Abschätzung kann sachgerecht nur im Raumordnungsverfahren oder in einer abschnittsübergreifenden Gesamtbetrachtung erfolgen, da das Vorhaben nachfolgend in Planfeststellungsabschnitte unterteilt wird, die eine Gesamtbetrachtung kaum noch möglich erscheinen lassen. Die vorliegende Planfeststellungsunterlage bestätigt das durch das Fehlen einer Gesamtbetrachtung.

Nachweis Roter Milan: Kiernforst östlich Lindhorst, Österlinge, nördlich Sackberg (2005). Sowie: drei Brutpaare im PG (2003) im Trassenumfeld der geplanten A 14 (2003).

Die Art verliert durch betriebsbedingten Lärm der Trassen A 14 neu u. B 189 alt (Vorbelastung) mehrere Brut- und Nahrungsreviere aufgrund der Lärmbelastung und Lebensraumzerschneidung (2 BP) und durch direkten Baueinfluß an der A 14 (1 BP). (nach Untersuchung 2005)

Der Rote Milan ist an reich gegliederte Offenlandschaften begleitet von Waldstrukturen oder Feldgehölzen gebunden. Sein Mindestlebensraum liegt bei 4 km², Nach Trassenbau Mindestlebensraum nur noch in größerer Entfernung vorhanden, da strukturreiches Offenland überbaut bzw. durch den Betrieb der A 14 verlärmert wird.

Der Verlust der Leitart für gut strukturiertes Offenland / Ackerland zeigt auch die deutliche Verschlechterung der Habitateignung für andere Arten des Lebensraumes an.

Der Verlust kann nicht hinreichend ausgeglichen werden.

Außerdem wird er von überfahrenen Tieren an Straßentrassen stark angezogen. Dadurch werden öfter Einzeltiere vom Straßenverkehr überrollt. Die landesplanerische Beurteilung gibt folgerichtig die Prüfung der Anlage von Wildschutzzäunen auf. Wichtiger noch sind ausreichende Wildwechsel-Möglichkeiten, um weitestgehend zu vermeiden, dass Wild überfahren wird.

j) Schwarzspecht

Auf Untersuchungsfläche 11-1 (2003) wurde die Art Schwarzspecht kartiert. Der Lebensraumverlust durch Lärm kann nach einschlägigen Studien als sicher gelten.

Eventuell gab es auch Brutplätze des Schwarzspechtes in der Sandgrube östlich Lindhorst. Auch dieser Lebensraum geht zukünftig durch Straßenlärm verloren.

Der Schwarzspecht bevorzugt Altbuchenbestände, lichte Laubwälder und Parklandschaften. Ersatzlebensräume sind für ihn auch im weiteren Umfeld eher selten. Die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen greifen für die Art erst in einigen Jahrzehnten.

k) Uferschwalbe

Nachweis Uferschwalbe(streng geschützte Art nach BNatSchG): Brutkolonie mit 30 Paaren in Sandgrube östlich Lindhorst. Das Brutgebiet wird durch die geplante Trasse verlärm.

Die angebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen ebenfalls im verlärmten Trassenbereich. Damit sind sie nicht von den Tieren als gleichwertiger Lebensraum nutzbar.

Eine entsprechende Ersatzmaßnahme an anderer Stelle ist notwendig.

l) Grünspecht

Nachweise Grünspecht: Brutpaare im Kiefernforst südlich Österlinge. Nutzt mehrere Höhlen in Gehölzinseln des Offenlandes und wechselt über den Tag zwischen den einzelnen Höhlen (Teilhabitaten). Diese Struktur wird zerschnitten und verlärm.

Die Art ist streng geschützt nach BArtSchV.

Geeignete Kompensationsmaßnahmen sind in den Planungsunterlagen nicht ersichtlich.

m) Bienenfresser:

Brutnachweise Bienenfresser: Sandgrube östlich Lindhorst und Österlinge. Beide Habitate werden von der Trasse A 14 neu verlärm.

Auch die Ersatzfläche E 2 liegt in der Verlärmungszone der geplanten A 14 und ist damit unbrauchbar für Kompensationsmaßnahmen. (streng geschützt nach BArtSchV)

n) geplante Kompensationsmaßnahmen insgesamt (Vögel)

Insgesamt werden im Trasseneinwirkungsbereich mindestens 7 bis 8 Strukturinseln im Offenbereich verlärmert, durchschnitten und teilweise überbaut. Die an diesen Lebensraum gebundenen Vögel verlieren dabei regelmäßig ihren Lebensraum, insbesondere da die Mindestreviergrößen nicht mehr fortbestehen.

Als Kompensationsmaßnahmen werden den betroffenen Tieren nur unzureichende Angebote gemacht. Die angebotenen Ausgleichs/Ersatzlebensräume sind oftmals generell ungeeignet und ansonsten besteht zumindest eine bedeutende zeitliche Lücke (regelmäßig über eine Generation) bis die neuen Lebensräume genutzt werden können.

- **Amphibien**

- a) **Kammolch**

In den Planungsunterlagen fehlt jede Konfliktanalyse im bezug auf Vorkommen des Kammolches, obwohl seine angestammte Lebensraumstruktur teilweise auch in Trassennähe gut ausgeprägt ist. Altnachweise aus den Jahren 1995 und 1998 liegen vor. Diese Art ist oft nur sehr schwer zu beobachten. Aus unserer Praxis wissen wir, dass der Nachweis oft nur mit Lichtfallen gelingt.

Da der Kammolch (Anhang II und IV Art FFH-RL) besonders wertgebend ist, sollte eine Nachuntersuchung stattfinden. Diese sehr mobile Art legt besonders weite Wanderstrecken (regelmäßig bis 1500 Meter) zurück und ist dadurch besonders stark durch Zerschneidungen gefährdet. Wenn die Art im Gebiet auftritt, werden zusätzliche Durchlässe unter der A 14 notwendig.

- b) **Durchlässe zu Konflikt K 13 (DL 1.2/39 und DL 1.2/11)**

Die Amphibienpopulationen bzw. das Gebiet des Feldsees Colbitz (Ritter Ring) werden im Amphibiengutachten von 2003 als von besonders hoher (landesweiter) Bedeutung eingestuft. Wertgebend sind hier vor allem die Arten Knoblauchkröte, Kreuzkröte und Moorfrosch - alle im Anhang IV der FFH-RL gelistet.

Diesen Tieren müssen - um einen Erhalt der Populationen zu gewährleisten - unbedingt ausreichende Querungsmöglichkeiten für die Wanderung in andere Teillebensräume zur Verfügung gestellt werden. Allein die beiden bislang geplanten Durchlässe zu Konflikt K 13 (DL 1.2/39 und DL 1.2/11) erscheinen hier angesichts der hohen Populationsdichte und Größe des Vorkommensgebietes nicht ausreichend. Die Populationen sollen durch eine Grünbrücke oder bei Unmöglichkeit der Realisierung durch mindestens vier weitere Durchlässe in ihrer derzeitigen Vitalität erhalten werden.

Eine mögliche Meldung als FFH-Gebiet ist zu überprüfen und bei geeignetem Erhaltungsgrad / Repräsentativität nachzumelden.

- c) **Südlicher Teil des geplanten Abschnittes 1.2**

Im südlichen Teil des geplanten Abschnittes 1.2 sind zum Beispiel die Amphibien am Kremskaus Loch (mit hoher also regionaler Bedeutung) von ihren Landlebensräumen jenseits der Trasse abgeschnitten. Dabei wirkt die Nutzung der Wirtschaftwege 10 und 11 für die

Durchlassfunktion als Amphibienfalle. An Wanderungstagen können dort hunderte Tiere überfahren werden. Durch das Vorkommen von Moorfrosch und Knoblauchkröte wären dabei zwei Arten des Anhangs IV FFH-RL betroffen.

- **Durchlässe**

Daher ist auch im südlichen Teil des geplanten Abschnittes 1.2 die geringe Anzahl der geplanten Durchlässe zu bemängeln. Die Anzahl muss erhöht werden.

- **Ersatzlebensraum, Grünbrücke**

Hier soll neben dem geplanten Ersatzlebensraum (Anlage eines Gewässers) auch noch eine Grünbrücke mit abgestimmten Amphibienleiteinrichtungen über die Troglage der A14 Plan geplant werden. Insgesamt ist jedoch die Erfolgchance einen derartig gut ausgeprägten Arten- und Struktureichtum wie im Ursprungsbiotop zu erreichen eher gering. Daher ist der mehr erfolversprechenden Variante „Grünbrücke“ der Vorrang einzuräumen.

d) Durchlass Wiepgraben

Der geplante Durchlass DL 1.2 /01 am Wiepgraben ist zu klein dimensioniert. Er entspricht nicht den Lebensraumanforderungen der nach BArtschV besonders geschützten Arten. Er sollte durch ein Bauwerk entsprechend dem vorhandenen Bauwerk Bw 11.1A gestaltet werden. Damit könnten die passierenden Arten (insbesondere auch Großsäugetiere) neben der B189 auch die A 14 an dieser Stelle queren. Das Gebiet zwischen den beiden Trassen B189 und A 14 Plan würde damit nicht zur „Wildfalle“.

Zahlreiche Unfälle mit Gefahren für Mensch und Tier könnten dadurch vermieden werden.

e) weitere Stillgewässer

Unabhängig davon sollten weitere Stillgewässer als Ersatzareale angeboten werden. Nach den neueren naturschutzfachlichen Erkenntnissen, ist die Anlage von Amphibiendurchlässen die Ersatzmaßnahme mit der geringsten Erfolgsquote. Der hohe Schutzstatus der Tiere verlangt zumindest für die Arten der FFH-RL Anhang II und IV bei entsprechender Zerschneidung der Lebensräume die Einrichtung zusätzlicher Ersatzlebensraum im Umfeld.

f) Regenrückhaltebecken an Auffahrt zur B 189

Die Gewässer der Regenrückhaltebecken werden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch verschiedenen wertgebenden Arten anziehen. Durch die komplette Umfassung der geschaffenen Gewässer durch die Verkehrsstrassen (Auffahrten und geplante Autobahntrasse plus B189) ist mit zahlreichen Verlusten unter den jeweiligen Arten durch den Straßenverkehr zu rechnen.

Insbesondere das geplante Regenrückhaltebecken an der Auffahrt zur B 189 ist zu verlegen, da es Amphibien anzieht. Die Konzentration der Schadstoffe im Becken hätte jedoch negative Folgen für die Amphibien. Außerdem würde so die Isolation der Populationen befördert werden.

g) Verlegung Hägebach:

In den uns zugänglichen Planfeststellungsunterlagen wird die Verlegung des Hägebachs als notwendig dargestellt. Dieser Auffassung ist prinzipiell zuzufolgen. Allerdings bleibt offen, wo und auf welche Art der Hägebach derzeit genau geführt wird. Die derzeitige Verrohrung wird nur angedeutet und nicht näher erklärt. So ist nicht auszuschließen, dass bei der Baumaßnahme auch wichtige Teillebensräume verloren gehen.

Aus den Planungsunterlagen geht hervor, dass der Hägebach zahlreichen nach der Bundesartenschutzverordnung besonders und streng geschützten Tieren als Lebensraum dient. (siehe Faunistische Sonderuntersuchungen, Planfeststellungsunterlagen).

Das Vorkommen der gebänderten Prachtlibelle lässt auf eine relativ hohe Strukturgüte schließen.

Die Ausführung des Vorhabens als Linienstruktur mit naturfernem Habitus ist zu bemängeln.

Durch die geplante parallele Führung des Baches unmittelbar an der Trasse, ist mit einer starken Schadstoffbelastung durch den Trassenbetrieb zu rechnen. Die eingetragenen Stoffe werden im Grabensystem weiterverbreitet und belasten die Gewässerqualität.

- **Fledermäuse**

- a) **tatsächlichen Besiedlung der Obstbaumallee**

Über die bislang in den Planungsunterlagen erbrachten Aussagen zur Naturraumausstattung hinaus ist vor allem noch eine Aussage zu der tatsächlichen Besiedlung der Obstbaumallee durch Fledermäuse erforderlich. Aus den Planfeststellungsunterlagen geht nicht hervor ob die zahlreichen Höhlen der alten Obstbaumallee Wirtschaftsweg „Loitscher Weg“ als Quartiere genutzt werden. Durch die massive Nutzung der Obstallee als Leitlinie und Jagdgebiet ist eine Nutzung der Bäume als Quartier sehr wahrscheinlich.

Da es sich bei Fledermäusen immer um Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie handelt, muss vor dem Eingriff durch Vermeidung eines direkten Eingriffs in die potentiellen Sommer- und Winterlebensräume der Tiere ein Verlust der aktuell genutzten Lebensstätte ausgeschlossen werden. Schließlich können die noch flugunfähigen Jungtiere und die Winters geweckten Alttiere direkt oder indirekt Opfer einer Baumfällung werden.

Hier sollte eine genaue telemetrische Untersuchung aller potentiellen Fledermauslebensstätten (zu fällende Bäume mit entsprechenden Höhlen und Rindenplatten und Spalten) veranlasst werden. Damit können empfindliche Verluste bei den Populationen vermindert werden.

- b) **Kiefernforst nördlich des Sackberges**

Gleiches wie zu **b)** gilt grundsätzlich auch für die geplanten Baumfällungen nördlich des Sackberges im Kiefernforst und im nördlichsten Bereich des Streckenabschnittes (Plan) 1.2.

- c) **Fledermausleithilfen / Grünbrücke**

Die im LBP vorgeschlagenen Fledermausleithilfen müssen deutlich vor Inbetriebnahme (K 12) Bw 13 des Trassenneubaus funktionstüchtig sein. Dazu gehört auch eine rechtzeitige Neupflanzung der vorgelagerten Leitstruktur links und recht der geplanten Trasse der A 14.

Außerdem sind alle Fledermausleitlinien aus den Bestands- und Konfliktplänen zur Planfeststellung an rechtzeitig und fachlich richtig mit entsprechenden Fledermausleiteinrichtungen zu versehen.

Allerdings ist die Maßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bestenfalls die zweite Wahl und daher insgesamt abzulehnen. Eine wirksame Schutzvorrichtung für die Tiere kann nur eine Grünbrücke über die A 14 neu (nach Möglichkeit auch über die B 189 alt darstellen).

d) flächenmäßiger Ersatz

Prinzipiell ist zu bemängeln, dass für die verlärmten und zerschnittenen Fledermauslebensräume kein entsprechender flächenmäßiger Ersatz vorgesehen ist. In den teilweise ausgeräumten Agrarlandschaften in der weiteren Nachbarschaft (ohne Lärmbelastung) sollten zusätzliche Gehölzinseln mit einheimischen Laubgehölzen angelegt werden.

e) Mopsfledermaus / FFH

Besonders beachtlich erscheint auch das Vorkommen der Mopsfledermaus. Dass es intensive Beziehungen zum benachbarten FFH-Gebiet gibt, erscheint uns aufgrund der Habitatstrukturen als sehr wahrscheinlich. Die Empfindlichkeit der vom Aussterben bedrohten Art (RL Sachsen Anhalt) macht besondere Schutzmaßnahmen nötig.

Die Faunistische Sonderuntersuchung 2005 aus der Planfeststellungsunterlage geht von einer besonderen Wertigkeit des äußersten Nordes des PG - also in den Forstbereichen nördlich von Colbitz aus.

Die bereits geforderte Grünbrücke zur K 19 müsste rechtzeitig vor Betriebsbeginn der Trasse hergestellt werden. Bei einer späteren Entwicklung der Maßnahme ist in den ersten Jahren mit einem erheblichen Ansteigen der Verkehrstopfer unter den Fledermäusen zu rechnen. Bei den reproduktionsschwachen Arten wie Fledermäusen und hier insbesondere der Mopsfledermaus muss bereits bei geringen Verlusten mit dem Zusammenbrechen der Population gerechnet werden.

• Fische

Da bisher noch keine Erkenntnisse zu den Vorkommen von Fischarten anfertigt wurden, bitten wir um eine nachträgliche Untersuchung.

Die vorgefundenen potentiellen Lebensräume in den Bach- und Grabensystemen können beispielsweise von Bitterling und Schlammpeizger bevölkert werden. Der besonders hohe Schutzstatus allein dieser Arten der FFH-RL Anhangs II bedingt eine faunistische Nachuntersuchung. Schließlich wird erheblich in die Lebensräume Hägebach und Wiepgraben eingegriffen.

• Mollusken

Zum Vorkommen von Mollusken (Großmuscheln und Schnecken) liegen keine Untersuchungen vor. Auch hier sind entsprechende Funde durchaus zu erwarten. Da verschiedene Arten

teilweise einen hohen Schutzstatus (u. a. nach BArtSchV) besitzen, ist eine genaue Erhebung der vorkommenden Arten zwingend notwendig.

Durch Verlegung der Gräben wird schließlich massiv und aktiv in die potentiellen Lebensräume eingegriffen. Dies kann bei den Populationen zu erheblichen Verlusten führen. Beim einem Fund der Arten müssen entsprechende Umsiedlungen und stattfinden. Zusätzlich wäre dann bei Neugestaltung der Lebensräume für die vorkommenden Arten naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzuordnen.

6.3.3 Flora

Vorherrschender Naturraum ist teilweise reich strukturiertes Offenland mit zahlreichen Stillgewässern und feuchten Gräben, gerahmt von Wäldern.

Leider sind die Darstellungen der Planfeststellungsunterlage zu den einzelnen Biotoptypen oft sehr unpräzise. Insbesondere wird eine Klassifizierung nach Lebensraumtypen des Anhanges 1 der FFH-RL nicht vorgenommen. Dadurch ist die Bewertung der vorhandenen Flora mitunter nicht möglich.

Ungeachtet dessen ist jedoch von einer massiven Beeinträchtigung des Schutzgutes „Flora“ auszugehen. Die zu erwartenden Streusalzausträge aus dem Trassenbetrieb wirken besonders in Nadelholzforsten. (im Norden PG vorhanden). So wurden allein durch Spritzwasser und Salzstaub noch 80 Meter von der Trasse entfernt bedeutende Waldschäden nachgewiesen.

(Quelle: Forschung Straßenbau und Straßenverkehr, Heft 654, Jg. 1993, Kap. 5.2.7.1.1.3.5, S. 33)

6.3.4 Luft

a) Luftbelastung allgemein

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf künftige Luftbelastungen besteht noch erheblicher Untersuchungsbedarf, der vom Vorhabensträger dringend erbracht werden muß, insbesondere für die Belastung des Stadtklimas in Colbitz (Zentrum) und Colbitz (West) und die Summation aus Luftschadstoffen der B 189 alt und A 14 neu, die im Bereich Mose wirksam werden.

Allgemein gelten Äcker und Offenlandflächen als Kaltluftentstehungsgebiete. Wobei die Kaltluftbildung vor allem bei Ostwetterlagen einsetzt. Die Lage der Trasse westlich der Ortslage Colbitz läßt eine Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte (Cadmium, Ozon, NOX, PM 10, eventuell auch Blei, Schwefeldioxid) auch für die Wohnbebauung erwarten.

Die im Lufthygienischen Gutachten aufgeführte geringe Geländeenergie im Bereich Colbitz Nord und West stellt keine Barriere für leichte Ostwinde dar, die in Kaltluftentstehungsnächten durchaus typisch sind.

b) NOX

Die Wirkprognose der Planfeststellungsunterlage bezüglich der Stickstoffoxidbelastung (NOX) an der geplanten Trasse der A 14 auf Fauna und Flora ist nicht nachvollziehbar.

Die zur Berechnung herangezogene Hintergrundstation Zartau stellt nur die Hintergrundbelastung im Großraum dar. Diese Hintergrundbelastung wird aber bei der Berechnung nicht durch die Vorbelastung im Gebiet aus der teilweise intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und den Belastungen aus dem Betrieb der B 189 ergänzt (UVS Textteil S. 183).

Somit entsteht durch die zu geringe Beachtung der wirklichen Vorbelastung ein Rechenfehler bezüglich der realen Wirkzone der Stickstoffbelastung am Randstreifen der A 14 neu. Es handelt sich um einen grundlegenden methodischen Fehler, der auch auf alle anderen Luftschadstoffe zu übertragen ist.

Nach der TA – Luft 2002 und der 22. BImSchV beträgt der zulässige Grenzwert $30 \mu\text{g} / \text{m}^3$ im Jahresmittelwert.

Nach unseren bisherigen Erfahrungen liegt die zu erwartende Gesamtvorbelastung eher bei mindestens $15 \mu\text{g} / \text{m}^3$.

Addiert man die zugrundegelegte Belastung des Autobahnbetriebes, ist auch im Bereich von mindestens 15 bis 25 Metern neben der Fahrbahn regelmäßig mit einer Grenzwertüberschreitung der Jahresmittelwerte zu rechnen. Bisher wurden nur jeweils 10 Meter neben der Fahrbahn als Eingriffs- und Ausgleichsflächen bilanziert.

Hier muss den zusätzlichen Belastungen (Eingriff) des Naturhaushaltes entsprochen werden. Entsprechende Nachbesserungen bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dringend erforderlich.

Für die Einschätzung der Gesamtvorbelastung im Gebiet wären die Daten aus der Messstation Burg eine wesentlich realistischere Berechnungsgrundlage gewesen.

c) Ozon

Zusätzlich fällt es auf das die Messung bzw. Erhebung der Ozonbelastung nicht mit in die UVS bzw. Planfeststellungsunterlagen eingeflossen ist. Gerade im ländlichen Bereich in der unmittelbaren Umgebung von der B 189 ist eine erhebliche Vorbelastung zu erwarten.

Eine Überschreitung des Ozongrenzwertes kann eine starke Belastung der Fauna und Flora bedingen.

In § 15 der 22. BImSchV werden die Schwellenwerte für den Schutz der Vegetation mit $200 \mu\text{g} / \text{m}^3$ als Stundenmittelwert und $65 \mu\text{g} / \text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt.

Bei einer dauerhaften Überschreitung müsste zusätzlich ein erheblicher Ausgleich für die beeinträchtigten Randflächen der Autobahn erbracht werden.

Hier besteht also noch erheblicher Untersuchungsbedarf, der vom Vorhabensträger dringend erbracht werden muss.

6.3.5. Bewertung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen insgesamt

a) Neu entstehende Biotope auf Straßenbegleitflächen

In durchschnittlich artenreichen Gebieten, können neu entstehende Biotop auf Straßenbegleitflächen nicht als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gelten. Straßenrandbereiche sind bei Straßenneubau in der Regel auf beidseitig je 25 m ab dem befestigten Fahrbahnrand als auszugleichender Flächenverlust zu werten.

Dennoch wird der entstehende Randstreifen bei dem hier vorliegenden Projekt teilweise in die Ausgleichs- und Ersatzbilanz eingefügt.

So ist z. B. die Umverlegung und Renaturierung des Hägebachs (**E 5**) derzeit nicht vollständig als Ausgleichsmaßnahme bilanzierbar.

Ein Abrücken des neuen Bachverlaufes von der Autobahntrasse sollte unbedingt geschehen. Aus unserer Sicht zwingend ist auch eine Aufweitung des Durchlasses, die bei östlicher Führung des Grabens möglich wäre.

b) Zerschneidungswirkung

Allgemein ist festzustellen, dass die Querungsmöglichkeiten (Durchlässe, Brückenbauwerke) relativ gering dimensioniert sind. Bei allen Querungsbauwerken ist eine mögliche Erweiterung zu prüfen.

Alle Brückenbauwerke sind bisher aus naturschutzfachlicher Sicht relativ schmal gestaltet. Durch die Mehrfachnutzung durch verschiedene Interessenten entstehen Nutzungskonflikte für bodengebundene Arten. Eine Erweiterung der Brücken und Durchlässe sollte dringend auch mit angemessenen Grünstrukturen versehen werden. Sonst ist der Verlust zahlreicher Individuen der streng geschützten Arten zwangsläufig.

c) Ausgleich und Ersatz an Straßen (stoffliche Belastung)

Beidseitig von Straßen (ab 1000 Kfz / Tag) ist ein 50 Meter breiter Streifen außerhalb von intensiv genutzten Äckern zu 50 % als auszugleichender Flächenverlust für den Arten und Biotopschutz zu bewerten. (nach: Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 654, 1993, Kapitel 5.2.7.1 S.27).

Da sich in diesem Bereich auch bei der Trassenplanung der A 14 neu verschiedene Flächen (Grünland, Wald, Gewässer) befinden die nicht hinreichend bilanziert wurden, ist für einen zusätzlichen Ausgleich zu sorgen.

d) Bewertung nach Flächen

E 3 ist nur bedingt tauglich für Vögel, Verlärmung in Trassennähe.

E 5 ist prinzipiell gut, aber erst in frühestens 10 Jahren wirklich funktional, durch die landwirtschaftliche Intensivnutzung mit starkem Stoffeintrag ist die Breite des freigehaltenen Grünstreifens am Hägebach allerdings zu gering dimensioniert.

E 7 ist gut, allerdings müssten mehrere Maßnahmen dieser Kategorie mit flächenerschließendem Charakter entstehen nur so könnten die Verluste des Vogellebensraumes kompensiert werden.

Schließlich werden zahlreiche Lebensräume dieser Art durch die Trasse der A 14 zerschnitten und durch den prognostizierten Verkehr verlärm.

7. Betroffenheit von SPA- und FFH Gebieten

a) SPA bzw. FFH – Verträglichkeitsprüfung für den Abschnitt 1.2

Generell ist zu bemerken, dass die Trassenwahl zu bedeutenden Konflikten mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet führen wird. Im Untersuchungsraum kommen die Vögel des Anhangs 1 in einer hohen Konzentration und einem landesweit hohen Repräsentationsgrad vor (Rast- und Brutvögel). Schwer nachvollziehbar ist die Einschätzung des Vorhabensträgers, dass eine SPA bzw. FFH – Verträglichkeitsprüfung für den Abschnitt 1.2 nicht notwendig sei.

Der BUND geht davon aus, dass die auftretenden Rast- und Brutvogelarten des Anhangs 1 mit den Erhaltungszielen der Gebietsmeldung „Colbitz – Letzlinger Heide“ auf Grund ähnlicher Lebensraumstrukturen übereinstimmen. Die zahlreich vorkommenden Tiere stehen in Austauschbeziehungen zu den Populationen im Schutzgebiet. Einige außerhalb vorkommenden Rastvogelindividuen bilden mit den dort vorkommenden Individuen Zuggemeinschaften.

a) SPA bzw. FFH – Verträglichkeitsprüfung für bereits gemeldete Schutzgebiete

Durch die großflächige Beeinträchtigung und Verlärmung der Lebensräume ist auch eine deutliche negative Wirkung auf das Vogelschutzgebiet selbst relativ wahrscheinlich. Für die Relevanz von Beeinträchtigungen europäischer Schutzgebiete kommt es nicht darauf an, ob diese im Gebiet selbst erfolgen oder von außen kommen. Daher ist hier die Durchführung einer vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfung unverzichtbar.

Durch die betriebsbedingten Wirkungen der Trasse A 14 neu ist auch eine Erheblichkeit für die Erhaltungsziele der anliegenden SPA und FFH-Gebiete zu befürchten. Die Wirkung wird durch Summationseffekte aus Bauabschnitt 1.3 und die B189 alt noch verstärkt. Schließlich nähert sich die Trasse A 14 neu bis auf 40 m an das SPA-Gebiet „Colbitz-Letzlinger Heide“ an. Außerdem ist bereits jetzt der Abschnitt 1.3 der A 14 als Vorhaben bekannt. Durch diesen Abschnitt ist zusammen mit der Wirkung des Abschnittes 1.2 und der bisherigen B189 mit erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Gebietes zu rechnen.

Bisher ist dem BUND keine Untersuchung der Wirkungen des Trassenbetriebs und des Trassenbaues auf die FFH-Lebensraumtypen (Anhang 1) des angrenzenden FFH-Gebietes „Colbitz-Letzlinger Heide“ bekannt. Nach unserer überschlägigen Betrachtung sind aber erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzziele zu erwarten.

Auch die auf Seite 301 des Textteils der UVS vorgestellten Arten und Lebensräume (Erhaltungsziele) reagieren teilweise hoch empfindlich auf die Auswirkungen der Trasse. (Schadstoffe, Licht, Erschütterungen, Zerschneidungen, optische Reize, Veränderungen des Grundwasser usw.).

In der UVS Textteil S. 303 werden mittlere Beeinträchtigungen der Vorkommen der nach FFH-RL Anhang II geschützten Fledermäuse durch Kollision eingeräumt. Da die Mopsfledermaus auch im Teilabschnitt 1.2 eine bedeutende Flugbeziehung unterhält (Waldrand PG nord) ist eine bedeutende Beeinträchtigung der Population zu erwarten.

Zusätzlich muss untersucht werden, ob einzelne besonders interessante Teilgebiete des PG nicht als SPA-Gebiet gemeldet werden sollten. (z. B. Untersuchungsfläche 3-3 (2003) und Umfeld). Allein wegen etwaiger aus naturschutzfachlicher Sicht bislang unvollständiger Meldungen von Gebieten an die EU-Kommission darf sich hier kein verminderter Schutz für die betroffenen Gebiete ergeben.

Außerdem müssen die Datenblätter zur Gebietsmeldung zur Bewertung eines Eingriffes in das Schutzgebiet ausgewertet werden. Die Unterlagen waren dem BUND bisher nicht vollständig zugänglich. (Die überschlägige Bewertung des Vorhabens, lässt aber nach bisherigen Erkenntnissen die hier gegebene Einschätzung plausibel erscheinen.)

8. Umweltverträglichkeit

Die UVS ist unvollständig und weist gravierende Mängel auf.

8.1 Beeinträchtigung des Menschen

Durch den von der geplanten Autobahn ausgehenden Lärm wird die Ruhe der Anwohner empfindlich gestört. Zwar liegt die Lärmbelastung laut der Berechnungen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Im Rahmen der UVS sind jedoch auch die Auswirkungen der nicht grenzwertüberschreitenden Lärmbelastungen zu untersuchen. Ausgangspunkt dürfen insoweit maximal die Werte der DIN 18005 sein, die bereits Maßstab für die Prüfung der Anforderungen des immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebots sind. Insbesondere Erholungsbereiche werden bereits ab Werten bei 45 dB(A) tags erheblich in ihrer Funktion beeinträchtigt.

Darüber hinaus wurden in den Planfeststellungsunterlagen Faktoren nicht berücksichtigt, welche die Lärmbelastung in vielen Bereichen erheblich verstärken. So wurden der vorwiegend herrschende Westwind und die Situation bei Hochwasser nicht berechnet.

Neben diffusem Lärm von der geplanten Autobahn wird es zusätzlichen Lärm auf der dann stärker belasteten B 189 geben. Die Prognose der Verkehrsentwicklung aufgrund der durch die Autobahn veränderten Verkehrsströme erfordert eine Untersuchung auch der auftretenden Gesamtbelastungen und der weiteren Auswirkungen durch den induzierten Verkehr. Auch soweit er nicht direkt durch den Bau der A 14 hervorgerufen wird, muss der Lärm und dessen Entwicklung berücksichtigt werden. Das gilt besonders für den Bereich um die B 189. Die Verkehrsentwicklung auf dieser Straße wird maßgeblich durch den Bau der A 14 und den Betrieb auf dieser geprägt sein.

Darüber hinaus muss die Gesamtbelastung an kritischen Orten geprüft werden. Das gilt nicht allein für die in den schalltechnischen Berechnungen ausgewiesenen Immissionsorte. Für die Ortslage Mose etwa muss die zu erwartende Gesamtbelastung durch A 14, Überführungsbauwerk der B 189 und Ortsdurchfahrt B 189 am nördlichen Ortsrand aufgezeigt werden. Dabei muss die Fortführung der A 14 bereits berücksichtigt werden, da die Belastung in Mose maßgeblich davon geprägt sein wird.

Zudem müssen auch mögliche zwischenzeitliche Belastungen bzw. dauerhaft bei Nicht-Fortführung der A 14 nach Süden auftretende Belastungen aufgezeigt werden. Besonders für den Ortsbereich Mose ist eine drastische Mehrbelastung für den vom Vorhabenträger vorgesehenen Zwischen-Zustand vor südlicher Fortführung zu erwarten, die in der planerischen

Abwägung zu berücksichtigen ist. Hier werden die sogen. Lärmsanierungswerte erreicht und überschritten und das Vorhaben trägt maßgeblich dazu bei. Das Absehen von Schutzmaßnahmen in diesem Bereich verstößt gegen die staatliche Schutzpflicht gegenüber den Grundrechten der Bürger.

Die Lärmbelastigungen der betroffenen Bürger können deshalb noch nicht abschließend bewertet werden.

8.2 Beeinträchtigung der Natur

Die Trassenvarianten der BAB A 14 queren insgesamt 7 NATURA 2000-Gebiete, 10 weitere liegen im Trassennahbereich. Bei der Untersuchung des Schutzgutes Natur sind einige erforderliche Untersuchungen nicht erfolgt.

Rastvögel wurden nur im Frühjahr untersucht. Ein Herbstgutachten für Rastvögel fehlt. Die UVS ist daher unvollständig: Das Zugverhalten im Herbst unterscheidet sich ganz erheblich vom Zugverhalten im Frühjahr. Die Futtersuche, weitgehend abhängig von den äußeren Umständen auf den in Betracht kommenden Flächen, verläuft im Herbst häufig gänzlich anders als im Frühjahr. Untersuchungen in Mecklenburg-Vorpommern zeigen, dass gerade Großvögel wie Kraniche und Gänse im Herbstzug ganz andere Nahrungsflächen aufsuchen, als während des Frühjahrszuges. Dadurch können sich unterschiedliche Empfindlichkeiten und infolgedessen unterschiedliche Bewertung der Varianten ergeben. Das Herbstgutachten ist Bestandteil einer soliden und für ein solches Vorhaben erforderlichen Datengenauigkeit und daher unverzichtbar.

Es wurden keine Säugetiere untersucht wie beispielweise Biber und Kleinsäuger. Es fehlen auch Daten über alle auftretenden Pflanzenarten.

Weiterhin fehlt im Planfeststellungsabschnitt die Erhebung zur Population und den Individuen der Rote Liste Art „Feldhamster“, die eine mutmaßlich hohe Verbreitung in diesem Abschnitt hat. Auch mögliche kumulierende Effekte des geplanten Eingriffes auf die Nahrungskette, die Brutpflege und das Revierverhalten wurden offenbar nicht untersucht. Weiterhin wurde die Gefährdung von Fischottern, Fledermäusen, der Daukuhle und verschiedene Lurche nicht ausreichend untersucht.

8.3 Methodische Fehler der UVS

Methodisch fehlt in der UVS die Bewertung der Null-Variante (Entwicklung des Raumes ohne Realisierung des Vorhabens). Die Genehmigungsbehörde muss in der Lage sein, die tatsächlichen Umweltauswirkungen im Vergleich zum Ist-Zustand zu bewerten. Angedeutet wird dies z.T. in den Einzelbewertungen, wenn von gravierenden Beeinträchtigungen gesprochen wird.

Die UVS beschränkt sich fehlerhaft auf die Aufzählung von Forderungen, statt konkrete Maßnahmen darzustellen, die tatsächlich machbar sind und Eingriffe vermindern und vermeiden können.

Die UVS ist keine geeignete Grundlage, um eine isolierte Bewertung der Umweltbelange zu ermöglichen, die dann im Sinne der Vorgaben des UVPG in die planerische Abwägung ein-

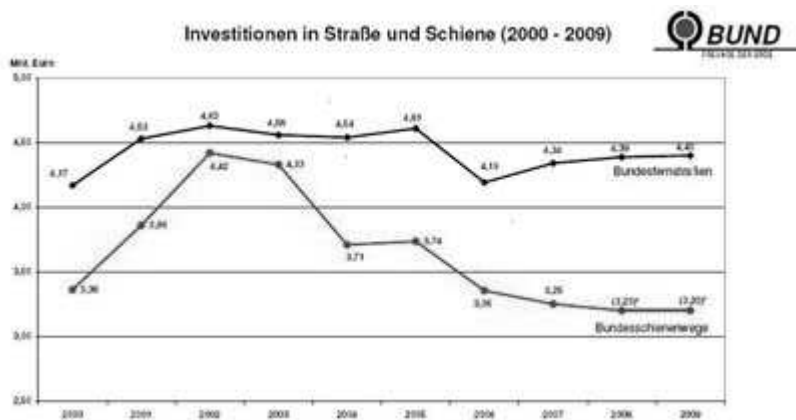


geht. Sie nimmt selbst bereits Wertungen vor und setzt solche voraus, die nicht allein unter Umweltgesichtspunkten getroffen wurde.

9. Finanzierungsfragen

Das Projekt ist nicht finanzierbar und daher fiskalpolitisch unvertretbar.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003, der ein Rekordniveau für Verkehrsinvestitionen in Bundesstraßen, Schienen- und Wasserwege bis 2015 vorsieht, ist durch die aktuellen Kürzungen im Verkehrsetat inzwischen Makulatur. Nach der aktuellen Finanzplanung von Bundesfinanzminister Hans Eichel stehen bereits von 2004 bis 2008 rund 8 Milliarden Euro weniger zur Verfügung als ursprünglich vorgesehen. Nach Berechnungen des BUND wächst die Finanzlücke bis 2015 auf etwa 20 Milliarden. Dabei bleibt der Etat für Bundesfernstraßen auf rund 4,4 Milliarden Euro auf dem Niveau der Vorjahre. Investitionen in die umweltfreundliche Schiene verringern sich jedoch von 4,4 Milliarden im Bezugsjahr 2003 auf jährlich etwa 3,2 Mrd. Euro.



Die Hauptursache für die wachsenden Lücken im Verkehrsetat ist die Finanzknappheit des Bundes und nicht - wie viele denken - die verzögerte Einführung der LKW-Maut. Statt lautstark nach immer mehr Geld zu rufen, müssen die Verkehrspolitiker aus Bund und Ländern jetzt endlich ihre Hausaufgaben machen. Eine Reform der Verkehrswegeplanung ist überfällig. Die Belange des Umwelt- und Naturschutzes müssen berücksichtigt werden, unfinanzierbare Wunschlisten für immer mehr Straßen sind nicht mehr zeitgemäß.

Angesichts der aufgezeigten Finanzierungslücke ist das Vorhaben auf Dauer nicht finanzierbar. Der Mangel der Finanzierbarkeit steht der Fortführung der Planungsverfahren bis hin zum Planfeststellungsverfahren entgegen. Für Planfeststellungsverfahren entspricht dies der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (zuletzt BVerwG, Urteil vom 15.1.2004 – 4 A 11/02 – NVwZ 2004, 732, 734 m.w.N.). Einer Planung, die nicht realisierbar ist, fehlt es an der erforderlichen Rechtfertigung. Sie ist rechtswidrig. Eine solche Planung ist auch bereits auf vorgelagerten Planungsstufen rechtswidrig. Ihre Fortführung verstößt nicht nur gegen planungsrechtliche Grundsätze. Sie verstößt auch gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Durch einen Neubau der A 14 entstehen erhebliche Mehrkosten in Höhe von ca. 620 Mio. €. Mit dem sachgerechten Bau einiger Ortsumgehungen könnte der gleiche Effekt wie mit einer Autobahn erreicht werden nur wesentlich günstiger.

Unter Finanzierungsgesichtspunkten wird auch klar, dass von einer weitgehenden Vermeidbarkeit der Konflikte im Bereich der Elbquerung durch Tunnelbau nicht ausgegangen werden kann. Die Kostenzusammenstellung nennt für die Tunnel-Variante Kosten von 495.000.000,00 € (ggü. 94 – 96 Mio. € bei Brückenvarianten). Es bedarf keiner Erläuterungen, dass eine Tunnel-Variante bei so erheblichen Mehrkosten auf absehbare Zeit nicht finanzierbar und damit auch nicht realisierbar ist.

Die B 189 soll nach Fertigstellung der A 14 als abgestuft werden und fiele damit voll in die Erhaltungslast der Kommunen oder des Landes Sachsen-Anhalt.

10. Strategische Umweltprüfung geboten

Wie oben beschrieben wurde durch den „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ die gesetzliche Bedarfsfestlegung für die A 14 im 5. Fernstraßenausbaugesetz aufgehoben. Der Zeitpunkt der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes vor dem Termin des Inkrafttretens der SUP-Richtlinie (27. Juni 2004) ist also nicht maßgeblich für die A 14 und die Verabschiedung des Bedarfsplans vor dem Inkrafttreten der SUP-Pflichti gilt nicht für die A 14.

Der in der SUP-Richtlinie als maßgeblicher Zeitpunkt der „Annahme“ des förmlichen Gesetzgebungsaktes fällt bei der A 14 mit der Aufhebung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages zusammen. Diese Aufhebung ist bis heute nicht erfolgt. Damit liegt der Akt der „Annahme“ definitiv in dem Zeitraum, in dem die SUP-Pflicht gilt.

Artikel 13, Abs. 3 der SUP-Richtlinie (RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) lässt keine Zweifel zu, wie der Wortlauf der SUP-RL explizit bestätigt:

(3) Die Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 gilt für die Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitpunkt erstellt wird. Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt (gemeint ist der 27.6.2004, W.R.) liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Absatz 1, es sei denn, die Mitgliedstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung.

Abs 1:

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 21. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Der Zeitpunkt der Annahme des „Umweltberichtes“ des naturschutzfachlichen Planungsauftrages wäre dieser Akt, bei dem der Gesetzesbeschluss angenommen und der Bedarf der A 14 festgestellt wird.

Der Fernstraßenbedarfsplan wurde ja am 1.7.2004, kurz nach dem SUP-Stichtag verabschiedet. Vermutlich kann man streiten, was der „erste förmliche Vorbereitungsakt“ für die einzel-

nen Straßenprojekte war (z.B. der BVWP 1993 / 4. FStrAbÄndG). Bei der A 14 ist der Fall aber sehr eindeutig.

Eindeutig ist nach SUP-RL und dem deutschen SUP-Gesetz, dass „alle sinnvollen Alternativen“ untersucht werden müssen und das insbesondere Ausbauvarianten, die die ökologischen Eingriffe minimieren im Mittelpunkt stehen müssen. Außerdem müssen Öffentlichkeit und die Verbände speziell über die Konzeption der SUP beteiligt werden. Beides ist nicht erfolgt.

Wie in einem Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes detailliert nachgewiesen wird, genügt das Raumordnungsverfahren in der derzeitigen Form bei der Planung von Fernverkehrsstraßen den Anforderungen der SUP-RL nicht (vgl. Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder, Prof. Dr. Köppel u.a, TU-Berlin, UBA Forschungsbericht 202 96 185, Berlin Feb. 2004). Unabhängig von der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht wird daher schon jetzt beantragt,

dem Vorhabenträger aufzugeben, die Planung entsprechend der Vorgaben der SUP-Richtlinie durchzuführen und deren Einhaltung nachzuweisen.

Es wurde die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP) versäumt und damit gegen europäisches Recht verstoßen. Nachdem die Übergangsfrist der SUP-Richtlinie der EU abgelaufen war als der erste förmliche Verfahrensschritt für die A 14 erfolgte, ist die Strategische Umweltprüfung durchzuführen. Wichtigster Bestandteil ist das Erstellen eines Umweltberichts, der aufzeigen muss, wie das Vorhaben die nationalen und internationalen Umweltziele beeinflusst. Es reicht gerade nicht, zu prüfen, ob gegen Lärmgrenzwerte und Luftschadstoffgrenzwerte verstoßen wurde. Ein Vergleich etwa mit den Klimaschutzzielen würde zeigen, dass die A 14 nicht gebaut werden darf.

11. Schutz vor Lärm und Abgasen nicht ausreichend gewährleistet

Der Schutz vor Lärm und Abgasen ist nicht ausreichend gewährleistet.

Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP-LSA) und dem Entwurf des Regionalen Entwicklungsplans für die Region Magdeburg ist einem weiteren Anwachsen der Lärmbelastung entgegenzuwirken, bestehende Lärmbelastungen sind zu mindern. Nach dem Bundesimmissionschutzgesetz gilt der Trennungsgrundsatz (§ 50), unverträgliche Nutzungen sind zu trennen. In der landesplanerischen Beurteilung zur Verlängerung der A 14 vom 29. Oktober 2004 wird als Maßgabe für den Schutz des Menschen auch formuliert, dass Trassenführungen im Einschnitt zu prüfen sind. Die Maßgabe der Prüfung einer Trassenverschiebung im Bereich Mose-Colbitz ist dort ebenfalls als Maßgabe formuliert.

Der Vorhabenträger hat offenkundig versäumt, die Trassenverschiebung nicht nur in vertikaler, sondern auch in horizontaler Richtung (Tief-/Troglagen) zu prüfen. Er ist dazu aber nach § 50 BImSchG und der landesplanerischen Beurteilung (Maßgaben 1.2.1.1 und 1.2.2.1) verpflichtet. Es wird daher die Prüfung von Tief-/Troglagen für den Planfeststellungsabschnitt gefordert. Nach den für den Bau einer Bundesautobahn anzuwendenden Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums sind durch Trassenverschiebungen – auch in Tief-/Troglage oder gar Tunnel – nicht nur die Grenzwerte, sondern soweit möglich die strengeren Werte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – einzuhalten. Maßstab muss für die hier betroffenen Wohngebiete nicht 59/49 dB(A) tags/nachts, sondern 55/40 dB(A) tags/nachts sein.

Auch bei der Planung der Querung der B 189 und anderer Wege hätte der Lärmschutz und der Schutz des Landschaftsbildes stärker berücksichtigt werden müssen. Es hätten Unterführungen anstatt Überführungen geplant werden müssen. Nichts anderes gilt für die Planung der Anschlussstellen. Auch diese müssen möglichst tief geplant werden, um die Belastungen für Mensch und Natur zu mindern.

Lärmschutzauslösende Kriterien sind:

- Bau, oder
- wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen.

Eine wesentliche Änderung liegt vor

- beim Bau zusätzlicher Fahrstreifen
- bei einer Lärmzunahme infolge eines erheblichen baulichen Eingriffs um mindestens 3 dB(A) oder bei Überschreitung von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht („spürbare Steigerung“).

Nach § 41 BImSchG müssen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen alle Geräuscheinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, es sei denn, dass der Fall des Art. 41 Abs. 2 BImSchG eine Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht.

Reichen aktive Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände nicht aus, um die Grenzwerte zu unterschreiten, besteht gem. § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen.

Diese Regeln werden bei der A 14-Planung nicht eingehalten. Der Planungsalternative Ausbau der B 189 wird durch die unzutreffende Annahme, beim Straßenausbau gelten nicht die Lärmvorsorge und sei ein Lärmschutz nicht möglich wird das Prüfungsergebnis verfälscht bzw. vorweggenommen. Die Ausbaualternative wird durch Verweigerung von Lärmschutzmaßnahmen defavorisiert.

Lärmschutz für den Ausbau der B 189 nach den Werten der Lärmvorsorge ist nötig, weil gem. § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV v. 12.6.1990) durch den Bau eines oder mehrerer durchgängiger Fahrstreifen eine wesentliche Änderung vorliegt.

Die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge werden nach Gebietskategorien unterschieden (§ 2 der 16. BImSchV).

Der rechtlichen Beurteilung unter 11.0.2 ist zu widersprechen, dass es sich bei der geplanten Änderung der Höhenlage auf der B 189 nicht um einen wesentlichen baulichen Eingriffe handele und dass „ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach“ nur dann bestehe, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.

Bei 13.880 Kfz pro Tag wie heute auf der B 189 nördlich von Colbitz entsteht bei Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h entsteht in 25 Meter Abstand und unter Einrechnung eines Dämpfungseffekts von 2 dB(A) durch den lärmindernden Asphaltbelag (vgl. Punk 11.0.4 des schalltechnischen Gutachtens) ein Lärm von 69,4 dB(A) tagsüber und von 64,4 dB(A) nachts.

Bei 35.000 Kfz pro Tag entsteht bei Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h entsteht in 25 Meter Abstand und unter Einrechnung eines Dämpfungseffekts von 2 dB(A) durch einen lärmindernden Asphaltbelag ein Lärm von 76,7 dB(A) tagsüber und von 71,7 dB(A) nachts.

Der Unterschied, ob ein Verkehrsaufkommen von 35.000 Kfz oder rund 14.000 Kfz pro Tag angesetzt wird beträgt also 8 dB(A) beim Mittelungspegel (Leq).

Dabei fließen die real gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten, die deutlich höher liegen als 130 km/h nicht in die Lärmberechnungen ein. Tempo 160 oder 180 sind auf deutschen Autobahnen aber überhaupt keine Seltenheit. Einzelne Maximal-Ereignisse haben besonders schädliche Auswirkungen, wenn sie z.B. nachts erfolgen. Auch ein Aufstellen von Geschwindigkeitsschildern kann solche Ereignisse nicht verhindern. Deshalb sind Lärmberechnungen, die diese Aktivitäten ausschließen, wirklichkeitsfremd.

Das schalltechnische Gutachten setzen apodiktisch 130 km/h als reale Höchstgeschwindigkeit an (vgl. Punkt 11.0.4): „Als Geschwindigkeiten werden richtliniengemäß des zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt, für Pkw jedoch mindestens 30 km/h und höchstens 130 km/h und für Lkw mindestens 30 km/h und höchstens 80 km/h.“

Die Einhaltung dieser fiktiven Höchstgeschwindigkeiten ist bei dem geplanten Ausbaustandard von RQ 29,5 mit Fahrstreifen von 3,75 Metern, breiten Mittelstreifen und Standstreifen gänzlich unwahrscheinlich. Diese Straßenbreite verführt zum Schnellfahren und damit zu viel höheren Lärmimmissionen als bisher angenommen. Für die Nachtruhe und die Gesundheit der Bevölkerung ist aber auch die Unterschreitung von Maximalpegeln von entscheidender Bedeutung.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden bisher überhaupt nicht vorgesehen. Nur an zwei Stellen werden passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern).

Die Alternative des Ausbaus der B 189 / B 5 hätte bei einer objektiven Bearbeitung des Themas wegen der wesentlich niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten gegenüber einer Autobahn-Neubauplanung und wegen des erheblich geringeren Gesamt-Verkehrsaufkommens in dem betroffenen Raum auch beim Lärm deutliche Vorteile.

Das Lärmschutzgutachten ist unzureichend auch hinsichtlich der Eingangsdaten wie auch der Prüfungsinhalte und der dargestellten Schutzmaßnahmen.

Die Eingangsdaten sind falsch. Z.B. sind die zugrunde gelegten Windverhältnisse fehlerhaft ermittelt. Für den Raum liegen ortsspezifische Windgutachten vor, deren Ergebnisse erheblich von denen abweichen, die dem Lärmgutachten zugrunde gelegt wurden.

Die Prüfungsinhalte sind nicht ausreichend. Besondere Konflikte im Bereich der Lärmbelastungen werden durch hohe Gesamtbelastungen aus mehreren Quellen und durch den Zu- und Abfahrtverkehr der A 14 entstehen. So wird sich absehbar der Verkehr auf der B 189 im Ortsbereich Mose in Folge des Baus der A 14 stark erhöhen. Das gilt noch viel mehr, wenn der südlich folgende Abschnitt erst Jahre nach diesem Abschnitt gebaut wird. Es wäre dann auf eine längere Zeit mit extrem hohen Belastungen zu rechnen, die die Anwohner in Mose in ihren Grundrechten auf Schutz der Gesundheit und des Eigentums beeinträchtigen. An dem Schaffen grundrechtswidriger Verhältnisse darf der Staat nicht mitwirken. Es muss daher die

an den anschliessenden Straßen zu erwartende Belastung besonders durch Lärm und Abgase sowohl für den Fall einer Fortführung der A 14 wie auch ganz besonders für den Fall, dass die A 14 nicht oder jedenfalls für einige Zeit nicht fortgesetzt wird, untersucht werden.

Die dargestellten Lärmschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend. Dem Grundsatz des Vorrangs aktiven Schallschutzes wird nicht ausreichend Rechnung getragen. Dabei sind nicht allein Lärmschutzwände zu berücksichtigen. Vorrangig muss das Entstehen des Lärms vermieden werden, indem – nach Ausschöpfen der Möglichkeiten, den Lärm durch Tief-/Troglagen zu vermindern - in der Nähe von Wohngebieten von vornherein Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen werden und indem sogen. Flüster-Asphalt eingebaut wird.

12. Schutz vor Luftschadstoffen nicht ausreichend

Das Luftschadstoffgutachten ist unzureichend. Das gilt sowohl für die Eingangsdaten für auch für die Prüfungsinhalte und die dargestellten Schutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Einwendungen gegen Eingangsdaten und Prüfungsinhalte ist auf die Ausführungen soeben zum Lärmschutz zu verweisen, die auch für das Luftschadstoffgutachten sinngemäß gelten.

Darüber hinaus muss eingewendet werden, dass das Luftschadstoffgutachten nicht ansatzweise nachvollziehbar ist. Die Hintergrundbelastungsdaten sind nur als Werte wiedergegeben. Es ist mit keinem Wort erläutert, wie die beteiligten Stellen zu diesen Belastungen gekommen sind. Die 22.Bundesimmissionsschutzverordnung legt Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit fest. Die Grenzwerte sind immissionsortbezogen, nicht etwa gebietsbezogen. Das Bundesverwaltungsgericht hat daraus zu recht den Schluss gezogen, dass sowohl die Hintergrundbelastung immissionsortbezogen zu ermitteln ist, wie auch die Zusatzbelastung und die Gesamtbelastung. Ausgangspunkt müssen daher Luftschadstoffmessungen vor Ort sein.

Es wurde bereits dargelegt, dass die zugrunde gelegte Hintergrundbelastung in Anbetracht der konkreten Situation hier im Abschnitt fehlerhaft sein muss und von einer deutlich höheren Belastung auszugehen ist.

Hinzu kommt, dass die Luftschadstoffuntersuchung mit pauschalen Abschlägen von der Vorbelastung für das Prognosejahr 2015 rechnet. Die Ableitung der Abschläge ist nirgendwo dargestellt. Sie sind nicht einmal daraufhin überprüft worden, ob sie auch hier angewandt werden können.

Vor allem aber ist eine wichtige weitere Quelle von Luftschadstoffen nicht berücksichtigt: die B 189, deren Verkehrsaufkommen auf 16.000 Fahrzeuge am Tag steigen soll. Das dürfte die wichtigste weitere Schadstoffquelle sein, die zu der Hintergrundbelastung hinzu zu rechnen ist.

Es wird daher ein neues Luftschadstoffgutachten gefordert.



13. Weitere Einwendungen/Stellungnahmen

Weiter wird eingewendet:

- Die Planungsgrundlagen sind teilweise nicht mehr aktuell. Als ein augenfälliges Beispiel soll hier nur die Darstellung der Ortsumfahrung Stendal der B 189 als noch nicht hergestellt genannt werden.
- Die Planungsunterlagen widersprechen den Vor-Planungsunterlagen, den Linienbestimmungsunterlagen und der landesplanerischen Beurteilung. Beispiele für letzteres wurden bereits angeführt. Das gilt aber beispielsweise auch für die in den Planunterlagen nicht vorgesehene Anschlussstelle Colbitz.
- Die negativen lokalen Folgen der Planung bis hin zur erheblichen Wertminderung der betroffenen Grundstücke, muss berücksichtigt werden. Der Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt hat eine umfangreiche Auswertung von Gutachten zur Wertminderung von Grundstücken durch Verkehrslärm vornehmen lassen und die Ergebnisse in seiner Stellungnahme „Fluglärm 2004“ dargestellt. Danach steht die Wertminderung insbesondere in keinem Verhältnis zu Grenzwertüberschreitungen und tritt insbesondere auch dort in hohem Maße auf, wo die Belastung – gemessen an Grenzwerten – relativ gering ist.
- Die Bildung von Zwangspunkten für die Fortführung der Trasse nach Süden – insbesondere auch für den Bereich beispielsweise der Ortschaft Samswegen – wird in den Unterlagen nicht dargestellt. Die Planung muss unter diesem Gesichtspunkt ergänzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer
Rechtsanwalt