

BUND-Peter-Schmidts-Weg 5-25920 Risum-Lindholm

An den
Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr
- Anhörungsbehörde -
Mercatorstr. 9
24106 Kiel

Bearbeiter:

Jens Feddersen
Sandfenne 103
25856 Hattstedt

Tel.: 04846-5 05

Internet: www.bund.net/nordfriesland

Ihr Zeichen
LS 404-553.32-B5-175

Unser Zeichen:
NF-367-2009 ST

Datum:
16.12.2009

Betreff: B5 Neubau Horstedt – Bredstedt

Aktenzeichen: LS 404-553.32-B5-175

Hier: Einspruch zur Planfeststellung B5

Bezug: Planfeststellungsunterlagen (17 Ordner)

GA. M. Körkemeyer (liegt Ihnen u. a. vor)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) nimmt zum geplanten Neubau der B 5 zwischen Hattstedt und nördl. Bredstedt wie folgt Stellung:

Da eine bekannte und schon ausführlich behandelte Variante (VARIANTE 1) in die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren nicht mit aufgenommen worden ist und weil artenschutzrechtliche Bedenken gegen die Planung vorhanden sind, lehnen wir das Planungsverfahren zur B5 ab!

Der BUND fordert:

- die Umsetzung der VARIANTE 1 (Jelstrom Lösung)
- die Prüfung eines Kreisverkehrs als Alternative zum geplanten Brückenbauwerk im Norden Bredstedts
- einen Nachweis, dass der Wachtelkönig das Revier als potentieller Brutvogel in der Hattstedtermarsch nicht mehr nutzen wird
- einen Nachweis, dass es durch den Straßenunterbau nicht zu einer Drainagewirkung in der Landschaft kommt
- einen Nachweis bzw. eine Begründung, warum die Konfliktpunkte auf der LBP Karte 12.1 Blatt 4 von 105 auf 60 reduziert werden konnten
- einen Nachweis darüber, warum im Gegensatz zu früheren Planungen erheblich weniger Amphibienleitzäune erforderlich sind

- **einen Nachweis darüber, warum nur so eine geringe Länge an Wildschutzzäunen eingeplant worden ist.**
- **eine Darstellung darüber, wie die jetzige B5 in der Hattstedtermarsch zurückgebaut wird**

Der BUND fordert, das Planfeststellungsverfahren zu wiederholen, da eine Prüfung von Alternativen nicht ausreichend erfolgt ist und artenschutzrechtliche Bedenken bestehen.

Begründung:

1.0 Vorbemerkungen

Im Nachfolgenden nehmen wir ausführlicher zu unseren Einwendungen Stellung.

Wir verweisen auf die alternative Streckenführung im Bereich Hattstedt (**VARIANTE 1**), die uns von der AG Jelstrom als Alternativlösung, vom LBV Flensburg (LBV) schon geprüft (Artenschutzrechtliche Prüfung vom Büro Kifl, technische Prüfung ebenfalls machbar) dazu vorgelegt wurde.

Wir verweisen auf „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ Seite 17, 18,19, hier Alternativen.

Nach §19(1) BNatSchG ist der Verursacher einer Maßnahme verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Es geht nicht um die Unterlassung des Vorhabens, sondern um schonende Standorte und Trassen. Bieten sich derartige Möglichkeiten an, sind diese anhand der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit auf ihre Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit zu prüfen. Der Verhältnismäßigkeits-Grundsatz verlangt alternative Planungen auf ihre jeweilige Eingriffsintensität bei gleicher Zielsetzung zu prüfen. Die Minderung von Beeinträchtigungen ist als ergänzende aktive Maßnahmen in § 19 BNatSchG zweifelsfrei mit intendiert.

Vermeidung ist strikt zu beachtende Primärpflicht.

(Landwirtschaftskammer, Nies, S.10)

Diese Prüfungen sind bezüglich der VARIANTE 1 nur zum Teil durchgeführt worden.

Der BUND sieht das Verfahren als ungültig, da die VARIANTE 1 vom LBV nicht vollständig geprüft und auf weitere umweltrelevante Informationen nach dem Umwelt-Informations-Gesetz nicht hingewiesen worden ist. In der Planfeststellung ist die Aufgabe und Auslegung der Liste der umweltrelevanten Informationen Bestandteil des Verfahrens und ein Fehlen ist ein Verfahrensfehler. Wir beziehen uns in dieser Stellungnahme u. a. auf die Planfeststellungsunterlagen, die vergleichende UVS aus dem Büro Bonin-Körkemeyer, artenschutzrechtliche Abhandlungen aus dem Büro Kifl, die der AG Jelstrom und Ihnen vorliegen.

Wir verweisen außerdem auf das uns von der AG Jelstrom/J. Feddersen zur Verfügung gestellte Gutachten von M. Körkemeyer aus 2009 (liegt Ihnen vor).

Das Straßenbauvorhaben führt insgesamt zu einem enormen Flächenverbrauch und direkter Flächeninanspruchnahme, verlärmter oder sonstig beeinträchtigter Bereiche.

Die VARIANTE 1 soll um 200 m nach Norden bzw. Osten vom Anschlusspunkt Horstedt bis zur Bahnlinie (Länge ca. 4000 m) in Bezug auf die geplante Entwurfslinie verschoben werden.

Die VARIANTE 1 hat nachfolgende Vorteile gegenüber der Entwurfslinie:

- Begrenzung jeglicher Störeinflüsse durch Schutzwälle
- Die Schutzwälle reduzieren den Ausgleichsbedarf
- Die Biotopgräben begrenzen Mortalitäten
- Die Biotopgräben schaffen Lebensräume
- Überflughilfe durch Schutzwälle für Vögel u. Fledermäuse
- Keine Querungen des Jelstromes
- Der Jelstrom wird freigehalten für WRRL(nicht überbaut)
- Die Feuchtbereiche am Jelstrom werden weitgehend freigehalten
- Der wertvolle Brutraum an der Bahn kann erhalten werden
- Der Jelstrom als Jagdraum für Fledermäuse bleibt erhalten
- Der Wanderraum für Kröten und Moorfrosch bleibt erhalten
- Der unzerschnittene Wanderraum Jelstrom für den Otter kann erhalten werden
- Der Fledermausbereich Drift wird an schmalster Stelle geschnitten
- Die Brücke Drift kann als hop over für Fledermäuse genutzt werden
- Vergrößerung u. Erhalt des Geestrandbereiches Hattstedt
- Die Biotopverbundachsenfläche wird weitgehend erhalten
- Geringere Versiegelung durch weniger Wirtschaftswege bzw. weniger Anbindungsstraßen, Nutzung vorhandener Straßen.
- Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die Schutzwälle erheblich gemindert
- Das Kiesvorkommen (Wischweg) versorgt die gesamte Trasse in der Marsch (Entlastung Bundeshaushalt, Straßen und Bürger)
- Einsparpotential durch Variante1-Lösung: 3 – 5 Millionen Euro
- Es können 150 to CO2 eingespart werden

1.1 Ökonomischer Vergleich Entwurfslinie – VARIANTE 1

Die ökonomische Seite ist für den Kostenträger von großer Bedeutung und sollte es auch für die Planungsinstitution sein. Die von der AG Jelstrom ausgearbeitete Lösung beinhaltet eine Kosteneinsparung von 3 – 5 Millionen Euro (Bundeshaushaltsgesetz).

Dieses Einsparpotential beruht auf das Vorhandensein von einem nachgewiesenen großen Kiesvorkommen (direkt unter der Entwurfslinie, am Wischweg) für den Straßenneubau.

Insgesamt können mit der VARIANTE 1 ca. 3 Mill Euro (GA M. Körkemeyer ca. 5 Mill. Euro) und ca. 150 to CO2 Emissionen eingespart werden.

Luftverschmutzungen entstehen nur begrenzt, der Bodenaushub aus Straße und Parallelgräben kann für die Schutzwälle verwendet werden, Transporte werden minimiert, Straßen geschont.

1.2 Ökonomische Betrachtung Anbindung Nord

Unseres Erachtens ist das so geplante Anbindungsbauwerk nördlich von Bredstedt ebenfalls haushaltsrechtlich zu beanstanden, weil die Möglichkeit eines Kreisverkehrs mit Bypass (siehe Ribe, DK) nicht geprüft worden ist. Die Kosten für das monströse Bauwerk sind einschließlich

der erforderlichen Ausgleichsanforderungen erheblich höher als ein höhengleicher, großzügiger Kreisverkehr mit Bypass. Für die bessere Passierbarkeit von Transporten mit Überlänge (Windkraftanlagen) ist die Möglichkeit der Überfahrbarkeit der Mitte vorzusehen (siehe Lösungen in Dänemark).

1.3 Alternativen

Die von der AGJelstrom favorisierte Alternative (VARIANTE 1) wurde vom LBV nicht, obwohl seit 2003 bekannt, mit in die Planfeststellungsunterlagen als mögliche Lösung aufgenommen. Es ist somit den TÖB nicht möglich, sich über diese Lösung aus den Planfeststellungsunterlagen zu informieren.

Nach § 42 (1) 2 BNatSchG ist festzustellen, ob sich der Erhaltungszustand der lokalen Population der geschützten Arten durch den Eingriff verschlechtert (dies ist in den Gutachten Materialordner I – III, Artenschutzgutachten und LBP dargestellt (Materialordner 9)).

*Nach §43 BNatSchG(8) darf eine Ausnahme nur zugelassen werden wenn eine zumutbare **Alternative** nicht gegeben ist und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art durch den Eingriff nicht verschlechtert.*

Seit 2003 versucht die AG Jelstrom, unterstützt von den Gemeinden Hattstedt und Hattstedtermarsch, den örtlichen Naturschutzverbänden, BUND, AG29 und NABU mit dem Wirtschafts-Ministerium S-H eine einvernehmliche Lösung für die natur- u. bürgerfreundliche Lösung VARIANTE 1 (**Alternative**) zu erwirken.

Nach unserem Informationsstand (Schreiben Hr. Richter hängt am Gutachten M. Körkemeyer) wurden die Artenschutzbelange für die VARIANTE 1 vom Biologen Dr. Mierwald (Kifl) geprüft und für zulassungsfähig befunden. Die technische Machbarkeit ist, nach den uns vorliegenden Unterlagen von einem unabhängigen Sachverständigen, ebenfalls positiv geprüft worden.

Wirtschaftlich ist die Alternative (VARIANTE 1) entsprechend dem Gutachten von M. Körkemeyer mit einem Einsparpotential von fast 5 Mill. € ebenfalls zu empfehlen. Damit ist nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit die VARIANTE 1 nach einer Prüfung zu bevorzugen.

Die baubedingte Reduzierung der CO2 Emissionen von 150 to ist unseres Erachtens ebenfalls ein Klimaschutzargument für die VARIANTE 1. Auch diese beiden Punkte werden in den Planungsunterlagen nicht behandelt.

Die Planungsunterlagen sind somit unvollständig und damit ist das Verfahren zu beanstanden.

1.4 Planungsunterlagen

Es wurden 2006 landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne (jetzt LBP, Ordner 9, Pläne 12.1 Blatt 1 - 18) für den B5 Neubau Hattstedt – Bredstedt vom Büro Bonin-Körkemeyer erstellt und der AG Jelstrom über das LBV Flensburg zugänglich gemacht. Es ist verwunderlich, dass für den gleichen Untersuchungsraum, obwohl nur für die Gruppe der Brutvögel neu kartiert wurde, sich die Konfliktpunkte von 105 auf 60 nahezu halbiert haben. Für die Hattstedtermarsch ist die Darstellung Konfliktpunkte auf dem LBP (Konfliktkarte) für die Bereiche Limnofauna und Amphibien (Vorkommen) gänzlich ausgespart worden.

Die Planungsunterlagen sind zu beanstanden und damit ist das Verfahren zu beanstanden.

1.5 Landschaftsplan(Biotopverbund) Ordner 9, LBP: S.23, S192, S193

Der Jelstrom ist westlich des Wischweges im Landschaftsplan der Gemeinde Hattstedtermarsch als Teil des Biotopverbundsystems dargestellt.

In der Karte zum LBP 12.1 Blatt Nr. 4 ist der Biotopkomplex falsch dargestellt. Die Darstellung entspricht nicht dem Landschaftsplan der Hattstedtermarsch (Anhang 1).

Aus dieser falschen Darstellung folgt eine falsche Bewertung, somit ist auch hier die Planung zu beanstanden.

Beide Varianten greifen in die Biotopverbundfläche ein. Die Entwurfslinie entwertet die Neben-Biotopverbundachse des Jelstromes durch das **vollständige Zerschneiden** mit 2 Querungen des Jelstromes. Die VARIANTE 1 **tangiert** den Jelstrom im nördlichen Bereich, erhält aber die Nebenbiotop-Verbundachse Jelstrom weitestgehend. (BNatSchG §2 (1) 4, §3, §19(3), §42). Die bei der Entwurfslinie immer wieder hervorgehobene Jelstrom-Verlegung zur offenen Marsch erfolgt bei der VARIANTE 1 im Norden über die vorhandenen Zugsiele des Deich- u. Sielverbandes.

Zusammenfassend wird die Straße mit der VARIANTE 1 in Bezug auf die Entwurfslinie um 200 m nach Norden/Nordosten verschoben, die Biotopverbundfläche wird nur angeschnitten.

Anmerkung: Grundsätzlich ist das Biotopverbundsystem entsprechend LNatSchG S-H u. BNatSchG zu erhalten. Dieses stellt einen grundlegenden Faktor für die Landschaftsentwicklung dar und lässt sich nicht durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen optimieren. Die Querung eines Fließgewässers ist ebenfalls ein erheblicher Eingriffsfaktor.

Arten, Populationen, Lebensgemeinschaften und Biotope kennzeichnen die Funktionen der Artenvielfalt im Habitat oder im Teilhabitat, bzw. dessen Vernetzung (auch Nebenverbundbiotopachse Jelstrom). Amphibienarten verzeichnen in den letzten Jahrzehnten eine starke Dezimierung, die auf die Zerstörung und Teilung ihrer Lebensräume zurückgeht. In unmittelbarem Zusammenhang steht auch die Beeinträchtigung durch Straßenverkehr in Form von Druckwellen und Verkehrstod. Fischotter und Fledermäuse sind die am stärksten gefährdeten Säugetierarten. Zu den besonderen Störungen in Tierlebensräumen sind die Lichtimmissionen zu zählen. Insbesondere Insekten, Schmetterlinge, Vögel und Fledermäuse werden durch die Beleuchtung u.a. vom Straßenverkehr in ihrem normalen Verhalten empfindlich gestört. Daher auch die Vorgabe auf Vermeidung und Minimierung:

- Kollisionsschutzwall für Vögel. Auch wenn dies artenschutzrechtlich nicht zwingend sein mag, bewirkt dies synergetisch positive Effekte (Reduktion der Scheueffekte).
 - Schutzwall: Licht-, Lärmreduzierung im Nahbereich – Positiveffekt für Wiesenvögel
 - Schutzwall: räumliche Begrenzung des Schadstoffeintrags
- Fischotterschutz: Verhinderung unnötiger Querungen des Jelstroms durch die B 5 / Entwurfslinie. Die VARIANTE 1 meidet diesen Bereich ohne Querung.

1.6 Minderung der Lebensqualität, Verlärmung der Landschaft

Der gesamte Untersuchungsraum ist für ruhige Erholung von großer Bedeutung(Gutachten Kiffl, Dr. Mierwald v. 11.02.2006) Es erfolgt durch eine neue Trasse und die damit einhergehende Verlärmung auch eine Verringerung des Erholungspotentials der Landschaft. Daher wird auch bewertet, welche Flächen in ihrer potentiellen Erholungseignung durch Lärm oberhalb von 49 dB(A) beeinträchtigt werden. Je geringer die Fläche, desto besser die Variante.“ (UVS 1999, UVS Bonin-Körkemeyer, Gutachten M. Körkemeyer v. 20.07.2009))

Die VARIANTE 1 mit beidseitigen Schutzwällen (Höhe 3 m ü. fertig Straße) und offenporigen Asphalt (OpA) reduziert die verlärmte Fläche erheblich.

Der zukünftig verlärmte Bereich ist für beide Varianten auf Grund der Bauart sehr unterschiedlich. Die VARIANTE 1 verlärmte durch die beidseitigen Schutzwälle und den offenporigen As-

phalt erheblich weniger Freifläche, d. h. eine unnötige Verlärmung der freien Landschaft wird verhindert, die Inanspruchnahme der Flächen für Erholungseignung wird minimiert.

1.7 Eingriff in Natur und Landschaft durch Entwurfslinie (Hattstedtermarsch)

Die Entwurfslinie quert in ihrem Verlauf zweimal den Jelstrom und verläuft im Jelstromtal, einem ehemaligen Priel. Dieser Bereich liegt geografisch tief und ist deshalb besonders feucht und damit schützenswert. Es besteht das Potential zur Entwicklung von ökologisch hochwertigen Feuchtwiesen.

Als weitere Ziele für die Nebenverbundachse Jelstrom sind: Erhalt u. Verbesserung der ökologischen Qualität des Jelstromes und der angrenzenden Flächen (LPB Seite 23 ff).

Nachfolgende Nachteile für Natur und Landschaft sind gegeben:

- Ausbreitungsachsen für Erdkröte und Moorfrosch werden zerstört
- Ausbreitungsachse für den Fischotter wird erheblich eingeschränkt
- Reduzierung des für Bodenbrüter wichtigen Geestrandbereiches (Übergang Hattstedt in die Hattstedter Marsch bis Jelstrom)
- Vernichtung der 11 Kiebitz-Brutreviere westlich Wischweg ohne Notwendigkeit (LPB, Seite 185 ff), Minderung vor Ersatz
- Flächenverbrauch für geplante Trasse nicht minimiert
- Landschaftsbild wird erheblich beeinträchtigt
- Biotopverbundsystem (Jelstrombereich) wird vollständig zerschnitten
- Lebens- und Ausbreitungsraum für Süßwassermuschel werden zerstört
- Durch Nähe zum Jelstrom starker Bodenaustausch erforderlich
- Doppelte Querung des Jelstromes
- Renaturierung Jelstrom im Ursprungsbett nicht möglich
- Verlärmung eines ruhigen Erholungsgebietes
- Unnötige Verlärmung der Fläche

Insgesamt werden die Anforderungen des BNatSchG und des LNatSchG hinsichtlich der Minimierungspflicht für die Entwurfslinie aus unserer Sicht nicht ausreichend erfüllt.

1.8 Querung des Jelstromes

Zu LBP, S 30, ein Zerschneiden der Gewässer ist unvermeidbar.

Zu LBP S. 31, S. 220, Isolierung Jelstrom, Verlegen in die freie Landschaft

Ein Zerschneiden und Verändern der Gewässer im Bereich des Jelstromes lässt sich minimieren.

Die Beeinträchtigungen bei abiotischen Landschaftsfaktoren ergeben sich u. a. aus bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen im Randbereich von Straßen (Kompensation Straßenbau S-H):

- Durch Flächen- und Funktionsverlust bei Verlegung, Querung und Überbauung von Fließgewässer einschließlich Niederungs- und Uferbereiche.
- Beeinträchtigung der Gewässerdynamik durch Gewässerverlegung und –ausbau
- Schadstoffeintrag

Nach §11 (3) LNatSchG ist eine Genehmigung zu versagen, wenn Beeinträchtigungen vermeidbar sind. Vermeidbar ist ein Eingriff auch, wenn der Verursacher auf einen für den Naturschutz weniger wichtigen Standort ausweichen kann (Alternative). Eingriff ist u. a. nach §10 (1) LNatSchG der Ausbau, das Verrohren und Ableiten von oberirdischen Fließgewässern.

Für die Entwurfslinie ist eine zweifache Querung des Jelstromes geplant. Die Alternativtrasse (VARIANTE 1) vermeidet die Querung des Jelstromes. Die Lösung mit der VARIANTE 1 bindet den Norden, die Freifläche der Ostermarsch, über die vorhandenen Zugsiele des Deich- und Sielverbandes an. Der Jelstrom verbleibt in seinem Bett und nimmt weiterhin die Oberflächenwasserableitung für den Süden der Marsch und Hattstedt auf. Der Jelstrom und auch der nördliche Zuggraben können mit unterschiedlichen Wasserhöhen gemanagt werden. Somit muss die B5 nur den nördlichen Graben mit einer ausreichend große Brücke überqueren.

Nach LNatSchG §1 (3,4) sind natürliche oder naturnahe Gewässer sowie deren Uferzonen und natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, zu entwickeln oder wiederherzustellen. Nach LNatSchG §1(4) dient der Biotopverbund der nachhaltigen Sicherung von heimischen Tier- und Pflanzenarten und deren Population einschließlich ihrer Lebensräume und Lebensgemeinschaften sowie der Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen.

Es ist nicht auszuschließen das durch den Eingriff im Jelstrombereich, Arlau, Arlau-Altarm gefährdete Artenvorkommen, wie z. B. Süßwassermuscheln gestört oder zerstört werden.

Die in Jelstromnähe vorkommende Rote Liste Art „Große Teichmuschel“ (Ordner III, Artenschutzrecht, A4, Seite 28, 4.3.7) **wurde für die Hattstedtermarsch nicht geprüft.**

Die Nichtberücksichtigung des Vorkommens ist zu beanstanden.

Das Töten prioritärer oder streng geschützter Arten (BNatSchG § 42) ist nur dann genehmigungsfähig, wenn eine Ausnahme nach § 43 BNatSchG zugelassen wird und dies ist u.a. abhängig von einer Alternative und dem Erhaltungszustand der Population.

Die Renaturierung des Fließgewässers Jelstrom (Ordner 1, AVZ, Anhang 1, S. 13) sollte nach EU-Wasserrahmenrichtlinie ohne Störeffekte (Brückenbauwerke) inklusive unzerschnittene Wiesenbereiche realisiert werden. Bei Verlegung des Jelstromes nach Norden, wie bei der Entwurfslinie geplant, würde der Alt-Jelstrom (jetzt Ausbreitungsachse für Moorfrosch, Erdkröte u. Süßwassermuscheln) seiner Entwicklungsmöglichkeiten beraubt und dies ist nach §19(1) und §42 BNatSchG zu unterlassen.

Mögliche Konflikte mit Moorfroschaufkommen sind im LBP im Bereich der VARIANTE 1-Trasse nicht kartiert. Da diese außerhalb des „Flussnahbereichs“ auf etwas höherem Gelände verläuft, sind auch kaum zusätzliche Konfliktpotentiale zu erwarten – die VARIANTE 1 verläuft in weiten Teilabschnitten im Getreide- und Maisanbaugesbiet. Sollte es Vorkommen geben, sind diese erheblich weniger betroffen als bei der Entwurfslinie. Gerade aus diesem Grund ist für die VARIANTE 1 geplant, den Flussnahbereich – die tiefliegenden feuchten Flächen - zu schonen und dort gezielt auch neue Lebensräume zu schaffen und vorhandene zu erhalten bzw. zu vergrößern.

1.9 Reduzierung des wichtigen Geestrandbereiches in der Hattstedtermarsch

Die geplante B5 verläuft im Bereich nördlich und nord-östlich Hattstedts durch bedeutsame Rast- und Brutgebiete für Wiesenvögel und Offenlandarten von herausragender nationaler Bedeutung (LBP, GA Brutvögel, S. 40). Der Eingriff wird für die Hattstedtermarsch u. a. für den Jelstrombereich als größtes Konfliktpotential dargestellt (LBP, GA Brutvögel Materialband I, Anlage 5, S55)

Diese relativ naturnahen Flächen befinden sich vermehrt noch in der Nähe des Geestrandes nördlich Hattstedt, hier herrschen günstige Bedingungen für Bodenbrüter(Gutachten Kifl v. 11.02.2006).

Hammerich(2004) bezeichnet in UVS BK(Bonin Körkemeyer) diesen Raum nördlich von Hattstedt als wichtigstes Wiesenvogelbrutgebiet im gesamten Untersuchungsraum mit nationaler Bedeutung.

(Stellungnahme Kifl vom 11.02.2008)

Durch den Verlauf der Entwurfslinie, südlich des Jelstromes, wird ein wichtiger Bereich dieser Wiesenvogelbrutflächen (Wiesen) abgeschnitten. Nördlich des Jelstromes, Planungskorridor der VARIANTE 1, befinden sich überwiegend für die Wiesenvogelbrut ungeeignete Mais- und Intensivgrünlandflächen.

1.9.1 Flächeninanspruchnahme

Die unterstellte höhere Flächeninanspruchnahme der VARIANTE 1 im Gutachten Kifl (26.3.2009, S. 10, 3.4.2, gesamter Absatz widersprüchlich) ist nicht zutreffend. Kein „Mehrverbrauch“: In beiden Fällen müssen bei den Berechnungen die Seitengewässer jeweils mit berücksichtigt werden, allein die Differenz ist zu bewerten, siehe Gutachten M. Körkemeyer. Es ist ebenso zu berücksichtigen, dass der Flächenverbrauch durch die Schutzwälle im Straßennahbereich (Fläche ökologisch geringe Bedeutung) Positiveffekte bewirken (Kollisionsschutz, Emissionsschutz, ...). Der 200 m Randstreifen beidseitig der Straße ist ohne Schutzwall ökologisch geringwertig. Unter Berücksichtigung der geplanten **Ersatzwege und Anbindungsstraßen, insgesamt 9 km**, (werden in den Planungsunterlagen ebenfalls nicht erwähnt) hat die **Entwurfslinie einen notwendigen Flächenbedarf von 40,2 ha**. Die **VARIANTE 1 (3 m Schutzwall, 1,0 m Fahrbahndamm, 2 km Ersatzwegebau) hingegen erfordert nur einen Flächenbedarf von 31,6 ha → Eingriffsminimierung nach BNatSchG für die Entwurfslinie wird nicht erfüllt!**

Eingriffsminimierung: Ein weiterer Aspekt ist das Landschaftsbild mit einer fast vollständigen Abschirmung des Verkehrs, so wie vom Naturschutzrecht gefordert, Eingriffsminimierung durch bauliche Vorhaben (u.a. BNatSchG, § 2, Abs. 16).

(siehe auch Gutachten M. Körkemeyer S. 20/21 4.2.6)

Zu LBP S. 27, Unterbrechung von Wegebeziehungen u. Anbindung von durch die B5 abgeschnittenen Flächen: Es sind zur Wiederherstellung der Infrastruktur in der Hattstedtermarsch höchstens 2 km Wege/Straßenbau erforderlich und nicht wie geplant 9 km (Neuversiegelung). Ansonsten sollten vorhandene Wirtschaftswege ertüchtigt werden.

2.0 Bestands- u. Konfliktplan 12.4, Blatt 4)

Bezugnehmend auf die Zeichnung 12.1 Blatt Nr. 4 LBP ist folgendes anzumerken:

1. KP(Konfliktpunkt) 50: Überbauung und Zerschneidung Nebenverbundachse Jelstrom:

Die Biotop-Nebenverbundachsenfläche ist falsch dargestellt(siehe Anlage 1). Die Entwurfslinie zerschneidet vollständig, die VARIANTE 1 tangiert nur die Fläche und begrenzt die Störung durch Schutzwälle.

2. KP 51 u. 52: Zerstörung der Rast- und Brutplätze des Kiebitz, Bekassine, Uferschnepfe u. a. durch Entwurfslinie:

Die VARIANTE 1 verläuft nördlich, durch die Schutzwälle geringere Störung.

3. KP 49 u. 55: Querung des Jelstrom durch Entwurfslinie-> Konflikte mit Otter u. Erdkröte:

Die VARIANTE 1 verläuft nördlich ohne Kreuzung Jelstrom.

4. KP 58: Artenschutzrechtliche Konflikt mit Zwerg- und Breitflügelfledermaus bei der Entwurfslinie auf der Drift:

Die VARIANTE 1 quert dieses Gebiet östlich der Drift an schmalster Stelle.

5. KP 56, 59, 60: Zerschneidung von Nebenrastplätzen, Frühjahrsrastplätzen und von Fortpflanzungsstätten (tlw. artenschutzrechtlicher Konflikt) durch beide Trassen:

VARIANTE 1 begrenzt den Eingriff, die Störung wird durch die Schutzwälle minimiert.

Festzustellen ist: Es fehlen Darstellungen zur Limnofauna und zu den Amphibien im Bestands- und Konfliktplan 12.1 Blatt 4 zur Hattstedtermarsch. Als Vergleich lag uns der LBP-Plan von 2006 aus dem Büro BBK vor, zur Verfügung gestellt durch den LBV über die AG Jelstrom.

3.0 Schutzgüter

3.1 Schutzgut Tiere, Säugetiere

Bezugnehmend auf den LPB, Seite 78, Zerschneidung der Landschaft und verkehrstote Säugetiere. Die VARIANTE 1 beinhaltet in der Planung links und rechts ausreichend große Biotopgräben mit der die Anzahl der Säugetiere bezüglich der Querung zurückgehalten werden bzw. zu Übergängen geführt werden. Diese Strukturelemente, wie Schutzwall und Biotopgräben in Verbindung mit Leit- und Schutzzäune, führen und leiten die Säugetiere/Amphibien zu Übergängen/Durchgängen und verringern unnötige Mortalitäten.

Der freigehaltene Jelstrom ohne Querungen (bei der Lösung VARIANTE 1) stellt die bessere Lösung auch für den Fischotter dar (LBP S. 81), Wanderbewegungen der Säugetiere.

Bei dem Schutz der Gewässer Arlau, Arlau-Altarm u. Jelstrom kann die Anwesenheit von Süßwassermuscheln (RL) nicht unberücksichtigt bleiben. LBP, S. 154).

Die teilweise Verfüllung des Arlau-Altarmes mit den evtl. vorhandenen wertgebenden Süßwassermuscheln (RL) ist nicht zulässig → Artenschutzrechtlicher Konflikt!

Die Kartierung für diese wertgebende Art ist unvollständig, dass Verfahren ist zu beanstanden.

3.1.1 Amphibien

Zu LBP S.81: Die Wanderwege der Amphibien (Moorfrosch, Erdkröte) werden durch die Querung der neuen B5 unnötig behindert bzw. verhindert, auch wenn die Querungen groß bemessen sind.

Im Verlauf der Planung waren im LBP BBK (Büro Barbara Bonin-Körkemeyer) in der gesamten Hattstedtermarsch Leitsysteme für Moorfrosch und Otter vorgesehen. Unverständlicher Weise wurden diese erheblich reduziert.

Wir fordern die Darlegung, warum von diesen Forderungen abgewichen wurde, ansonsten melden wir auch hier artenschutzrechtliche Bedenken gegen die Planung an.

Die VARIANTE 1 quert den Jelstrom nicht. Es sind auch erheblich weniger Schutzzäune für Amphibien und Otter bei der VARIANTE 1 erforderlich!

3.1.2 Limnofauna

Es wird im Gutachten (Materialordner I, Anlage 3) S. 22 aufgeführt, dass es sich u. a. bei den Gewässern in der Marsch und Altarm-Arlau um faunistisch wertvolle Gewässerabschnitte handelt. Auf S. 25 wird festgehalten, dass die Fauna der Gewässer empfindlich ist gegenüber Überbauung, Zerschneidung, Isolierung von Gewässerabschnitten sowie Einleitung von Straßenabwässer oder Schadstoffen (hydraulischer Stress, Beeinträchtigung Wasserqualität). Zu Vermeiden ist ein Lebensraumverlust in Form von Zuschütten oder Verrohren der höherwertig eingestuften Gewässerabschnitten.

Die Entwurfslinie verursacht vorgenannte Beeinträchtigungen!

Diese Konfliktpunkte sind in den aktuellen LBP-Plänen (Ordner 9, 12.1, B.4) im Vergleich mit LBP von 2006 nicht dargestellt, wir bitten um Aufklärung und melden artenschutzrechtliche Bedenken an.

Die VARIANTE 1 bietet hinsichtlich der Konfliktpunkte eine Minimierung!

3.1.3 Fledermäuse (LBP, S. 81-83, 178 - 180)

Alle heimischen Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und zählen zu den streng geschützten Arten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11.

In Bezug auf §19 (3) 2 BNatSchG werden voraussichtlich durch das geplante Vorhaben potential bedeutsame (Teil-)Lebensräume von Fledermäusen zerstört (Fachbeitrag Fledermäuse, MII, A1, S. 14).

Es muss angenommen werden, dass der Aus- und Neubau von Verkehrsstraßen erhebliche Auswirkungen auf lokale Fledermauspopulationen haben können. Zum einen führen die von einer Verkehrsstrasse ausgehenden Licht- und Lärmemissionen sowie die Freistellung der Trasse zu einer Verstärkung der Barrierewirkung, ebenso sind verstärkte Kollisionsoffer zu erwarten (Fachbeitrag Fledermäuse, MII, A1, S 2).

Der Jelstrom ist ein potentielles Jagdhabitat für Fledermäuse, die Querungen führen zu erheblichen Verlusten (Zerstörung von Habitaten). Gleichfalls nachteilig wirkt sich die Querung des Jagdhabitats im Bereich der Drift aus. Die Alternative (VARIANTE 1) minimiert in beiden Fällen den Eingriff. Der Jelstrom (Jagdgebiet) wird nicht gequert, es werden weitere Wasserflächen geschaffen (Biotopgräben, Kiesabbaufäche) und die Störungen der Straße durch Lärm, Licht und Bewegung werden durch Schutzwälle begrenzt. Die Schutzwälle haben auch eine hop over Funktion. Das Jagdgebiet (Zwerg- und Breitflügel-Fledermaus) mit hoher Bedeutung im Bereich der Drift wird durch die Hauptlinie an breiter Stelle geschnitten. Die VARIANTE 1 schneidet durch die Verschiebung nach Osten dieses Gebiet an schmalster Stelle. Hier ist die Brücke über die B5 eingeplant und die kann dann in angepasster Ausführung die hop over Funktion übernehmen.

3.2 Vertikal-Strukturen

Kifl-GA 26.03.09, S. 13 Projektspezifische Auswirkungen einer Verwallung: ...optische und akustische Störungen durch den Verkehrsfluss werden abgeschirmt. . es kann eine Verbesserung bestimmter Habitateigenschaften im Trassenumfeld angenommen werden.

Kifl GA, S. 14 bei der habitatfernen VARIANTE 1 wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Kiebitz-Brutpaare diese Flächen (an der Bahn) weiter besiedeln wird.

Akustische Störungen lassen sich vorrangig durch den Einsatz von offenporigem Asphalt (opA) reduzieren, Lärmschutzwälle wirken sich in der Regel nur bodennah aus. (Bioplan Brutvögel, M I, Anlage 5, S 51)

Die höchsten Besiedlungsdichten des Kiebitz wurden nordwestlich u. westlich von Wobbenbüll am Deich erreicht (Bioplan, Abschätzung der Kompensationsflächen, S. 6, M I, Anlage 7).

Womit wieder einmal festgestellt worden ist, nicht ein Schutzwall (Deich) verscheucht den Kiebitz, sondern das fehlende Habitat.

Bezüglich der Ausgleichsflächen ist anzumerken, dass trotz des Rückganges des Kiebitzbestandes in der Westermarsch um 87 % innerhalb von 13 Jahren (Bioplan Komp., S.7), die geeigneten Flächen an der Arlau (E140) nicht entsprechend stärker besiedelt worden sind.

Nach Bruns & Ten Thoren (1992) und eigenen Beobachtungen sind im Planungsraum die Deiche und Dämme (z.B. Bahndamm) und erhöhte Sandwege nicht nur als Teilhabitat, sondern insbesondere auch als Ausbreitungsachse zur Erschließung der Marschenlebensräume von besonderer Bedeutung für das Rebhuhn (Bioplan Komp, S. 12).

Im ornithologischen Gutachten, Brutverteilung Kiebitz, Uferschnepfe, Rotschenkel (MI, Anlage 5, Zeichnung 1), ist erkennbar, dass die vertikale Struktur des Bahndammes auf das Brut- und Rastverhalten der Wiesenvögel eine untergeordnete Bedeutung hat (siehe auch GA Rastvögel MI, Anlage 6, Zeichnung A – C).

Insgesamt sind in der Darstellung der Eignung von Vogel Habitaten in den Planungsunterlagen der unterschiedlichen Gutachten in Bezug auf Schutzdämme enorme Widersprüche.

Wie z. B. im Gutachten Brutvögel (MI, Anlage 5, S59) soll die Straße in der Marsch den Bahndamm als optische und akustische Abschirmung nutzen.

Fakt ist, der LBV wünscht keine Schutzwälle, aus diesem Grunde wurde in diesem Verfahren auch schon ein Büro Bonin-Körkemeyer aus Leck als Gutachter aus dem Verfahren herausgenommen!

Die Schutzwälle zur VARIANTE 1 werden durch Schafbeweidung (übliche Deichbewirtschaftung) weitgehend von Fuchs, Marder und Verbuschung freigehalten. Der restliche Raubtierdruck wird durch die hiesige Jägerschaft minimiert.

Die eingeplanten vertikalen Strukturen in der Marsch wie beidseitige Baumreihen an der B5 sind für den Wiesenvogelschutz kontraproduktiv und bei der VARIANTE 1 nicht erforderlich.

3.3 Brut- und Rastvögel

Anlagebedingte Beeinträchtigungen sind:

- *der dauerhafte direkte Lebensraumverlust durch Überbauung*
- *Distanzeffekte, d.h. Meidung der Gebiete im Umfeld der Straße in der Marsch aufgrund des Straßendamms der B5 durch erhebliche optische und akustische Störungen, die die Wirkung des einzelnen Bahndammes erheblich übertreffen (LBP, S168).*

Die Störwirkung der optimierten VARIANTE 1 (siehe Gutachten M. Körkemeyer) ist für Mensch und Natur durch die Kombination Schutzwall und OpA hinsichtlich der Störungen erheblich minimiert und entspricht damit dem BNatSchG.

Insgesamt ist im Bereich der Hattstedtermarsch vor allem durch verschiedene anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Überbauung, Störwirkung, Zerschneidung und Fragmentierung) von weitest gehender Degradierung aller Wiesenvogelbrutgebiete im Nahbereich der Trasse auszugehen (LBP, S169).

Damit werden die Aussagen der unterschiedlichen LBV Gutachter in sich widerlegt, dass sich Straßenbauten nicht störend auf Brut- und Rastvögel auswirken.

Die VARIANTE 1 minimiert die Störwirkungen erheblich!

Für die Beurteilung des Fortbestandes bzw. des Verlustes eines Brutvogel Reviers wurde von folgenden artspezifischen Wirkfaktoren ausgegangen:

u.a. Scheuchwirkung umgebender Vertikalstrukturen (Dämme, Brücken, etc. (LBP, S172).

Hier vor Ort ist festzustellen, dass sich auch dicht am Bahndamm (vertikale Struktur) zahlreiche Gelege von Kiebitz u. a. befinden. Damit wäre diese Einschränkung ebenfalls widerlegt, auch hier ist die Qualität des Habitats maßgebend. Damit würde die VARIANTE 1 mit den Schutzwällen im Nahbereich der B5 viele Gelege der bedrohten Arten erhalten können. Weiterhin wird durch die Schutzwälle der VARIANTE 1 der Schallpegel im Bodenbereich erheblich reduziert. Der offenporige Asphalt reduziert den Schall zu den höher fliegenden Arten (Lerchen) um 5 – 8 dB(A). (3 dB(A) entsprechen einer Verdopplung der Verkehrsdichte.)

Auf die eingeplante Gehölzentwicklung und die Baumreihen an der B5 muss unbedingt verzichtet werden, sodass Fuchs und anderen Raubsäugern die Deckung genommen wird!

Entsprechend dem ornithologischen Gutachten des Büros Bioplan (BP) (Materialband I, Anlage 5) wurden für den Gesamtbereich 2008 flächendeckende Erfassungen für Brutvögel vorgenommen.

Die gesamte Linie der B5 ist in den letzten Jahren manifestiert worden. Nur für den Bereich der Hattstedtermarsch liegt uns eine Alternativlösung (VARIANTE 1) vor. Dieses Gebiet in der Hattstedter Ostermarsch wird auch bezüglich der Brutvögel als „sehr hoch“ (Vogelbrutgebiete mit nationaler und landesweiter Bedeutung u. w. „BP, S.11 ff) eingestuft.

Brut- und Rastvögel: Die Beeinträchtigung ungestörter Flächen (200m Verschieben in die Ostermarsch) müssen qualitativ bewertet werden. Diese Flächen für die VARIANTE 1 wurden im Zuge der veränderten Agrarwirtschaft, im Nah- und mittleren Nahbereich verstärkt umgenutzt zu Silage-, Mais- und Getreideflächen. Die reinen Weideflächen liegen deutlich weiter entfernt von der B5 / VARIANTE 1 im Bereich an der Arlau und **im Dorfrandbereich**. Die Entfernungsunterschiede sind auf diese Distanz unerheblich.

Die westlich des Wischweges festgestellten Fortpflanzungsstätten der 11 Kiebitzbrutpaare (Kifl), der Uferschnepfe, der Rotschenkel u. Schilfrohrsänger werden mit der geplanten Entwurfslinie trotz einer vorhandenen Alternative (VARIANTE 1, die diese Fläche nicht berührt) vollständig vernichtet. Hier wird gegen das BNatSchG § 42 Satz 2 verstoßen. **(LBP Ordner 9, S 67 ff, S.73 ff)**

Siehe auch §43 Abs. 8 BNatSchG „...eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und der Erhaltungszustand der betroffenen Art sich nicht verschlechtert“.

Eine Alternativprüfung ist zwingend vorgeschrieben!

Der §19 BNatSchG beinhaltet die Auflagen bezüglich des Eingriffes:

- vermeidbare Eingriffe von Natur und Landschaft sind zu unterlassen
- unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen bzw. zu kompensieren, das Landschaftsbild ist landschaftsgerecht wiederherzustellen.

S. 76 LBP: herausragende Qualitätsmerkmale der Marschbereiche für bedeutsame Rastvogelgemeinschaften der Offenländer sind:

- a großräumige Offenheit und Übersichtlichkeit
- b Störungsarmut
- c Unzerschnittenheit
- d hoher Anteil von Dauergrünflächen
- e hohe Wasserstände
- f Nähe zu Fließgewässern

Zu a, b: Aufgesetzte Straßen (Damm) führt zu weitreichenden Störungen (Lärm, Licht, Vibrationen, Bewegung, Abgase etc.) Die VARIANTE 1 begrenzt die Störungen nach den uns vorliegenden Unterlagen durch Schutzwälle.

Die Schutzwälle sind unseres Erachtens als weniger störend anzusehen als der B5-Straßenkörper auf einem 1,5 m hohen Damm mit Baumreihen. Bezüglich der Brutvögel ist auch im Bereich der Bahn und westlich des Wischweges erkennbar, wenn die Habitatsanforderungen stimmig sind, ist ein Damm nicht störend. Das bedeutet, eine Straßentrasse mit Schutzwällen, wie die VARIANTE 1, kann die Brutflächen in diesem Bereich erhalten (siehe auch den Bestands- und Konfliktplan LBP 12.1, Blatt 4).

Nach einer Untersuchung in den Jahren 2002/03 wurden im Planungsgebiet 83 verschiedene Brutvogelarten nachgewiesen, dass entspricht rund 42 % des regelmäßigen Arteninventars Schleswig-Holsteins.

Unter ihnen konnten damals 12 mehr oder weniger stark gefährdet eingestufte Brutvogelarten nachgewiesen werden. Unter anderem der Wachtelkönig (RL1), Wachtel, Uferschnepfe, Schilfrohrsänger (RL2); und acht gefährdete (RL3) Arten (Materialband III, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Kifl, S 45 ff).

Hier sehen wir den Verbotstatbestand des Artenschutzes für europäische Vogelarten erfüllt, was insbesondere für die oben genannten rote Liste Arten (RL2) kritisch ist.

Im Fall des Wachtelkönigs, (auch wenn zur Zeit nicht festgestellt) RL2 Arten wie Kiebitz, Rebhuhn, Rotschenkel u. a. ist aus Sicht des BUND eine Beeinträchtigung der Brutreviere und Nahrungshabitate durch den Bau der B5 in der geplanten Lage (Entwurfslinie) nicht zulässig, da der ohnehin schon ungünstige Erhaltungszustand weiter verschlechtert wird und u. U. das Aussterben der Teilpopulationen befürchtet werden muss. Des Weiteren ist die geplante Ausgleichsfläche nördlich der B5 sofort in ein Bewirtschaftungssystem zu übernehmen, das den Forderungen des CEF-Maßnahmen entspricht. Das Angebot eines Lebensraumes der bedrohten Arten vor Beginn der Maßnahme ist nur zu realisieren, indem ab sofort ein Beweidungskonzept für diese Flächen umgesetzt wird.

Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass die Populationen von Kiebitz, Rotschenkel u. a. sich bereits jetzt in einem schlechten Erhaltungszustand befinden. Der schon ungünstige Zustand wird durch die geplante Trasse der B 5 noch weiter verschlechtert. Es muss alles dafür getan werden, die Population nicht nur zu erhalten, sondern den Erhaltungszustand zu verbessern. D. h. die Flächen an der Bahn und im Bereich Horstedt – Drift müssen, wie mit der VARIANTE 1, umgangen und für den Wiesenvogelschutz gesichert werden.

Die B5-Trasse nähert sich auch Brutplätzen bzw. Revierzentren von streng geschützten Arten wie Baumfalke, Waldohreule und Schleiereule (MIII, Artenschutz Kifl S. 58). Die Schleiereule brütet in der Nähe der geplanten Trasse (Hattstedtermarsch). Durch den Bau der B5 werden Nahrungshabitate zerstört und verlärm. Die Schleiereule gilt als besonders lärmempfindlich und der Brutplatz wird durch die Trasse vom Nahrungshabitat getrennt. Die Verlärmung des Lebensraumes kann zu einem indirekten Habitatsverlust führen. Lärm behindert die Partnersuche, Revierabgrenzung und die Jagd. Kollisionen der Altvögel und der unerfahrenen Jungvögel werden durch die dammgeführte freie B5 in der Marsch provoziert. Bei der Schleiereule steht der Autoverkehr als Mortalitätsfaktor an erster Stelle. Sie ist die Eulenart, die durch den Straßenverkehr besonders hohe Verluste erleidet (Holzgang et al.2000).

Die Dichte des Straßennetzes hat einen erheblichen Einfluss auf das Überleben der Population. Individuenverluste durch Verkehrsoffer können das Auslösen lokaler Populationen zur Folge haben.

Wir verweisen nochmals für die Hattstedtermarsch auf die emissionsbegrenzte Lösung der VARIANTE 1 mit den Schutzwällen (Kollisionsschutz, Lärmschutz, Lichtschutz, Landschaftsbild). Für den Geestbereich empfehlen wir ein Einschneiden der Trasse mit aufgesetztem seitlichem Wall und Eingrünung (Eingriffsminimierung).

Der BUND fordert genau darzulegen, warum der Wachtelkönig nicht ebenso wie der Fischotter (wie in der ASB Mierwald dargestellt) als potentieller Bewohner der Hattstedtermarsch dargestellt wird, der ja unseres Wissens auch noch nicht in diesem Raum vorkommt.

Rechtlicher Rahmen:

Nach Artikel 12 (1) der FFH-RL ist die Beschädigung oder Vernichtung der Arten des Anhanges IV der FFH-RL untersagt. Auch § 42 verbietet für geschützte Arten das Fangen, Verletzen und Töten, das Stören, die Entnahme, Beschädigung und Zerstören von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Akustische Störungen lassen sich vorrangig durch den Einsatz von offenporigen Asphalt (opA) reduzieren, Lärmschutzwälle wirken sich in der Regel nur bodennah aus (Bioplan Brutvögel, M I, Anlage 5, S 51).

Da es sich vorwiegend um Bodenbrüter handelt, ist eine bodennahe Reduzierung des Lärmes sinnvoll. Die Kommunikation der Vögel im höheren Bereich kann durch den Einsatz von opA unterstützt werden.

Die Alternative (VARIANTE 1) begrenzt die Störungen durch die Schutzwälle, es werden vorhandene Habitate geschont, es werden weniger Arten durch die Trasse vertrieben!

Ausnahmen von dieser Verbotsregelung sind nur unter strengen Voraussetzungen möglich. Dabei ist zu beachten, dass der günstige Erhaltungszustand der Population trotz der Ausnahmeregelung nicht beeinträchtigt werden darf. Schließlich kommt bei sehr seltenen Arten mit einem schon vor dem Eingriff ungünstigen Erhaltungszustand keine Ausnahmeregelung in Betracht, weil hierdurch der bereits ungünstige Erhaltungszustand weiter verschlechtert wird. Nach einer Eingriffsminderung kann dann in jedem Fall eine gesonderte und vor dem Eingriff greifende Ausgleichsmaßnahme eingeleitet werden.

Minderung hat vor Ausgleich zu erfolgen (siehe VARIANTE 1).

Jede Störung dieser Arten wäre auch absichtlich. Wie der EuGH klargestellt hat, kommt es im Zusammenhang mit der Absicht im Sinne des Art. 12 Abs. 1 lit. b FFH-RL nicht auf ein Ziel ausgerichtetes Handeln an, sondern lediglich darauf, dass die Handlung in Kenntnis aller Umstände vorgenommen wird.

Der §19 (3) BNatSchG sieht für die streng geschützten Arten vor, dass der Eingriff unzulässig ist, wenn durch das geplante Vorhaben Biotope zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind.

Minderung hat vor Ausgleich zu erfolgen (VARIANTE 1).

Zusammenfassend: die Alternativprüfung (VARIANTE 1) wurde für den Bereich Jelstrom, obwohl eine positive technische Prüfung vorliegt, artenschutzrechtliche Bewertungen durch das Büro Kifl durchgeführt worden sind (2007 – 2009), nicht vollständig durchgeführt. Die zugesagte vergleichende UVS zum Planfeststellungsverfahren (siehe Schreiben von Herrn Richter vom 0.04.2009 Anhang GA M. Körkemeyer) fehlt.

Die Planungsunterlagen beinhalten keine Unterlagen über die Alternative (VARIANTE 1, Jelstrom), sie sind nicht vollständig und somit zu beanstanden!

Anm.: Betrachtung Wiesenvögel und Lärm

Freilebende Tiere leiden unter Lärm. Vor allem Vögel und Säugetiere meiden die Nähe zu Lärmquellen. Dadurch schrumpft der Lebensraum in unserer technisierten Landschaft. Wenn Vögel, Frösche, Heuschrecken u. a. ihre Werbegesänge nicht mehr hören können, sinkt auch der Bruterfolg. Zur Erhaltung empfindlicher Arten sind deshalb große, ungestörte Lebensräume erforderlich. An lauten Straßen hören zum Beispiel Vögel ihre eigenen Gesänge nicht mehr, Botschaften werden nicht übermittelt – es können keine Reviere markiert, keine Weibchen angelockt werden. So sind verlärmte Lebensräume auch für Tiere minderwertige Wohngebiete, in denen kein Nachwuchs großzuziehen ist. So kann Lärm vor allem für gefährdete Arten, deren Lebensraum zusammenschrumpft, zur Existenzbedrohung werden. Straßen führen zu einer lärmbedingten Verarmung der Vogel- und Tierwelt. Nicht nur die Gesamtanzahl an Vögeln, auch die Vielfalt an Arten wird durch den Straßenlärm vermindert. Dabei ist die Wirkung des Lärms über Hunderte von Metern nachweisbar.

Durch die Baumaßnahme der Bundesstraße 5 wird bei der Querung durch die Hattstedtermarsch ein Lebensraum mit landesweiter Bedeutung für die Avifauna, insbesondere für die in diesem Bereich vorkommenden Wiesenvögel, als Teil der Vogelgemeinschaften durch Lärmimmissionen und Beunruhigung beeinträchtigt. Die Wiesenvö-

gel und vor allem die Uferschnepfe als besonders empfindliche Leitart in den beeinträchtigten Gebieten, reagieren besonders empfindlich auf die von Straßen ausgehenden Beeinträchtigungen. Hierzu Auszüge aus der Studie Vögel und Verkehrslärm (VuV) (Kifl):

- S. 213 Vögel und Verkehrslärm (VuV) - Fazit: Optische Reize, die vom Verkehr ausgehen, wirken stärker als Lärm.
- S. 226 VuV - Vorschläge für Effektdistanzen für Brutvögel: Die ersten 100 m stellen für alle Vogelarten einen Bereich mit drastisch reduzierten Lebensraumeignungen dar, mit signifikant reduziertem Reproduktionserfolg. Für seltene und gefährdete Vogelarten ist vorsorglich von einem 100%-igem Verlust der Lebensraumneigung in den ersten 100 m vom Fahrbahnrand auszugehen.
- S. 235/236 VuV - Für einige Vogelarten, die sich in Lebensphasen, in denen akustische Kommunikation eine entscheidende Rolle spielt, am Boden aufhalten, können Abschirmungen (Schutzwälle) sinnvoll sein. Für die Mehrheit der Vogelarten setzt eine sichere Reduzierung der Lärmbelastung eine Minderung der Schallemissionen an der Quelle voraus (→ opA)
- S. 236/237 VuV - Arten mit kritischer Effektdistanz: In Effektdistanzen manifestieren sich nicht nur die Folgen des Lärms, sondern die Gesamtheit der Effekte des Wirkgefüges „Trasse und Verkehr“. Als Schadensbegrenzung für einen verkehrstechnischen Eingriff bieten sich Maßnahmen an, die auf eine Stützung und Förderung der betroffenen Bestände abzielen. Diese stellen pragmatische Lösungen dar, mit denen in der Planungspraxis negative Folgen des gesamten Wirkgefüges „Trasse und Verkehr“ reduziert werden können.

Aus den festgestellten gerundeten Flächengrößen, den Siedlungsdichten der Brutvögel und den zugeordneten Funktionsverlusten kann die jeweilige Anzahl der vom Eingriff betroffenen Brutpaare ermittelt werden. Aus dem Populationsverhalten der Wiesenvögel ergibt sich weiter, dass sie nicht einzeln sondern zu mehreren Brutpaaren auf einer entsprechend großen zusammenhängenden Fläche brüten. Bei der Suche nach geeigneten Ausgleichsflächen sollten auch vorhandene Restpopulationen gestützt und attraktive Flächen in der Nähe dieser Restpopulationen geschützt bzw. geschaffen werden. **Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche etc. hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§41 BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV).** Die Beeinträchtigung der Wiesenvögel durch Straßenlärm wurde mehrfach nachgewiesen.

Neben der Verlärmung korrespondieren weitere Störfaktoren mit der Verkehrsstärke. Hierzu gehören in erster Linie optische Scheucheffekte durch vorbeifahrende Fahrzeuge und insbesondere nachts ihr Scheinwerferlicht.

Das Brutverhalten von Wiesenvögeln hängt im Wesentlichen davon ab, inwieweit sie von März bis Juni gestört werden. Je weniger Störungen durch äußere Einflüsse zu erwarten sind, je günstiger fällt die Prognose aus.

Ebenso störend wirkt sich die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen auf das Brutverhalten der Wiesenvögel aus. Als förderlich hat sich inzwischen erwiesen, wenn Brut und Aufzucht der Küken in einer sicheren Umgebung stattfinden kann. Dies wird extrem begünstigt, wenn die Mahd beispielsweise bis zum Juni hinausgezögert wird. Genauso günstig wirkt sich aus, wenn die Schafhaltung während dieser Zeit ausgesetzt wird. Im Gegensatz zu Großweidetiere befinden sich deutlich mehr Beine auf der Weide, so dass das Risiko von Gelegeschäden durch Schafe erhöht wird. Bruterfolg bei Wiesenvögeln: 2 Schafe/ ha Bruterfolg 70 – 85%, bei 6 Schafen pro ha sinkt der Bruterfolg auf 40 – 65% (wichtig für Anforderungsprofil für Ausgleichsflächen). Wiesenvögel wählen ihr Brutgebiet nach einem inneren Habitatschema aus. Gebietsmerkmale sind in erster Linie eine hohe Bodenfeuchtigkeit, genügend Deckung bietende Vegetation und günstiges Nahrungshabitat. Nur eine entsprechende Feuchtigkeit der Flächen bietet die Gewähr

dafür, dass die Wiesenvögel in den planfestgestellten Ausgleichsflächen brüten werden.

Weiterhin zeigen Untersuchungen bei Vogel-Gelegen an vielbefahrenen Straßen eine höhere Rate von unfruchtbaren Eiern, was auf eine hohe Schadstoffbelastung (Schwermetalle, Ruß, Abrieb, Schmierfette, Öl- und Benzinreste, Auftausalze etc.) in der Nahrung hindeutet. Die **Umweltvergiftung im Straßenbereich wirkt bis 200 m** beiderseits vielbefahrener Straßen. In Regenwürmern wurde in diesen Zonen z.B. erhöhte Konzentrationen des giftigen Schwermetalls Cadmium nachgewiesen.

3.4 Schutzgut Boden (LBP, S.149)

Die Böden in der Marsch (Moorboden, Anmoorgley) mit einem hohen Anteil an organischem Material akkumulieren Schadstoffe im hohen Maße und besitzen schlechte Stoffumwandlungseigenschaften. Der hohe Anteil an Bodenkolloiden verursacht starke Quellungs- und Schrumpfungseigenschaften und führt zu hohen Empfindlichkeiten gegenüber mechanischen Belastungen (Straßenbau) und Entwässerung (Komp. Straßenbau, S. 25). VARIANTE 1 verläuft länger im hohen Bereich, deshalb ist weniger Bodenaustausch notwendig.

Anm.: Als erheblich unvermeidbare Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Boden“ gelten die Versiegelung belebter Bodenflächen, wie z.B. asphaltierter Fahrbahnen, Wirtschaftswege und Brückenbauwerke. Sie sind nur in geringem Maße durch Entsiegelung im betroffenen Raum ausgleichbar.

*Als betrieblich bedingte stoffliche Belastung der Böden (Schadstoffeintrag) sind beidseitig der Fahrbahn durchschnittlich 50 m betroffen und werden nach ELES als Belastungszone bewertet. Eine Verkleinerung der Belastungszone kann nur durch geeignete Schutzanlagen erzielt werden, beispielsweise durch einen **Schutzwall**.*

Bei der Erstellung eines Schutzwalles wird naturgemäß vorhandener Boden überlagert und muss ausgeglichen werden. Hier kommt es aber entscheidend auf die tatsächliche Qualität in Verbindung mit der Ausgleichsnotwendigkeit an. Böden im Nahbereich von stärker befahrenen Straßen sind als belastete Böden eingestuft und haben ökologisch geringe Bedeutung – bis in eine Entfernung von 50 m. Genau in dieser Zone belasteter Böden wird ein Schutzwall errichtet, der die Belastungszone einengt und damit einen Positiveffekt bewirkt, weshalb diese Maßnahme entsprechend dem Orientierungsrahmen als nicht ausgleichspflichtige Maßnahme bewertet wird. Hier ist auch noch anzuführen, dass die Errichtung eines Schutzwalles zu einer vergrößerten Oberfläche führt. Bei Verwendung von Oberboden als Wallmaterial ist dann auch aus ökologischer Sicht schwerlich ein Schaden zu ermitteln (siehe auch Gutachten M. Körkemeyer).

Ergebnis Boden

Anlagenbedingt werden erheblich mehr Flächen versiegelt als im Rahmen des B5 Neubaus dargestellt. Diese Flächen für die neue Infrastruktur neben der neuen B5 hat man an die vereinfachte Flurbereinigung ausgelagert. Allein in der Hattstedtermarsch sollen ca. 7 km unnötige Wirtschaftswege gebaut (Kosten) werden, statt die vorhandene Infrastruktur auszubauen und zu stärken.

Die Streckenlängen beider Linien sind in etwa gleich, die Differenz beträgt ca. 1% und ist damit nicht relevant. Die dauerhaft versiegelten Flächen betragen bei der Entwurfslinie für den Straßenkörper (4 km) mit den geplanten Wirtschaftswegen (9 km) **71.500 qm**.

Die dauerhaft versiegelten Flächen bei der VARIANTE 1 betragen für den Straßenkörper (4 km) mit dem notwendigen Ersatzwegebau (2 km – die vorhandenen Wirtschaftswege können und müssen ausgebaut werden – nur geringe Neuversiegelung) **47.000 qm**.

Die Flächeninanspruchnahme beträgt für die **Entwurfslinie** mit 9 km geplanten Ersatzwegebau (einschl. Verlegung Jelstrom nach Norden und Zuggraben Süden) **ca. 40,2 ha**.

Die **VARIANTE 1** erfordert bei einer Breite von ca. 70 m (mit beidseitig Gräben und 3 m Schutzwälle über fertig Straße) und 2 km Ersatzwegebau **ca. 31,6 ha**. Der Flächenbedarf der VARIANTE 1 beinhaltet auch eine beidseitige Überbauung durch Schutzwälle mit einer Höhe von 3 m über fertig Asphalt.

3.5 Landschaftsbild

Anm.: Das Landschaftsbild wird nicht nur durch strukturelle und damit objektive, sondern auch durch ästhetische und damit subjektive Elemente konstituiert. Der Begriff des Landschaftsbildes schließt - aufgrund seiner Verwurzelung in § 1 Nr. 4 BNatSchG – insbesondere auch das sensoruell wahrnehmbare ein, z.B. Gerüche, Vogelgesang, Frische, Geräusche bzw. Lärmfreiheit. Des Weiteren kommt es auch auf den Erholungswert der Landschaft i.S. ihrer Erlebnisfähigkeit als ein Stück Natur an. Schließlich geht es beim Schutzgut Landschaftsbild nicht allein um ein objektives Funktionieren der natürlichen Gegebenheiten, sondern um ihre Wirkung auf den Menschen (OVG NW, NuR 2000).

→ Die Entwurfslinie erfüllt diese Vorgaben nicht

Das Landschaftsbild der Marsch wird gemäß der großräumigen Betrachtung der vorliegenden LBP bezüglich der visuellen Verletzlichkeit als hoch, die Gesamtempfindlichkeit als mittelwertig eingestuft (LBP S. 107 ff). Gehölzstrukturen sind in der Marsch selten. Die LBP stellt auch fest, dass im Planungsgebiet Erholung und Fremdenverkehr eine wesentliche Rolle spielen (LBP S. 110) und einen nicht unerheblichen Wirtschaftsfaktor darstellen. Das bedingt aber eine optisch und akustisch ruhige Landschaft → VARIANTE 1 mit Schutzwällen.

Die anlagenbedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Dammlage) in der Marsch wird durch den Betrieb der Straße verstärkt Die Kraftfahrzeuge bei Helligkeit und die Scheinwerfer bei Dunkelheit führen zu visuellen Beeinträchtigungen. Der Straßenverkehr hat akustische Beeinträchtigungen zur Folge, insbesondere in bisher kaum durch Lärm vorbelasteten Landschaftsräumen. Die Auswirkungen sind besonders stark in der weiten Marsch (LBP, S199).

Bezüglich des Landschaftsbildes sind beide Linien mit den Brücken als Fremdkörper einzustufen. Die VARIANTE 1 mit den Schutzwällen begrenzt die obigen Störungen, dass gilt auch für die Erholungsfunktion der Landschaft.

Um die Straße besser in das Landschaftsbild einzupassen, sind beidseitig Schutzwälle erforderlich (ca. 3 m über fertig Straße). Gehölze sind in der Marsch nicht landschaftsgerecht und ungeeignet für den Bereich Wiesenvogelschutz.

Die VARIANTE 1 ist mit den Schutzwällen (siehe § 1 (3) Ziff, 13 LNatSchG) beim Landschaftsbild als günstiger zu bewerten. Zudem begrenzen die Schutzwälle die Verbreitung des Lärmes, die Lichtemissionen, die Bewegung, die verkehrsbedingten Verschmutzungen und wirken kollisionsmindernd. Der Wohnwert, die Erholungseignung und die geringe Lärmbelastung werden für die Marsch im LBP S. 112 hervorgehoben. Im Gegensatz zur geplanten Linie in Dammlage, stellt die VARIANTE 1 mit den Schutzwällen annähernd den Wohnwert und die Erholungseignung dieses Gebietes wieder her (LBP S. 110 ff, S).

3.6 Schutzgut Wasser (LBP S. 132)

Schadstoffeintrag in straßennahe Böden (LBP S150)

„Liegt die geplante Trasse im Bereich von Einschnitten oder Unterführungen tiefer als der aktuelle Grundwasserstand, so ist auch über die Bauzeit hinaus mit Absenkung und Umleitung des Grundwassers zu rechnen. Dies betrifft vor allem die Geestbereiche“ (UVS 1999).

„Durch den Ersatz von Moorböden durch tragfähiges Material wie Kies entstehen in der Marsch mehrere Risiken mit nachhaltigen Folgen für den Grundwasserhaushalt und die davon beeinflussten Schutzgüter“ (UVS 1999).

Der Ersatz von Moorboden wird im westlichen Teil der Entwurfslinie im Bereich des südlichen Jelstromes erforderlich. Die VARIANTE 1 ist günstiger zu bewerten, da sie in einem höheren Bereich verläuft.

„Das Risiko der Grundwasserverunreinigung durch Verkehrsimmissionen ist besonders hoch bei einer hohen Durchlässigkeit der Deckschichten und hohem Grundwasserstand.

Im LBP wird ausgeführt:

Betriebsbedingt kann es zu Schadstoffbeeinträchtigungen in Oberflächen- und Grundwasser kommen und damit zu einer Verschlechterung der Wasserqualität (LBP, S.155).

Andererseits wird ausgeführt:

Betriebsbedingte funktionale Beeinträchtigungen der Laichgewässer durch Einleitung von Schadstoffen können ausgeschlossen werden, weil einschlägige technische Vorschriften eingehalten werden (LBP, S 161).

Es sind auch hier Widersprüche von erheblicher Schwere vorhanden!

Das auf der Straße anfallende mit Schadstoffen belastete Oberflächenwasser wird in die Straßengräben und damit direkt in das Vorfluternetz eingeleitet (LBP, S. 156). Damit ist eine erhebliche Verschlechterung der Laichgewässer verbunden und damit eine negative Beeinflussung der gefährdeten Populationen. Wir melden artenschutzrechtliche Bedenken an!

Die direkte Einleitung von belastetem Niederschlagswasser aus dem Straßenbereich muss unterbunden werden.

Nach Kompensationsermittlung S-H S. 11 ist ein Eingriff nicht ausgeglichen, wenn abgeschätzt werden kann, dass nach Beendigung des Eingriffes erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen zurückbleiben.

Der BUND fordert weiter: Es ist ein Nachweis darüber zu erbringen, dass durch den frostfreien Unterbau in Geest und Marsch eine Drainagewirkung für die Landschaft nicht erfolgt.

4.0 Die geplante Trasse beruht auf falschen Daten

Durch die **Entwurfslinie** und durch die **VARIANTE 1** sind hier sowohl bezüglich des Wohnens als auch bezüglich der Erholung, Bereiche mit gleicher Empfindlichkeit betroffen.

Es ist gegenüber den betroffenen Bürgern fahrlässig, mit unrealistischen Verkehrszahlen zu arbeiten. Zum näheren Hintergrund verweisen wir auf den Tatbestand des dreispurigen Ausbaues der B5 im Süden Husum zur Anbindung an die Autobahn Heide und die Pläne Dänemarks zur Stärkung der Westküste.

Die geringen Verkehrszahlen des WiMi S-H rechtfertigen keinen dreispurigen Ausbau der B5 im Süden Husums und auch keinen Neubau bis hinter Bredstedt.

Nach dem Ausbau der Gesamtstrecke ist mit einem erheblichen Ansteigen des mauffreien Transit-LKW-Verkehrs und des Urlaubsverkehrs zu rechnen!

Bei den jetzt genannten geringen Verkehrszahlen (11.500 Kfz/24h) würde sich die Frage nach der Notwendigkeit eines Neubaus der B5 stellen bzw. mit den niedrigen Verkehrszahlen wird den neuen B5 Anliegern eine erheblich geringere Belastung (Lärm, etc.) vorgetäuscht. Es wurde seinerzeit auch ein Rückbau der alten B5 in Aussicht gestellt.

In Anbetracht des wertvollen Lebensraumes in der Hattstedter-Westermarsch wird vom BUND der Rückbau der alten B5 gefordert!

5.0 Widersprüche zu Planungsvorgaben

Informationen zu der Alternative VARIANTE 1 fehlen in den Planungsunterlagen gänzlich.

Der Neubau einer Bundesstraße erfordert ebenfalls eine Wiederherstellung der zerschnittenen Infrastruktur, den Ersatzwegebau. Dies ist in den Planungsunterlagen nicht enthalten, bedingt aber gleichfalls durch Flächenverbrauch und Versiegelung Kosten und Ausgleich.

5.1 Die grundsätzlichen Anforderungen an eine umweltverträgliche Variante nach dem Landesnaturschutzgesetz.

Die Anforderungen an eine umweltverträgliche Linie sind u. a. dem Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG S-H) zu entnehmen.

Es gelten unter anderem:

§ 1 (3) Ziff. 3 LNatSchG: Böden sind zu erhalten, ...

Daraus resultiert, Straßenausbauten haben Vorrang vor Neubauten

- Die Entwurfslinie erfordert einen höheren Flächenbedarf (GA Kifl 2009)

- VARIANTE 1 erfordert geringere Versiegelung u. Flächenverbrauch

- bei der Entwurfslinie sind u. a. 9 km Ersatzwege geplant (ALR Pläne)

- VARIANTE 1 erfordert 7 km weniger Ersatzwegebau, vorhandene Wirtschaftswegen können ausgebaut werden.

Ziff. 5: Schädliche Umwelteinwirkungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes ... gering zu halten.

- die Entwurfslinie ist ohne Schutzwall geplant

- durch den Schutzwall der VARIANTE 1 kann die flächige Verschmutzung und Verlärmung begrenzt werden

Ziff. 4: Natürliche und naturnahe Gewässer und deren Uferzonen und natürliche Rückhalteflächen sind zu erhalten...

- die Entwurfslinie quert den Jelstrom 2 x und durchläuft das Jelstromtal

- VARIANTE 1 quert den Jelstrom nicht. Der Schadstoffeintrag wird durch den Schutzwall begrenzt.

Ziff. 9: Tiere, Pflanzen ihre Lebensgemeinschaften u. Biotope sind zu schützen

- durch die Entwurfslinie werden Biotopverbundfläche zerschnitten und belastet

- durch VARIANTE 1 werden Biotopverbundflächen weitgehend erhalten

Ziff. 12: Bei der Planung von... Verkehrswegen sind die natürlichen Landschaftsstrukturen zu berücksichtigen.

- die Entwurfslinie ist ohne Schutzwall geplant

- durch die Schutzwälle der VARIANTE 1 wird Landschaft beruhigt, optisch und akustisch.

Ziff. 13. Die Landschaft ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch als Erlebnis- und Erholungsraum für eine naturverträgliche Erholung für den Menschen zu sichern.

- die Entwurfslinie kann in der Form nicht als Minimierung nach dem BNatSchG eingestuft werden

- Variante 1 minimiert den Eingriff

Die VARIANTE 1 erfüllt den Anspruch der Eingriffsminimierung) besser als die Entwurfslinie. Dies geht aus obiger Darstellung und aus dem Gutachten M. Körkemeyer hervor.

Anm.: Aus §18 BNatSchG folgt, dass sich die Ermittlung des Ist-Zustandes von Natur und Landschaft vor den zu erwartenden Eingriffen im Sinne einer sogenannten „Bestandsaufnahme“ auf zwei Gegenstände zu konzentrieren hat: auf die Leistungsfähigkeit des **Naturhaushaltes** und auf das **Landschaftsbild**. Unter Naturhaushalt ist mehr als das Wirkungsgefüge von Bo-den, Wasser, Luft, Tier- und Pflanzenwelt in seinen abgrenzbaren Teilen zu verstehen.

Der Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit will nämlich sicherstellen, dass die den Standort prägenden biologischen Funktionen, Stoff- und Energieflüsse und landschaftlichen Strukturen erhalten werden und zwar auch in ihrer Entwicklungs- und Regenerationsfähigkeit.

Der LBP spricht auf Seite 23 in den Zielen von einer Unterbringung der Ausgleichsmaßnahmen für den Neubau der B5 an der Jelstromniederung. Das Büro Kifl führt in seinen Gutachten vom 18.12.2008 auf Seite 18 an, dass derartige Flächen im Nahbereich des Jelstromes ungeeignet sind.

In der Ausführung der VARIANTE 1, mit Begrenzung der Störungen durch die Schutzwälle, können sehr wohl wertvolle extensive Grünlandflächen im Nahbereich des Jelstromes zur Vernässung und Renaturierung gelegt werden. Es können dann auch die feuchten wertvollen Brutvogel-Habitatsflächen an der Bahn mit den Rote Liste Arten erhalten werden. Mit der VARIANTE 1 können die Ziele, die auf Seite 23 (LBP) unten formuliert sind, am besten erreicht werden.

Das trifft auch für die Biotop-Nebenverbundachse Jelstrom (LBP, S. 25) zu.

Anm.: Verantwortungsbewusste Planung unterliegt auch der gesellschaftspolitischen Verpflichtung, Rücksicht auf folgende Punkte zu nehmen:

- Schutz von Natur und Landschaft
- Naherholung
- Gemeindliche Entwicklung
- Jugendbildung
- Tourismus

Diese Punkte haben eine übereinstimmende Forderung – ausreichende Raamtiefe im Dorfrandbereich. → VARIANTE 1 berücksichtigt diese Punkte.

- **Kollisionsrisiko:** Schutzwälle hemmen den Kollisionsdruck. Auch wenn keine 100%-ige Schutzfunktion gesichert und nachgewiesen werden kann, so ist doch die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen deutlich reduziert (kifl stellt Minderung des Kollisionsrisikos im Bericht

Vergleich B5/VARIANTE 1 vom 26.03.2009 S.11 dar) – in Abhängigkeit von der Höhe der Schutzwälle.

- **Emissionsreduktion durch offenporigen Asphalt:** Es sind für die Zukunft erheblich höhere Verkehrszahlen zu erwarten. Hier ist auch eine mittelfristige Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen. Eine Verdoppelung der Verkehrszahlen bewirkt eine Änderung von 3 dB. Auch hier gilt der geforderte Aspekt der Eingriffsminimierung, gerade wenn es sich im Nahbereich um artenschutzrechtliche Aspekte handelt (Gutachten kifl 2009, S. 12): *Nahbereich der Straße wird stark entwertet*. Da auch im BNatSchG eine Emissionsreduktion gefordert wird, ist die technische Reduktion des Schalls bereits bei der Entstehung naheliegend bzw. zielführend.
- **Unsichere Verkehrszahlen:** Es ist nach dem Ausbau mit einem erheblichen Anstieg der Verkehrszahlen zu rechnen. Grundsätzlich gilt auch hier die Berücksichtigung des BNatSchG mit der Forderung nach Emissionsreduktion aller Art.
- **Auswirkung einer Verwaltung:** mehrere Aspekte sind zu berücksichtigen:

Vergleich B5/VARIANTE 1 Bericht Kifl vom 26.03.2009 S. 10, stellt dar, dass die vertikale Scheuchwirkung des B5-Dammes gleich der 4,5 m Schutzwall der VARIANTE 1 ist. D. h. alle weiteren positiven Aspekte wie Schalldämmung, Begrenzung des Lichtes mit Bewegung, der Kollisionsschutz sind erheblich besser als der vorgesehene Damm der B5 mit dem Verkehr.

 - **Schall:** Bezüglich der Schallabschirmung kann festgehalten werden, dass im Bodennahbereich der Schall deutlich reduziert wird. Der Schallschutzeffekt wirkt auch in der Höhe seitlich der Schallquelle. Hier ist anzufügen, dass der Schallschutzeffekt als Begleiteffekt des Kollisionsschutzes zu sehen ist. opA wirkt durch schalldämmende Struktur bereits an der Lärmquelle. Insofern werden auch Vögel wie die Feldlerche entlastet (oberhalb der Straße) – besonders durch zusätzlich „opA“.

Anm.: Lärmarme Fahrbahndecken

Das Reifen-Fahrbahngeräusch ist heute die dominierende Lärmquelle im Straßenverkehr. Schallschutzwälle bzw. -wände können einen effektiven, wirksamen Schallschutz an der Quelle nicht ersetzen. Offenporige Straßenbeläge (opA) reduzieren die Schallemissionen durch Senkung des Air-Pumping-Effekts um ca. 5 – 8 dB(A).

Der Einbau von opA wird auch in der Studie Vögel u. Verkehrslärm (Kifl) als Maßnahme mit vorrangiger Bedeutung dargestellt (S. 235). Zudem werden Maßnahmen gegen den Kollisionstod als sinnvoll erachtet.

 - **Kollisionsschutz (Bericht Kifl wie vor, S.11):** Beidseitige Wälle ermöglichen erst einen Kollisionsschutz. Wälle sind außerdem in der Marsch landschaftstypisch, als Nordseedeiche bzw. Flussdeiche (Arlaudeiche).
 - **Wall – Materialdepot:** Die Kombination aus Biotopgräben und Materialnutzung als Schutzwall verbindet Aspekte der Wirtschaftlichkeit (Vermeidung von Transport) und Aspekte mit Schutzfunktionen bzw. Eingriffsminimierungen durch Minderung von Emissionen aller Art. Der Artenschutz hier, durch Herstellung von beidseitigen breiten Biotopgräben, ist ein wichtiger Aspekt bei der Bewertung. Daneben gibt es aber auch andere Bewertungsgrundsätze, die in der Summe zu berücksichtigen sind.
 - **Landschaftsbild:** Die Natur / Landschaft ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch als Erlebnis- und Erholungsraum für eine naturverträgliche Erholung des Menschen zu si-

chern. Ein beeinträchtigt Landschaftsbild ist auszugleichen BNatSchG, §. 2, Abs. 16. Die großflächige Verlärmung bzw. Lichtemission gehören dazu.

- **Bestandserhalt von Biotopen:** Die Entwurfslinie zerstört eine Kiebitzfläche (11 Revierpaare) im Bereich nordwestlich der „Sandfenne“ an der Bahn. Die VARIANTE 1 hält größeren Abstand zu diesem sensiblen Bereich. Die Fläche mit den 11 Revierpaaren kann auf Grund der abgeschirmten und entfernter liegenden VARIANTE 1 voll erhalten werden. Nach § 2 Abs. 11 BNatSchG gilt der Schutz und Erhalt u.a. von Biotopen / Lebensräumen! Der Erhalt vorhandener Lebensräume hat Vorrang vor der Schaffung neuer Biotope, ebenda, §.2, Abs. 12.
- **Moorfrosch - Synergie – angemessene Flächennutzung:** Flächenbedarf und Eingriff bezüglich des Moorfrosches ist bei der Entwurfslinie größer, s.o.! Biotopgräben beidseitig der VARIANTE 1 stellen bereits neue Lebensräume für Amphibien dar! Der Jelstrom als Ausbreitungsachse für Erdkröte und Moorfrosch bleibt erhalten, die Ausbreitungsachse für den Otter wird erhalten, das Jagdrevier Jelstrom für die Fledermäuse wird nicht überbaut und die Limnofauna verbleibt ungestört.

6.0 Anmerkungen zur ökologischen Gesamteinschätzung der zu vergleichenden Trassenvarianten

- **Übergang Geest / Marsch:** In den unterschiedlichen Bewertungen wird besonders der Übergangsbereich Geest – Marsch als besonders wertvoll eingestuft (Kifl, Bioplan). Die etwas ortsfornere VARIANTE 1 bedeutet in der Summe weniger negative Auswirkungen auf diesen Geest – Marsch - Übergangsbereich.
- **Biotoperhalt:** Die festgestellten wertvollen feuchten Wiesenflächen (11 Kiebitzbrutpaare) östlich an der Bahnlinie, nordwestlich „Sandfenne“ werden durch die VARIANTE 1 nicht beeinträchtigt. Der Eingriff in die Biotop-Nebenverbundachse wird durch den Verlauf der VARIANTE 1 minimiert. Die Biotopfläche entspricht im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (LBP 12.1, Blatt 4) in ihrer Fläche und Darstellung nicht dem Landschaftsplan in der Hattstedtermarsch.
- **Jelstrom Renaturierungsoption:** Die VARIANTE 1 lässt unverbauten Raum für eine Renaturierung des Jelstroms nach EU-Wasserrahmenrichtlinie zu, die Ausbreitungsachsen für Moorfrosch, Erdkröte, Muschel und Otter bleiben erhalten.
- **Kein „wertvoller Flächenmeherverbrauch“ durch VARIANTE 1:** Die Entwurfslinie lässt 200 m mehr Raum in der Ostermarsch, die zunehmend mit Getreide/Mais bestellt wird – der Wiesenanteil nimmt kontinuierlich ab und wird zunehmend für Silage genutzt (Druck auch von Biogasanlagen und dem Erfordernis von Maisanbau für die mittelfristige Zukunft). Es müssen bestehende Wirtschaftswege ausgebaut werden, der Ersatzwegebau (Versiegelung) ist zu minimieren.
- **Geestrand / Marsch:** Der Übergangsbereich Geestrand / Marsch nördlich Hattstedt wird von Kifl (Stellungnahme. Kifl 11.02.2006, S2, S3) als sehr wertvoll dargestellt (wichtigstes Wiesenvogelbrutgebiet in der gesamten zu verlegenden B5 Linie). Dieser Raum wird bei der Realisierung der VARIANTE 1 zu Lasten der Silage- / Maisflächen vergrößert. Ferner wird auch die hohe avifaunische Bedeutung dieses Gebietes dargestellt (kifl11.02.2006, S.3).

Kollisionsschutz (ASV(Artenschutzvergleich) Kifl 26.03.2009, S11): Es wird attestiert, das Schutzwälle das Kollisionsrisiko einschränken – aber nicht zu **100** % ausschließen. Da eine bestimmte Art selbst bei erhöhtem Kollisionsdruck global nicht ausstirbt, ist ein Kollisionsschutzwall nicht zwingend – also nicht nötig – also unnötig – also zu unterlassen – also verboten? Unterlässt man dann die Errichtung eines Schutzwalles, weil er artenschutzrechtlich nicht

zwingend ist? Gibt es hier nicht noch weitere Aspekte zur Bewertung? Hier ist es angebracht, die Synergieeffekte zu berücksichtigen:

- Anlage von Feuchtbiotopverbundgräben (Gräben ohnehin unerlässlich)
- Schaffung zusätzlicher naturnaher Gewässer zum Schutz von Rote-Liste-Arten
- Ausgleichserfordernis bereits am „Baukörper B5“ möglich
- Schaffung von Schutzwällen
 - Zum Kollisionsschutz / Vögel - steht nicht im Gegensatz zum BNatSchG
 - Emissionsschutz (Red. von Lärm, Licht, optische Reize, Schadstoffbegrenzung) (BNatSchG)
 - Beruhigung des Landschaftsbildes, Erhalt auch der Erholungsfunktion, Lebensqualität, ... (BNatSchG)
 - Deiche sind in der Marsch landschaftstypisch – Marsch = eingedeichtes Land
- Materialdepot: Verzicht auf Materialabtransport von Grabenaushub, Trassenaushub, ...
- Kosteneinsparpotential: ca. 3 – 5 Mio. € (nach Gutachten M. Körkemeyer)
- Positivbewertung der Entwicklungspotentiale von 3 Biotopgewässerstrukturen gegenüber nur einer, inklusive B5-Brückenbauwerk und Abtrennung vom Oberlauf.

In einer Bewertung müssen sämtliche Aspekte zur Berücksichtigung kommen, ebenso die zu bewertende Frage, wie die Eingriffe denn effizient minimiert werden können. Bauliche Schutzfunktionen im biologisch toten Straßenrandbereich müssen eine Positivbewertung haben, gerade auch im Zusammenhang mit dem Minimierungsgebot bezüglich des Erhaltungserfordernisses von vorhandenen Biotopen / Rast- und Brutgebieten.

Die Gegenüberstellung belegt die fast flächendeckende hohe bis sehr hohe Bedeutung des Untersuchungskorridors für Brut- und Rastvögel. Vor allem die Wiesenbrütervorkommen gehen in ihrer Bedeutung noch weit über die Landesgrenzen hinaus. Die Konflikte, die auf diese Gruppen wirken, sind deshalb deutlich stärker zu gewichten als solche, die auf die anderen Gruppen wirken. Eine entsprechend hohe Bedeutung hat die Empfehlung für die VARIANTE 1.

7.0 Prüfung der Vermeidbarkeit des Eingriffs

7.1 Jelstrom Alternative

Der §19 BNatSchG beinhaltet die Auflagen bezüglich des Eingriffes:

- vermeidbare Eingriffe von Natur und Landschaft sind zu unterlassen
- unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen bzw. zu kompensieren, das Landschaftsbild ist landschaftsgerecht wiederherzustellen.

Es gelten ebenfalls § 42 (1) BNatSchG (*Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten*) und

§ 43 BNatSchG bezüglich der Ausnahmen: *Es darf eine Ausnahme nur zugelassen werden wenn eine zumutbare **Alternative** nicht gegeben ist und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art durch den Eingriff nicht verschlechtert.*

Die Bedarfsbegründung für die neue B5 Hattstedt – Bredstedt ist in der LBP nicht ausreichend dargestellt (LBP S. 114 ff).

Auf Seite 117 LBP ist die Ausführung eines Schutzwalles zur Minderung der Auswirkungen auf die Vogelwelt dargestellt. Aus dieser Textpassage ist ersichtlich, dass ein Lärmschutzwall schon durch das Büro Bonin-Körkemeyer untersucht und empfohlen wurde. Diese Schutzwälle, bei

der VARIANTE 1 beidseitig, haben eine multifunktionale Wirkung. Sie begrenzen Lärm- und Lichtemissionen, begrenzen Unruhe und Bewegung in der Fläche, stellen z. T. das Landschaftsbild wieder her, erhalten z. T. den Erholungswert und Wohnwert in dem betroffenen Gebiet.

Dies war augenscheinlich vom LBV-SH nicht gewünscht. Ein neues Gutachten wurde in Auftrag gegeben.

Zudem ist es ebenfalls verwunderlich, dass sich die Konfliktpunkte des LBP aus dem Büro Bonin Körkemeyer von 2006 auf wundersame Weise für die gesamte Strecke von 115 auf 60 fast halbiert haben. **Wie ist dies zu begründen?** (LBP Bestands- und Konfliktpläne 12.1 zur Planfeststellung, (Vergleich Stand 06.01.2006).

Wenn, wie unter 5.1 LBP S. 120 dargestellt, entsprechend dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot folgend beim straßentechnischen Entwurf darauf geachtet wird, die Beeinträchtigungen der Schutzgüter so gering wie möglich zu halten, ist es unverständlich, mit wie viel Aufwand die Bürgerlösung VARIANTE 1 für die Hattstedtermarsch vom WiMi S-H verhindert wird.

Die VARIANTE 1 stellt ein Optimum an Vermeidung und Minimierung dar!

Durch das Konzept der AG Jelstrom können während der Bauphase **ca. 3,0 Mill. Euro (Gutachten M. Körkemeyer ca. 5 Mill. Euro) und ca. 150 Tonnen CO₂** eingespart werden. Das Konzept sieht vor, den Aushub vor Ort in Schutzwällen unterzubringen und den erforderlichen Füllboden vor Ort auszuspülen (4 ha Vorkommen befindet sich unter der Entwurfslinie). D.h. Transportkosten werden erheblich reduziert und die Straßen geschont.

Dies entspricht den Vorgaben der Eingriffsminderung des BNatSchG und des Bundeshaushaltsgesetzes.

Im Bereich Morphologie / Relief wurde festgestellt (UVS BBK), dass die Entwurfslinie erheblich länger in einem niedrigen Geländebereich verläuft. Durch das Verschieben der VARIANTE 1 nach Norden und Nordosten wird diese Trasse im unproblematischen hohen Bereich geführt.

Die Entwurfslinie zerschneidet die Neben-Biotopverbundfläche, VARIANTE 1 tangiert lediglich diese Fläche.

VARIANTE 1 - Konzept mit Kollisionsschutzwall schafft beruhigenden Effekt für die Landschaft, optisch und akustisch!

Seite 120 LBP: Bei der VARIANTE 1 können zwei Brückenbauwerke über den Jelstrom entfallen, mit den positiven Effekten für die Bundeshaushaushaltskasse, Freiraum für den Otter, Moorfrosch, Kröte und Fledermaus, weniger Bodenaustausch (Moor Südseite der Bahn), Erhalt der Kiebitzbrutareale etc.

7.2 Anbindungsbauwerk nördlich Bredstedt

Die Planung zeigt für die Anbindung im Norden Bredstedts ein technisches Straßenbauwerk mit einer starken negativen Beeinflussung des Landschaftsbildes.

Nach Auffassung des BUND ist es möglich, die neue B5 mit einem Kreisverkehr an die alte Straße anzubinden. In der Planung wird diese Alternative nicht untersucht.

Deshalb ist die Planung zu beanstanden!

Nach Ordner 9, LBP S. 108 ist dieser Bereich nördlich Bredstedts als Landschaftsbildeinheit mit mittlerer Bedeutung eingestuft. Das auf diesem Höhenrücken in Nähe des als **Landschaftsschutzgebiet** ausgewiesenen wertvollen Geestrandbereiches Bordelum und Stollberg geplante Straßenbauwerk wird sich negativ auf die genannten Bereiche auswirken. Auf Seite 199 LBP wird festgestellt, dass die anlagenbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch

den Betrieb der Straße noch verstärkt (Bewegung, Licht und Lärm) werden. Diese technischen Straßenbauwerke sind der Landschaft anzupassen, soweit möglich (Eingriffsminimierung).

Die auf Seite 108 und 109 LBP dargestellte Schönheit und Verletzlichkeit des Landschaftsbildes ist bei dieser Planung nicht mit berücksichtigt worden. Eine Minimierung des Eingriffes (BNatSchG) wurde nicht geprüft. Nach §19 BNatSchG sind zumutbare Alternativen zu prüfen.

Aus Gründen des Landschaftsschutzes fordert der BUND einen großzügigen Kreisverkehr mit seitlicher Umfahrung Richtung Norden!

8.0 Maßnahmen im Trassenbereich

8.1 Trassennahe Maßnahmen in der Marsch (LBP, S220 ff)

Wir verweisen bei der Planung der B5 auf unser Gutachten aus dem Büro M. Körkemeyer.

Durch die Umsetzung der VARIANTE 1 in der Hattstedtermarsch ist ein Einsparpotential von 3 – 5 Mill. Euro vorhanden. Dies resultiert aus einem Kiesvorkommen vor Ort. Es muss kein Boden abgefahren werden und Füllboden ist vor Ort (Gutachten liegt vor) vorhanden, 150 to CO2 können baubedingt eingespart, Straßen geschont werden.

Es erfolgen keine Querungen des Jelstromes. Die vorhandenen Zuggräben im Norden müssen lediglich ausgebaut werden, so ist dann auch ein Wassermanagement möglich.

Der Jelstrom kann in seinem angestammten Bett renaturiert werden, die Biotopfläche an der Bahn mit u.a. 11 Kiebitzbrutpaaren kann erhalten werden.

Die Ausbreitungsachsen für Moorfrosch, Erdkröte, Muschel und Otter werden nicht gequert. Der Eingriff in das Jagdrevier der Fledermaus im Bereich Jelstrom wird freigehalten und im Bereich Drift minimiert, Minimierung der Mortalität.

Die Störungen der neuen Straße werden durch die Schutzwälle begrenzt, das Landschaftsbild ist durch die Wälle annähernd wieder hergestellt, die Verlärmung der Landschaft (Erholungsfunktion, Wohnwert) wird durch die Schutzwälle begrenzt. Die Biotop-Nebenverbundachsenfläche bleibt weitestgehend erhalten. Es müssen ausreichend Amphibienleitzäune und –durchlässe eingeplant werden.

8.2 Trassennahe Maßnahmen im Geestbereich (LBP, S 215 ff)

Die Trasse sollte im Geestbereich zur Minimierung soweit wie möglich nicht auf einen Damm gesetzt werden, sondern ca. 1,5 m (fertig Straße) unter Gelände eingeschnitten geführt werden. Weiterhin sollten seitlich links und rechts jeweils in Straßennähe ein Wall (1 – 1,5 m über Gelände) aufgesetzt werden. Knicks müssen aus Mortalitätsgründen zurückversetzt werden. Die Brücken könnten niedriger ausfallen (Kostenreduzierung), das Landschaftsbild wird weitgehend wieder hergestellt, der Eingriff minimiert.

Die jetzt noch vorhandenen Wirtschaftswege im Bereich der Geest, die durch die B5 zerschnitten werden, sollten zumindest zum Erhalt der Erholungsqualität mit Fußgängerbrücken verbunden werden.

8.3 Hinweise zur weiteren Planung LBP S. 220 ff

Entwurfslinie: Der Jelstrom wird bei der VARIANTE 1 nach Norden verlegt.

VARIANTE 1: Im Norden sind Gräben vorhanden, müssen nur ausgebaut werden. Es müssen beidseitig der B5 gut ausgebaute Wasserläufe vorhanden sein.

Die Zuggräben werden an der Bahn zusammengeführt, es können unterschiedliche Wasserrhöhen gemanagt werden.

Entwurfslinie: Die B5 wird mit 4 m hohen Begleitgrün ausgestattet.

VARIANTE 1: Bäume bei der Entwurfslinie sind untypisch und kontraproduktiv in der Marsch, besonders hinsichtlich Wiesenvögel, Eulen etc. Die Schutzwälle der VARIANTE 1 schonen das Landschaftsbild und dienen als Überflughilfe, Lärm- u. Kollisionsschutz. Ein Pufferstreifen kann südlich zwischen Straße und Jelstrom angelegt werden, mit Bezug zum wertvollen Geest-Randbereich.

Entwurfslinie: Verlegung des Jelstromes nach Norden

VARIANTE 1: Der Jelstrom kann in seinem angestammten Bett nach WRRL renaturiert werden, denn es ist im Norden ein Zuggraben vorhanden. Eine Verlegung wird dadurch unnötig, denn der Norden ist schon angebunden.

VARIANTE 1: Das Aufbringen eines offenporigen Asphalttes ist in diesem erklärt wertvollen Raum unabdingbar.

VARIANTE 1: Es müssen ausreichend Querungen und Leitzäune für Amphibien eingeplant werden. 5,4 km sind ohne Schutzeinrichtungen für die Entwurfslinie eingeplant, dies ist artenschutzrechtlich bedenklich.

Bei Querungen sollten grundsätzlich dem Stand der Technik entsprechende Durchlässe eingeplant werden.

VARIANTE 1: Mittels der Schutzwälle ist es möglich den Erholungs- und Wohnwert für den Menschen weitgehend zu erhalten, den Eingriff für Mensch und Natur zu minimieren.

VARIANTE 1: Es können erhebliche Kosten bei der Lösung VARIANTE 1 eingespart werden.

Die Kombination der unterschiedlichen Maßnahmen führt zu einem positiven synergetischen Effekt für diesen Raum

Entwurfslinie: Bezüglich des Geestbereiches sollte in Erwägung gezogen werden, die Trasse ca. 1,5 m einzuschneiden, seitlich einen Wall aufzusetzen und als Knick zu bepflanzen. Hiermit kann der Eingriff minimiert werden und die Überfahrten(Brücken) können von der Höhe und den Kosten reduziert werden.

Die Verwaltung (siehe VARIANTE 1) sollte durch die ganze Marsch bis Almdorf geführt werden.

Entwurfslinie: Für die Querung des Arlau-Altarmes ist ein Durchlass mit einem Durchmesser von 800 mm nicht ausreichend. Es wird ein einseitiger Fischotterleitzaun (2. Seite fehlt) vorgesehen (Ordner 3, Lage- und Bauwerksplan, Unterlage 7, Blatt1), aber keine ausreichend großen Durchlässe mit Bermen.

Anm.: Vermeidbarkeit

§19 Abs. 1 BNatSchG normiert die sogenannte „Vermeidungspflicht“, d.h. der Verursacher eines Eingriffes ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Unter dem Vermeidbarkeitsgebot von Beeinträchtigungen wird die Möglichkeit eingeräumt, einerseits die Beeinträchtigungen zu unterlassen, andererseits das Projekt dennoch verwirklichen zu lassen. Es geht folglich nicht um Unterlassung des Vorhabens als solchem, sondern um eine Umsetzung unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung soweit möglich.

Vermeidung ist strikt zu beachtende Primärpflicht!

Kompensation ist nachgeordnet!

Nach Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist „eine Beeinträchtigung“ ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild wieder hergestellt oder neu gestaltet ist. Der Vorhabenträger schuldet weiterhin nicht nur

die technische Herstellung, sondern auch den Erfolg der Maßnahme(n). Diese sind auf Dauer funktionsfähig zu(er-)halten. Entwicklungshilfe sowie Unterhaltspflege sind Aufgaben der Straßenbaulast. Das Pflegemanagement entscheidet über den Erfolg.

9.0 Ausgleichsmaßnahmen LBP S. 213

Ziel von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die Steigerung des ökologischen Wertes einer Fläche, um anderenorts eintretende Beeinträchtigungen dieses Wertes zu kompensieren. Dabei kommt der Funktionsbezogenheit besondere Bedeutung zu.

Bei Umsetzung der Planung ginge nicht nur die unmittelbar von der Straße, Banketten etc. beanspruchte Fläche und der gesamte Raum zwischen Ort und Straße als Lebensraum für die Vögel der offenen Feldflur verloren, sondern auch noch ein Streifen östlich entlang der Straße. Einzelne Individuen sind durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen gefährdet.

Die Zerschneidungswirkung der Straße wird zwar im LBP mehrfach erwähnt, aber im Ausgleich nicht hinreichend angerechnet, z.B. die Fragmentierung, die Trennung der Brutplätze der Eulen von ihren Nahrungshabitaten, das Jagdhabitate der Fledermäuse im Bereich Drift. Die Zerstörung, Verlärmung, Zerschneidung und Fragmentierung hochwertiger Lebensräume ist im Grunde nicht ausgleichbar.

Die artspezifischen Ausgleichsmaßnahmen müssen vor dem Baubeginn der neuen Bundesstraße angelegt sein und bereitgestellt werden, um den Tieren Ausweichmöglichkeiten anzubieten. Sie müssen nachweislich von den betroffenen Arten angenommen sein, bevor mit dem Straßenbau begonnen wird und sie müssen funktionstüchtig gehalten werden. Ein Monitoring muss die Maßnahmen auch nach dem Bau der Straße begleiten. Die ökologische Funktion durch CEF-Maßnahmen ist auch zukünftig sicherzustellen. Die Durchführung von Pflegemaßnahmen muss dauerhaft gewährleistet sein.

Grundsätzlich darf auch nicht außer Acht gelassen werden, dass im potentiellen Ausweichhabitat bereits eine andere lokale Population der betreffenden Art existieren könnte. Hierzu müssen die Ausgleichsflächen zunächst kartiert werden.

Der Bau der Wirtschafts-/Ersatzwege parallel zur B5 ist ebenfalls zu bilanzieren und entsprechend auszugleichen. Die bestehende Planung ist artenschutzrechtlich bedenklich, da die überplante Fläche im Bereich der Wirtschaftswege: Lagedeich, Wischweg, Wester Neuer Weg und Südwening als großräumiges Vogelrastgebiet mit teilweiser nationaler Bedeutung ausgewiesen ist.

Der BUND lehnt den Neubau der nicht relevanten Wirtschaftswege in diesem ungestörten Freiraum ab und verweist auf die Herstellung vorhandener Wirtschaftswege zur Realisierung der nötigen Infrastruktur!

9.1 Reduzierung des Raumes H.-Marsch durch die VARIANTE 1

Durch die geplante Straße wird ein bisher unzerschnittener verkehrsarmer Raum zerschnitten. Der Raum ist gemäß Karte 5.3 der UVS (BK2006) 2257 ha groß und damit der drittgrößte unzerschnittene verkehrsarme Raum im Untersuchungsbereich. Er liegt in der Empfindlichkeitsbewertung (Karte 8.1) in der Stufe „mittel“. Generell ist eine Verkleinerung von Freiräumen, die die wichtigsten Grundvoraussetzungen für die Funktionen von Natur und Landschaft sind, nicht umkehrbar (reversibel) und damit von besonderer Schwere. Dem trägt auch die in §1(3) Ziff. 12+13 formulierte Forderung des LNatSchG nach Bündelung von Trassen Rechnung.

Durch die Entwurfslinie wird dieser Raum um 226 ha (10,0%) verkleinert, durch die VARIANTE 1 um 266 ha (11,7%). Die Reduzierung des Raumes durch die VARIANTE 1 beträgt somit 1,7%. Entsprechend den Vorgaben UVS, siehe Vorbemerkung UVS BBK, sind Differenzen kleiner 5% nicht relevant.

10.0 Zusammenfassung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet die Verpflichtung zum Unterlassen vermeidbarer Beeinträchtigungen. Entsprechend §19 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen! Es geht folglich nicht um Unterlassung des Vorhabens, sondern um einen möglichst schonenden Eingriff nach Maßgabe des Eingriffsminimierungsgebotes.

Dem Minimierungsgebot folgend fordert der BUND die Berücksichtigung der VARIANTE 1 (Jelstromlösung) für eine größtmögliche Schonung vorhandener Habitate.

Die im Gutachten M. Körkemeyer dargestellte schonendere Alternative (VARIANTE 1) beinhaltet die nach §19 Abs. 1 BNatSchG geforderte Eignung, Erforderlichkeit und finanzielle Angemessenheit.

Die Synergie aus dem Konzept:

- optimierte Biotopgräben
- Verzicht auf teuren Materialtransport (Oberboden Trasse und Grabenaushub)
- Nutzung der Erdmassen aus Trassen- und Grabenaushub vor Ort als beidseitige Schutzwälle

Die derzeitige offizielle Entwurfslinie durchläuft planerisch das Biotopverbundsystem im sensibelsten Bereich, direkt am Jelstrom und kreuzt ihn an zwei Stellen (Version 1). Die VARIANTE 1 umgeht diesen Bereich und tangiert dieses Biotopverbundsystem (Nebenachse) lediglich im Randbereich ohne Querung.

Durch die VARIANTE 1 mit den beidseitigen Schutzwällen in Verbindung mit opA kann der Eingriff nach BNatSchG für die Bereiche Landschaftsbild und Naturhaushalt minimiert werden. Der Schutzwall erfüllt die Vorgaben hinsichtlich des Landschaftsbildes in Verbindung mit einer Schallreduzierung, einer Minimierung der Licht/Bewegungen und grenzt die Schadstoffverbreitung ein. Auch wenn aus rein artenschutzrechtlichen Gründen sowohl Biotopgräben als auch Kollisionsschutzwälle nicht erforderlich sind, gehen die Synergieeffekte unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung auf die Anforderungen des BNatSchG ein und reduzieren in Summe die Baukosten enorm (Sparpotential durch Vermeidung von Transportkosten sowie weniger Bedarf an Ausgleichsflächen durch weniger Verlärmung oberhalb 50 dB(A) in der Fläche).

Geschützte Arten nach § 42 BNatSchG und BundesartenschutzVO

Einige durch das BNatSchG (+BArtSchVO) besonders geschützte Arten befinden sich nach Angaben der Planungsunterlagen direkt auf der Entwurfslinie.

Einige Arten (Amphibien, Vögel, Fledermaus) werden durch die Entwurfslinie beeinträchtigt. Durch die Planungen ergeben sich Verbotstatbestände, die im Falle einer Realisierung der Straße einer Befreiung bedürfen. Dies ist nur möglich, wenn zwingende überwiegende Gründe des öffentlichen Allgemeinwohls für die Planung sprechen.

Fazit: Von der vorgelegten Straßenplanung besonders betroffen sind die ohnehin schon stark zurückgehenden Wiesenvögel. Auch streng geschützte Arten und Anhang IV-Arten sind in einem erheblichen Maße betroffen.

Das Vorhaben darf unseres Erachtens erst ausgeführt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Variantendiskussion und Berücksichtigung der Alternative (VARIANTE 1) unter Berücksichtigung der Avifauna und der Nullvariante.
- Verzicht auf Zerstörung von Jagdhabitaten der Fledermäuse ohne Notwendigkeit im Bereich Jelstrom und Drift.
- Vor dem Bau der Straße ist vom Planungsträger nachzuweisen, dass die umgesetzten artspezifischen Ausgleichsmaßnahmen bereits funktionieren und von den Vögeln angenommen wurden.
- Monitoring und CEF-Maßnahmen für Wachtel, Rebhuhn, Kiebitz, Uferschnepfe, Rot-schenkel, Feldlerche, Wiesenpieper, Schafstelze, Braunkehlen, Baumfalke und Schleiereule.

Da eine bekannte und schon ausführlich behandelte Variante (VARIANTE 1) in die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren nicht mit aufgenommen worden ist und weil artenschutzrechtliche Bedenken gegen die Planung vorhanden sind, lehnen wir das Planungsverfahren zur B5 ab!

Für das Verfahren wird dabei neben den Aspekten, die sich bereits aus der vorangegangenen Ausarbeitung ergeben u.a. gefordert:

- die Umsetzung der VARIANTE 1 (Jelstrom Lösung)
- einen Nachweis, dass der Wachtelkönig das Revier als potentieller Brutvogel in der Hattstedtermarsch nicht mehr nutzen wird
- einen Nachweis, dass es durch den Straßenunterbau nicht zu einer Drainagewirkung in der Landschaft kommt
- einen Nachweis bzw. eine Begründung, warum die Konfliktpunkte auf der LBP Karte 12.1 Blatt 4 von 105 auf 60 reduziert werden konnten
- die Prüfung eines Kreisverkehrs als Alternative zum geplanten Brückenbauwerk
- eine Darstellung darüber, wie die jetzige B5 in der Hattstedtermarsch zurückgebaut wird
- einen Nachweis darüber, warum im Gegensatz zu früheren Planungen erheblich weniger Amphibienleitzäune erforderlich sind
- einen Nachweis darüber, warum nur so eine geringe Länge an Wildschutzzäunen eingeplant worden ist.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Jens Feddersen (Tel.: 04846-5 05) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Carl-Heinz Christiansen
stellv. Landesvorsitzender

Literaturverzeichnis

LBV S-H Kiel	Planfeststellungsunterlagen zur Verlegung B5
LBV S-H Kiel	Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung
Kifl	Artenschutzvergleich Entwurfslinie/VARIANTE 1 v. 26.03.2009
Kifl	Artenschutzvergleich Entwurfslinie/VARIANTE 1 v. 18.12.2008
Kifl	Entwurf einer Stellungnahme zum Artenschutzvergleich Entwurfslinie/VARIANTE 1 v. 16.05.2009
BBK	Vergleichende UVS im Bereich Jelstrom vom 04.06.2004
M. Körkemeyer	Variantenvergleich im Bereich unterer Jelstrom 20.07.2009
LD GmbH	Landschaftsplan der Hattstedtermarsch v. März 1998
Kifl	Studie Vögel und Verkehrslärm
W. Worm	Bedarf und Umfang der Ausbau landwirtschaftlicher Wege
W. Schulte	Offenporiger Asphalt
Landwirtschaftskammer Bonn, Nies	Ausgleich für Eingriff in Natur und Landschaft
LBV S-H Kiel	Kompensation Straßenbau S-H