



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND für Umwelt und
Naturschutz Deutschland

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 30 1 477
Fax 0371 / 30 1 478

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Chemnitz, 31. Mai 2018

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren „Neu- und Ausbau des 2. Bauabschnittes der K 9281 einschließlich Brückenbauwerke über die Spreeaue“

Ihr Schreiben vom 26.2.2018

Ihr Zeichen: DD32-0522/710/7

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e. V. bedankt sich für die Beteiligung zum o. g. Verfahren nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Vorhaben und die Planung werden entschieden abgelehnt.

Begründung:

Das Vorhaben umfasst den Neu- und Ausbau des 2. Bauabschnittes der K 9281 (Spreestraße) einschließlich Brückenbauwerk über die Spreeaue. Im Landesentwicklungsplan ist die Maßnahme nicht enthalten. Die zukünftige Spreestraße K 9281 2. BA soll maßgeblich der Verbindung zwischen den Kraftwerkszentren Boxberg im Landkreis Görlitz und Schwarze Pumpe im Landkreis Bautzen bzw. Landkreis Spree-Neiße dienen. Wie lange und welche Kraftwerksblöcke am Standort Boxberg wie auch am Standort Schwarze Pumpe betrieben werden, kann derzeit nicht verlässlich gesagt werden. Es ist jedoch abzusehen, dass eines der Ergebnisse der derzeit in Abstimmung befindlichen Kohle-Kommission sein wird, dass alle Braunkohlekraftwerke in Deutschland gemäß einem Abschaltplan von Netz gehen werden. So schlägt eine Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) vor, die beiden ältesten Blöcke in Boxberg aus den Jahren 1979 und 1980 (Block III-N und Block III-P) sofort stillzulegen. Damit wären die Planungen obsolet.

1. Entgegenstehende Raumordnung

Entsprechend des aktuell gültigen Regionalplans der Planungsregion „Oberlausitz-Niederschlesien“ 2010 ist die Spreeniederung Vorbehaltsgebiet für Arten- und Biotopschutz sowie Vorranggebiet für einen Überschwemmungsbereich.

Grundsatz 4.3.2: Die Vorbehaltsgebiete Arten- und Biotopschutz sollen gemeinsam mit ... den Überschwemmungsbereichen ... so erhalten und entwickelt werden, dass sie als Verbindungsflächen im ökologischen Freiraumverbund wirksam sind.

Hausanschrift:
BUND Sachsen
Str. der Nationen 122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967 1162
7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967 1162
7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer:
VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 32
Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind
steuerabzugsfähig.

Ziel 4.3.4: Die in das ökologische Verbundsystem integrierten regional bedeutsamen Vogelzugachsen ... sind für die räumliche und funktionelle Vernetzung der Kernflächen des ökologischen Verbundsystems zu erhalten.

Zugleich wird die Struga als sanierungsbedürftiger Fließgewässerabschnitt im geltenden Regionalplan ausgewiesen. Die vorgesehene (und weiter beibehaltene) Einleitung von Straßenabwässern in die Struga widerspricht diesem Ziel der Regionalplanung.

Im Landschaftsrahmenplan von 2007 festgesetzte Ziele sind:

- Sicherung von Böden mit einer hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit für die Landwirtschaft. (Acker- und Grünlandflächen entlang der Spree und zwischen Spreewitz und Zerre)
- Verbesserung der Gewässergüte (Spreeniederung zwischen Landesgrenze Sachsen/Brandenburg und der Betriebsstrecke LEAG)
- Rückgewinnung natürlicher Überschwemmungsbereiche (Spreeniederung zwischen Landesgrenze Sachsen/Brandenburg und der Betriebsstrecke LEAG)
- Erhaltung von Flächen mit hoher Grundwasserneubildungsraten (Spreeniederung zwischen Landesgrenze Sachsen/Brandenburg bis nördlich Spreewitz – [die geplante Strecke verläuft am Bauanfang durch ein Gebiet mit einer hohen Grundwasserneubildung]).

Es lässt sich feststellen, dass das Vorhaben somit weder im LEP 2013 noch im geltenden Regionalplan vorgesehen ist und somit dementsprechend eine Raumverträglichkeit des Vorhabens nicht gegeben ist. Vielmehr widerspricht das Vorhaben den raumordnerischen Vorgaben. Das Vorhaben ist mit dem Vorbehaltsgebiet Arten- und Biotopschutz nicht vereinbar und die Abwägung muss zugunsten des Arten- und Biotopschutz gehen. Das Vorranggebiet Überschwemmungsbereich stellt eine zielförmige Festlegung der Raumordnung dar, es handelt sich um ein abwägungsfestes Ziel der Raumordnung. Für das Vorhaben wäre daher ein Raumordnungsverfahren sowie ein Zielabweichungsverfahren durchzuführen, was vorliegend fehlt.

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben der Raumordnung unvereinbar und daher abzulehnen.

2. Entgegenstehende Bauleitplanung

Das Vorhaben und der gewählte Trassenverlauf widersprechen den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Spreetal und stehen damit im Widerspruch zur gemeindlichen Bauleitplanung.

3. Fehlender Bedarf

Gegenüber den derzeitigen 1.700 Kfz/24 h auf der vorhandenen Verbindung zwischen Spreewitz und Neustadt sowie 1.900 Kfz/24 h auf der Staatsstraße S 130 zwischen Burgneudorf und Neustadt ist die Prognose von 2.000 (westlicher Abschnitt) bzw. 2.250

Kfz/24 h (östlicher Abschnitt) auf der neu zu bauenden Kreisstraße K 9281 in einer demographisch schrumpfenden Region doppelt fragwürdig. Der prognostizierte geringe Anstieg der Kfz-Zahlen rechtfertigt bei der niedrigen Grundauslastung des vorhandenen Straßennetzes keinen Neubau. Die Verkehrsprognose mit steigender Tendenz ist aber anzuzweifeln - bei gleichzeitig prognostizierter negativer demografischer Entwicklung. In der Verkehrsprognose weist gerade der Abschnitt mit der neuen Spreebrücke, die vermutlich den teuersten Abschnitt darstellt, die geringste Verkehrsbelastung auf. Das (leichte) Ansteigen der Prognosewerte östlich von Spreewitz zeigt, dass hier Quell- und Zielverkehr aufgenommen wird. Überregionaler Durchgangsverkehr spielt also bei der Prognose keine beachtenswerte Rolle. Es ist somit abzusehen, dass die Zahlen nach unten abgesenkt werden müssen. Eine derartige Korrektur erfolgte bereits vor ca. 5 Jahren beim nördlichsten Bauabschnitt 1.1 der B 178n, bei dem die Prognose von 20.000 Kfz/24 h auf 12.500 korrigiert werden musste (und in der Folge die ursprünglich 4spurige Trassierung verworfen werden musste). Aber selbst wenn man die Korrektheit der Verkehrsprognose von bis zu 2.250 Kfz/24 h auf der neuen K 9281 unterstellt, rechtfertigt diese keinen Straßenneubau: Für den Neubau einer 2streifigen Straße wären nach den deutschen Straßenbau-Regelwerken täglich mindestens 15.000 Kfz erforderlich. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels im ländlichen Raum müsste also eigentlich ein Straßenrückbau erfolgen. Denn die Kosten der Unterhaltssicherung der bestehenden Straßeninfrastruktur müssen künftig auf immer weniger Schultern verteilt werden.

Die raumordnerische Begründung für die Notwendigkeit der Straße ist nicht schlüssig: Es wird mit der Anbindung des Grundzentrums Rothenburg/Oberlausitz an das Mittelzentrum Spremberg bzw. IP Schwarze Pumpe argumentiert. Das Grundzentrum Rothenburg im äußersten Osten des Landkreises Görlitz ist wohl vorrangig auf das benachbarte Mittelzentrum Niesky und das Oberzentrum in Funktionsteilung Görlitz ausgerichtet. Durch eine Verkehrsumlegung ermittelte Verkehrsströme zwischen Rothenburg und Spremberg/Schwarze Pumpe sind vermutlich ein Zufallsprodukt oder resultieren aus fehlerhaften Kalibrierungen der Verkehrsmatrix. Ferner wird realistisch unterstellt, dass der Verkehr zwischen den Ober- und Mittelzentren vorwiegend über vorhandene Bundes- und Staatsstraßen fließt. Dass jedoch Fahrten zwischen dem Grundzentrum Rothenburg und dem IP Schwarze Pumpe überwiegend auf Kreisstraßen erfolgen sollen, ist nicht nachvollziehbar: Gerade bei einer so langen Distanz werden sich KraftfahrerInnen höherwertige Straßenverbindungen suchen.

Für die Verkehrsprognose wird der veraltete Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 herangezogen. 2016 wurde der BVWP 2030 beschlossen, für den Zeitraum 2016-2030. Hier hätte die Betrachtung der K 9281 auf dem aktuelleren Plan aufgebaut werden müssen. Das beauftragte Verkehrsplanungsbüro PTV arbeitet deutlich die noch unter dem Durchschnitt Sachsens liegende negative demografische Bevölkerungsentwicklung in den Landkreisen Bautzen und Görlitz heraus. Aus der Steigerung des Motorisierungsgrades im Untersuchungsraum um ca. 20 % eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ableiten zu wollen, ist bei gleichzeitig prognostiziertem Rückgang

der EinwohnerInnen-Zahlen und der Erwerbstätigen unangebracht. Die absehbare Zunahme des Anteils von Menschen im Rentenalter mit steigendem Motorisierungsgrad führt nicht zu einer steigenden regelmäßigen Verkehrsleistung (z.B. tägliche Fahrten zum Arbeitsplatz entfallen). SeniorInnen nutzen in ländlichen Regionen das Auto zwangsläufig aufgrund des schlechten ÖPNV-Angebotes (so lange es gesundheitlich möglich ist) für eher unregelmäßige, sporadische Versorgungsfahrten. Nachhaltiger und sozialverträglicher wäre somit, wenn der Landkreis Bautzen das für den Straßenbau geplante Geld in die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes investieren würde.

Es wird bereits eingeräumt, dass zusätzlicher Verkehr durch Erweiterungen im IP Schwarze Pumpe zu 95 % Richtung Norden und Westen zu Autobahnen bzw. nach Hoyerswerda fließt. Bis 2015 wurden keine Steigerungen im Lkw-Verkehr festgestellt, sodass das Planungsbüro PTV auch bis 2025 von keinen wesentlichen Verschiebungen der Verkehrsströme ausgeht. Bei Verkehrszählungen auf dem Bestandsnetz wurden auch keine überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteile ermittelt (kleiner „Ausreißer“ ist die Zählstelle 4 an der K 9215 mit einem rel. hohem Lkw-Anteil von 12,9 %, der aber nicht im Einklang mit dem Wert 4,4 % der Zählstelle 2 weiter nördlich an der K 9215 in unmittelbarer Nähe des IP Schwarze Pumpe steht). Für den Schwerverkehr ist die geplante Kreisstraße 9281 also nicht erforderlich.

Die neue K 9281 wird mit einer Verbindungsfunktion der Kraftwerksstandorte Schwarze Pumpe und Boxberg begründet: Mit dem Verzicht der LEAG auf Nochten 2 im Jahr 2017 werden die Kraftwerke Schwarze Pumpe und Boxberg deutlich früher vom Netz gehen müssen; eine Verbindung ist damit sinnlos. Die Braunkohle der Tagebaue Welzow und Nochten wird vor Ort in den Kraftwerken verstromt, sodass Kohletransporte zwischen den Standorten wohl nur bei Engpässen stattfinden. Beide Kraftwerke sind zudem durch ein funktionierendes elektrifiziertes Werksbahnnetz verbunden.

In seiner „verkehrsplanerischen Bewertung“ kommt das Planungsbüro PTV zu der Einschätzung, dass die neue K 9281 Verlagerungen von der S 130 aufnehmen wird und eine Alternativroute zur B 96/B 97 bilden kann, um zur BAB 4 zu gelangen. Diese Argumentation ist verkehrsplanerisch und bzgl. der Zuständigkeiten widersinnig. Es kann nicht Aufgabe eines kommunalen Straßenbaulastträgers sein, Alternativrouten für Staats- oder sogar Bundesstraßen zu bauen.

Auch wenn das Planungsbüro PTV für den Schwerverkehr keine nennenswerten Änderungen prognostiziert, existiert für potenzielle zusätzliche Güterverkehre ein Angebot: Für überregionalen Güterverkehr geht Ende 2018 die mit Milliardenaufwand ausgebaute (2gleisige, elektrifizierte) Bahnstrecke „Niederschlesische Magistrale“ Leipzig – Falkenberg – Elsterwerda-Biehla - Hoyerswerda – Horka – Wegliniec (PL) in Betrieb. Nach Aussagen des Betreibers dieser Schieneninfrastruktur, DB Netz AG, weist die Strecke noch reichlich freie Kapazitäten auf. Über den LEAG-Werksbahnanschluss Sprewitz und die Bahnstrecke Spremberg – Knappenrode besteht auch vom IP Schwarze Pumpe bzw. Kraftwerk Boxberg ein Schienenanschluss zur Niederschlesischen

Magistrale. Die allgemein postulierte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene kann hier konkret praktiziert werden!

Zusammenfassend lässt sich zur verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens feststellen: Mit der K 9281 soll eine „leistungsfähige Verbindung“ geschaffen werden, für die laut Planungsbüro PTV aber gar keine nennenswerte (zusätzliche) Nachfrage zu erwarten ist: Eine derartige Angebotsplanung ist ökonomisch und ökologisch unsinnig. Ziel einer nachhaltigen Verkehrsplanung ist zunächst die Verkehrsvermeidung, unbedingt notwendiger Verkehr sollte möglichst auf die Schiene verlagert werden. Der Bau von kommunaler Straßeninfrastruktur zur Induzierung von Neuverkehr oder der Verlagerung von höherrangigen Staats- und Bundesstraßen wird von uns entschieden abgelehnt.

4. Natura 2000-Gebietsschutz und Artenschutz

Der Neubau der K 9281 als Brückenbauwerk über die Spree quert das FFH-Gebietes „Spreeetal und Heiden zwischen Uhyst und Spremberg“. Die Eingriffe in das FFH-Gebiet und dessen Zerschneidung stehen in keinem Verhältnis zum prognostizierten Bedarf dieser Neubaustrecke. Vermeidung von Beeinträchtigungen und Eingriffen geht grundsätzlich vor Ausgleich und Ersatz. Der Eingriff steht dem Grundsatz der dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt entgegen. Eine Zulässigkeit des Vorhabens innerhalb des FFH-Gebietes könnte nur dann zugelassen oder durchgeführt werden, wenn 1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und 2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringer Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Alternativ könnte ein Ausbau der vorhandenen Straße mit geringfügigen Erweiterungen vorgenommen werden, da die Nutzung durch Großfahrzeuge eine untergeordnete Rolle spielt. Großfahrzeuge können wie bisher die Brücke über die Spree in Neustadt verwenden. Weiterhin kommen die unter Punkt 3 genannten Alternativen in Betracht. Der Bauherr argumentiert in seinen Planungsunterlagen dass durch die geringen Verkehrsmengen (etwas über 2.000 Fahrzeuge täglich) keine erhebliche Belastung für Natur und Umwelt erfolge. Insofern ist der Neubau der Straße für Fahrzeugmengen von 5.000 -10.000 Fahrzeugen täglich an sich schon weit überdimensioniert. Zudem ist durch die Erneuerung der Straße von einer erhöhten Attraktivität der Verbindung für Autofahrer auszugehen, so dass die Verkehrsströme entsprechend verändert und auf die Spreestraße kanalisiert werden könnten. Somit sind die Bewertungen hinsichtlich der Schutzgüter unzureichend; ein „Worst-Case-Szenario“ (10 000 Fahrzeuge täglich) fehlt.

Das Vorhaben unterliegt der UVP-pflicht gemäß SächsUVP-G, da es durch das FFH-Gebiet „Spreeetal und Heiden zwischen Uhyst und Spremberg“ führt.

Die vorliegenden Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens fanden im Jahr 2015 statt. Jede Untersuchung stellt letztlich eine standardisierte Momentaufnahme dar. Es wird stark kritisiert, dass nur in einem Jahr Untersuchungen insbesondere an den stark beweglichen Tierarten durchgeführt wurden. Es sind seit 2015 drei Jahre ohne

Untersuchungen vergangen, in denen detailliertere Untersuchungen hätten stattfinden können. Die verwendeten Daten stammen im Falle der Managementplanung für das FFH-Gebiet aus dem Jahr 2010, die der Biotop- und Landnutzungskartierung aus dem Jahr 2009. Durch Veränderungen in der Natur sind aktuellere Daten erforderlich. Zudem fehlt eine separate Biotopkartierung mindestens im Untersuchungsjahr 2015.

Die erhobenen Daten sind dementsprechend unvollständig. Folgende Anmerkungen zu relevanten Arten werden vorgenommen:

Es wurden Fraßspuren des Bibers – *Castor fiber*, als Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie, nordwestlich Neustadt im April 2018 festgestellt. Diese Art ist 2015 offenbar nicht nachgewiesen oder untersucht worden. Für diese Art ist die Auswirkung des Neubaus der Spreequerung ebenfalls zu untersuchen.

Bei einer Begehung der Spreeaue zwischen Spreewitz und Zerze am 25.05.2017 wurde durch Dr. Brozio die Anhang I-Art der Vogelschutzrichtlinie Ortolan – *Emberiza hortulana* mit einem singenden Männchen nachgewiesen. Der Kranich (Anhang I VSRL) ist Brutvogel im Gebiet des ehemaligen Klärbeckens der Struga nördlich Neustadt und östlich des Knotenpunktes 3 im Tal des Wellenbachs. Beide Vorkommen sind nicht erwähnt.

Entsprechend des Sondergutachten Vögel kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen und Habitatverlusten für einige geschützte Vogelarten, wie Neuntöter, Heidelerche, Feldlerche, Schwarzspecht, Grünspecht, Drosselrohrsänger, Gartenrotschwanz, Kuckuck und Pirol.

Ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen werden für die streng geschützten Fledermausarten Großes Mausohr – *Myotis myotis* und Mopsfledermaus – *Barbastella barbastellus* dargestellt. Es sind Kollisionsverlusten mit Fahrzeugen und die Zerschneidungen von Nahrungshabitaten im Bereich der Spreeaue zu befürchten. Der Fischotter nutzt die Spree als wichtigen Wanderkorridor. Während der Bauphase der Brücke wird diese Wanderroute unterbrochen oder stark beeinträchtigt. In der UVS wird klar dargelegt, dass es zu direkten physischen Behinderungen inklusive Kollisionsgefährdung durch Baufahrzeuge, Geräte etc. kommen kann. So kann insgesamt während der Bauzeit der Verlust von Individuen nicht ausgeschlossen werden.

Auch im östlichen Abschnitt des FFH-Gebietes „Spreeetal und Heiden zwischen Uhyst und Spremberg“ im Tal des Wellenbach gibt es Vorkommen der Zauneidechse – *Lacerta agilis* (FFH-RL Anhang IV). Des Weiteren kommen in größeren Populationen Ringelnatter und Blindschleiche sowie Erdkröte und Knoblauchkröte vor.

Zu den FFH-Lebensraumtypen und geschützten Biotopen werden folgende Anmerkungen gemacht:

Entsprechend der FFH-Verträglichkeitsstudie wird der LRT 6510 – Flachlandmähwiesen in der Spreeaue sowohl durch teilweises Überbauen, Inanspruchnahme während der Bauphase als auch durch mögliche Grundwasserabsenkungen teilweise erheblich beeinträchtigt. Der LRT 91E0 – Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder sowie LRT

91F0 – Hartholzauenwälder wird nicht direkt beeinträchtigt. Allerdings werden brütende Vögel (beispielhaft Pirol) in den LRT während des Betriebs durch Kollision mit Fahrzeugen gefährdet. Schadstoffimmissionen (Stickstoff, Tausalze, etc.) in alle angrenzenden zum Teil nährstoffarmen Lebensräume/Biotope werden stattfinden. Diese werden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung als nicht erheblich betrachtet. Ein durch die neugebaute Trasse begünstigtes, höheres Verkehrsaufkommen durch Lenkung der Verkehrsströme würde allerdings zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Schadstoffimmissionen führen.

In den Planungsunterlagen fehlt eine separate Biotopkartierung mindestens im Untersuchungszeitraum 2015. Außerhalb des FFH-Gebietes ist eine Biotopkartierung in einem detaillierten Maßstab nachzuholen, bei der insbesondere die detaillierte Beschreibung des Arteninventars von Pflanzen und Beobachtungen von Tieren einfließen sollten. Die zugrunde liegende BTLNK besitzt eine Aktualität von 2009. Während einer stichprobenartigen Begehung am 18.04.2018 wurden kleinflächige Vorwaldstadien trockenwarmer und frischer Standorte mit Sand-Birke und Kiefer am Ostrand der Spreeaue im Bereich der Varianten für die Neubaustrecke nachgewiesen. Unter den Gehölzen wachsen trockenrasenartige Krautfluren. Innerhalb der Pionierwälder wurden Exemplare des Gemeinen Wacholder – *Juniperus communis* (RL 2 Sachsen), große Populationen des Sand-Thymian – *Thymus serpyllum* (RL 3 Sachsen), stellenweise die Sand-Strohblume – *Helichrysum arenarium* (RL 3 Sachsen, BArtSch-VO) sowie Gold-Distel – *Carlina vulgaris* (RL 3 Sachsen) nachgewiesen. Die Dämme entlang der Spree konnten abschnittsweise als lineare Sandtrockenrasen erfasst werden. Auf ihnen wachsen unter anderem Berg-Täschelkraut – *Noccaea coerulea* (RL V Sachsen, im Rückgang begriffen) und Frühlings-Segge – *Carex caryophylla* (RL V Sachsen, stark zurückgehend).

Eine weitere stark gefährdete Art (RL 2 Sachsen) wurde mit dem Steinquendel – *Acinos arvensis* mit hunderten Exemplaren entlang des Weges nördlich des Kuhstalls Richtung Nordwesten nachgewiesen. Dieser Weg gehört in Teilen zur Neubaustrecke östlich der zukünftigen Spreebrücke bis zur Betriebsstrecke der LEAG und soll somit überbaut werden. Vertiefende Untersuchungen werden zu weiteren relevanten Artvorkommen führen.

Aufgrund der nachweislich erheblichen Beeinträchtigung prioritärer Lebensräume und Anhang II sowie Anhang IV-Arten ist eine FFH-Ausnahmeprüfung vorzunehmen.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von Beeinträchtigungen sind folgende Anmerkungen zu machen:

Zur Vermeidung und Verminderung von Kollisionsverlusten von Baumkronen bewohnenden Vögeln (Pirol, Spechte) wird die Herabsetzung des Gehölzbestandes beidseitig des zukünftigen Brückenbauwerkes über die Spree vorgeschlagen. Dieser Folgeeingriff beeinträchtigt zusätzlich das Landschaftsbild, erhöht die zerschneidende Wirkung des Brückenbauwerkes und führt zu Folgekosten aufgrund des dauernden

Pflegeaufwands. Wahrscheinlich wird die Pflege und somit der Vermeidungseffekt von Kollisionen nach Erstellung des Brückenbauwerkes unterbleiben.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe können aufgrund geringer zur Verfügung stehender Flächen vor Ort nur an teilweise weit vom Eingriffsort entfernten Standorten außerhalb des Naturraumes stattfinden (Westlausitz, Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft). Dies widerspricht dem Grundsatz des Ausgleichs in der Nähe des Eingriffsortes.

Unbeachtet bei den Untersuchungen blieben Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund von Eingriffen der Landestalsperrenverwaltung genau im Maßnahmenraum in der Spreeaue. Diese Investitionen durch Gehölzpflanzungen werden infolge des Neubaus über die Spree teilweise wieder vernichtet.

Unmittelbar nördlich des geplanten Brückenbauwerkes durch die Spreeaue wird derzeit ein Ersatz für die sogenannte Kuhbrücke neu und vergrößert erbaut. Diese entspricht einer neu aufgetretenen Vorbelastung für das FFH-Gebiet, welche in die Bewertung des geplanten Eingriffs nicht kumulativ aufgenommen ist.

5. Belange der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Das Vorhaben ist nicht mit den Umweltzielen der WRRL bzw. mit den Bewirtschaftungszielen des WHG vereinbar. Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie weist erhebliche Mängel auf und kann die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der WRRL nicht belegen. Zugleich sind maßgebliche (entscheidungserhebliche) Unterlagen, die im Fachbeitrag angeführt werden, nicht Teil der ausgelegten Unterlagen (bspw. Gutachten Gert Hammer 2017 (chemischer Teil)), so dass auch eine fehlerhafte Beteiligung der Öffentlichkeit festzustellen ist.

Zunächst bleibt völlig unerwähnt und unbeachtet, dass die WRRL in Art. 4 Abs. 1 lit. c WRRL auch Vorgaben hinsichtlich der Ziele in Schutzgebieten enthält. Der WRRL-Fachbericht behandelt nur unzureichend den Umstand (lediglich Erwähnung), dass ein betreffendes Oberflächengewässer (Spree) Teil der Natura-2000-Schutzgebietskulisse ist. Gem. Art. 4 Abs. 1 lit. c WRRL erfüllen die Mitgliedstaaten spätestens 15 Jahre nach dem Inkrafttreten der WRRL alle Normen und Ziele, sofern die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, auf deren Grundlage die einzelnen Schutzgebiete ausgewiesen wurden, keine anderweitigen Bestimmungen enthalten. Art. 4 Abs. 2 WRRL konkretisiert weiter, dass in dem Fall, dass ein Wasserkörper von mehr als einem der in Art. 4 Abs. 1 WRRL genannten Ziele betroffen ist, das weiterreichende Ziel gilt. Gem. Anhang IV Nr. 1 Ziff. v WRRL handelt es sich bei den in Art. 4 Abs. 1 lit. c WRRL genannten Schutzgebiete auch um Gebiete, die für den Schutz von Lebensräumen oder Arten ausgewiesen wurden, sofern die Erhaltung oder Verbesserung des Wasserzustands ein wichtiger Faktor für diesen Schutz ist, einschließlich der Natura-2000-Standorte, die im Rahmen der RL 92/43/EWG und RL 79/409/EWG ausgewiesen wurden. Aus dem WRRL-Fachbeitrag geht nicht hervor, welches Ziel nach Art. 4 Abs. 1 lit. a - c WRRL hier das weiterreichende Ziel darstellt.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächenwasserkörper ist Folgendes festzustellen. Das Vorhaben kreuzt zunächst den Oberflächengewässerkörper (OWK) Spree-4 und verändert durch das Brückenbauwerk die Struktur der Uferzone (Hydromorphologische Qualitätskomponente). Es ist mit einer dauerhaften Verschattung und damit mit einer Verschlechterung der Uferstruktur zu rechnen. Dieser Umstand findet in dem Fachbeitrag keine Berücksichtigung innerhalb der Auswirkungsprognose. Es kommt hinzu, dass hier eine Pfeilergründung innerhalb des Gewässerrandstreifens erfolgt. Die Errichtung baulicher Anlagen im Gewässerrandstreifen und die Beseitigung der standortgerechten Vegetation stellt eine Veränderung des Gewässerrandstreifens dar und ist gesetzlich verboten. Weiterhin sind Pfeilergründungen direkt am Gewässer geplant, in dessen Folge hohen Schalldruckwellen erzeugt werden und dadurch die verschiedenen Fischarten negativ beeinträchtigt werden können, da diese Schalldruckwellen zum Platzen der Fischblase führen kann (Beeinträchtigung biologische Qualitätskomponente Fischfauna). Eine Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers Spree-4 kann nicht ausgeschlossen werden (weil Auswirkungen teilweise gar nicht berücksichtigt werden).

Für den Oberflächenwasserkörper Struga-2 ist hingegen von einer eindeutigen Verschlechterung durch das Vorhaben auszugehen. Es ist eine direkte Einleitung von Straßenwässern in die Struga vorgesehen. Für den OWK Struga-2 sind derzeit u.a. Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen (UQN) für die Stoffe Benzo(a)pyren, Nickel und Nickel-Verbindungen, Quecksilber, Total Benzo(b)fluor-anthene, Benzo(k)fluor-anthene festzustellen. Gleichzeitig weisen alle biologischen Qualitätskomponenten (Makrophyten, Makrozoobenthos, Fische) einen schlechten Zustand auf (Anwendung der strengen Status-Quo-Theorie nach EuGH-Rechtsprechung). Für die genannten Stoffe, für die bereits im IST-Zustand mit ein Überschreitung der UQN vorliegt, ist festzustellen, dass sie auch in Straßenwässern enthalten sind. Zusätzlich sind typischerweise die Stoffe Eisen, Sulfat, Chrom, Zink, Cadmium, Kupfer sowie Blei in Straßenwässern enthalten. Dies ergibt sich u.a. aus Recherchen des Gutachters für den chemischen Teil, die jedoch im Fachbeitrag nicht aufgeführt werden. In Folge der direkten Einleitung von Straßenwässern in die Struga führt dies zu einer weiteren Überschreitung von Umweltqualitätsnormen für die Stoffe Benzo(a)pyren, Nickel und Nickel-Verbindungen, Quecksilber, Total Benzo(b)fluor-anthene, Benzo(k)fluor-anthene. Da der chemische Zustand der Struga bereits als schlecht eingestuft wird, führt diese weitere Beeinträchtigung bzw. jede weitere Erhöhung dieser prioritären Stoffe zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands. Zudem wird im Fachbeitrag unberücksichtigt gelassen, dass die Struga in die Spree mündet, somit Auswirkungen auf den chemischen Zustand des OWK Spree-4 zu erwarten sind. Für die restlich in Straßenwässern enthaltenen Stoffe (u.a. Blei, Zink, Cadmium) bleibt völlig offen, ob hierfür die UQN oder ein Schwellenwert nach der OGewV überschritten wird, es wird schlicht nicht weiter betrachtet.

Zugleich sind Auswirkungen auf die allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten der Struga-2 zu erwarten. Durch die direkte Einleitung von Straßenwässern werden auch die Tausalze ungehindert in das Gewässer eingeleitet. In diesen Straßenabwässern ist (als Beimenge von Tausalzen) Sulfat in einer

Konzentrationsmenge von 40 mg/l enthalten (WRRL-Fachbeitrag S. 45). Die gemessene Menge von Sulfat in der Struga beträgt 645,5 mg/l bei einem Schwellenwert von 200 mg/l. Ab 200 mg/l ist, wie der Gutachter ausführt, mit einer Schädigung der Gewässerfauna und -flora auszugehen, weshalb der ökologische Zustand auch als schlecht eingestuft wird. Da mit einem relevanten (weiteren) Eintrag von Sulfat in Folge der Einleitung zu rechnen ist, führt dies zu einer Verschlechterung der physikalisch-chemischen Qualitätskomponente, die unterstützend für die Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten herangezogen wird. Es ist festzustellen, dass eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponente vorliegt, da diese bereits als schlecht eingestuft wurde und die Verschlechterung der physikalisch-chemischen Qualitätskomponente in Folge höherer Sulfat-Konzentration ein eindeutiges Indiz für die Beeinträchtigung der biologischen Qualitätskomponenten ist. Das gleiche gilt für den Stoff Eisen, der ebenfalls in Straßenabwässern enthalten ist und für den bereits im IST-Zustand eine deutliche Überschreitung des Schwellenwerts festzustellen ist. Das Vorhaben verstößt daher gegen das Verschlechterungsverbot. Daneben ist ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot für die OWK Struga-2 sowie für die Spree-4 festzustellen. Das Vorhaben widerspricht teilweise den vorgesehenen Maßnahmen zur Erreichung des guten Zustands. Für die Spree-4 sind u.a. folgende Maßnahmen vorgesehen: Initiieren/ Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung inkl. begleitender Maßnahmen (LAWA-Code: 70), Verbesserung von Habitaten im Uferbereich (z.B. Gehölzentwicklung) (LAWA-Code: 73). Durch das Vorhaben wird die Uferstruktur (dauerhaft) beeinträchtigt und es sind Baumfällungen im Umfeld der Spree vorgesehen. Diese vorgesehenen Handlungen widersprechen den Maßnahmen zur Erreichung des guten Zustands und verstoßen daher gegen das Verbesserungsgebot.

Für die Struga-2 sind folgende Maßnahmen nach der Bewirtschaftungsplanung vorgesehen: Maßnahmen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit an sonstigen wasserbaulichen Anlagen (LAWA-Code: 69), Habitatverbesserung im Gewässer durch Laufveränderung, Ufer- oder Sohlgestaltung (LAWA-Code: 72), Verbesserung von Habitaten im Uferbereich (z.B. Gehölzentwicklung) (LAWA-Code: 73), Reduzierung anderer hydromorphologischer Belastungen (LAWA-Code: 85). Die Struga wird gegenwärtig durch das Straßenbauwerk in Form einer Verrohrung gekreuzt. An diesem Zustand soll weiterhin festgehalten werden und eine Änderung ist nicht vorgesehen. Die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands trotz der Ertüchtigung des Straßenbauwerks stellt einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot dar, da diese Beibehaltung des unbefriedigenden Zustands der Gewässerverrohrung den vorgesehenen oben genannten Maßnahmen entgegensteht.

Das Vorhaben ist somit nicht mit den Umweltzielen der WRRL bzw. mit den Bewirtschaftungszielen des WHG vereinbar und daher nicht genehmigungsfähig.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Peter Weisler

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer