

Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther

Bernhard-Göring-Straße 152
04277 Leipzig
(www.anwaltskanzlei-guenther.de)

Ökolöwe-Umweltbund Leipzig e.V.
Bernhard-Göring-Straße 152

04277 Leipzig

Leipzig, den 30. Juni 2005

Planfeststellung S 46 Naunhof-Markkleeberg, Verlegung östlich Markkleeberg

GUTACHTEN

**zur Vorbereitung Anhörungstermin
im Regierungspräsidium Leipzig**

Planungsgrundlagen

1. Fehlende Planbegründung

a) fehlender Bedarf

Für das geplante Vorhaben Neubau der S 46 gibt es wegen der aktuellen Fertigstellung der parallel verlaufenden Autobahn A 38 keinen Bedarf mehr. Ein Teil der frühen Planbegründung - die S 46 neu werde benötigt - da sie den zunehmenden Verkehr bis zur Fertigstellung der A 38 aufnehmen könne, ist nicht mehr relevant. Die A 38 wird wesentlich früher fertig sein, als eine eventuelle S 46 neu.

Zur Vorhabensbegründung wird von einer Verkehrsbelastung der S 46 mit über 11.000 Kfz/d ausgegangen. Dieses Verkehrsaufkommen soll von der vorhandenen Trasse nicht zu bewältigen sein. Nach Fertigstellung der derzeit im Bau befindlichen Autobahn A 38 werden die Verkehrszahlen aber (laut neuester Verkehrsprognose des Straßenbauamtes Leipzig zum Vorhaben S 46 neu vom 28.04.05) auf ca. 7.300 Kfz/d herabsinken. Für diese Verkehrsbelegung wäre der derzeitige Ausbauzustand vollkommen ausreichend.

b) Planung unverhältnismäßig

Der Planungsträger will mit dem Vorhaben eine Verkehrsverringerung von ca. 4.100 Kfz/d in den vergleichsweise dünn besiedelten Gebieten der Ortslagen Goldene Höhe / Markkleeberg und Wachau erreichen. Die geplanten umfangreichen und kostenintensiven Baumaßnahmen erscheinen hier auch angesichts der Verkehrsbelastung in örtlich nahegelegenen vergleichsweise dichter besiedelten und stärker belasteten Ortsteilen (z. B. Bereich Bornaische Straße) schlicht unverhältnismäßig.

2. Fehlerhafte Verkehrsprognose

a) Verkehrszahlen falsch bereinigt

Die der Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose ist fehlerhaft und geht von einer unzutreffend hohen Verkehrszahlentwicklung aus.

Die Entwicklungsprognose der Verkehrszahlenentwicklung der S 46 alt basiert auf einem Vergleich zwischen den Jahren 1995 und 2000. Dabei wird übersehen, daß sich im Jahr 2000 im umliegenden Verkehrsraum ein kurzzeitiger Anstieg der Verkehrszahlen - vermutlich durch Bauarbeiten im Umfeld bedingt - ereignet hat. So werden bei allen anderen Prognosen (z. B. B2 /Gaschwitz S. 7, S 38 Liebertwolkwitz) für den Südraum atypische Anstiegszahlen festgestellt. Sie sind auf spezifische temporäre Verkehrsströme zurückzuführen und entsprechen nicht dem exakten Kurvenverlauf der Entwicklungsprognose im Gebiet.

Durch die Auswahl des Prognosejahres 2000 wird so ein besonderer Anstieg der Verkehrszahlen abgeleitet, der die tatsächlichen Entwicklungen deutlich überspitzt.

Zur Ermittlung zutreffender (bereinigter) Prognosezahlen müßten daher in die Verkehrsprognose S 46 alt unbedingt noch weitere Jahreserhebungen in die Berechnung einbezogen werden. Dabei ist durchaus nicht unwahrscheinlich, daß die Verkehrsbelastung auf der S 46 nach Fertigstellung der A 38 deutlich unter 7.000 Kfz/d liegen wird.

b) Auswirkungen aktueller Autobahnvorhaben unberücksichtigt

Grundlegend ist zu bemängeln, daß der Untersuchungsraum selbst der aktuellen Verkehrsprognose der Stadt Leipzig zum Neubau der S 46 zu klein ist. Bislang wurden in keiner Untersuchung die Verkehrsprognosen für die geplante A 72 und die im Bau befindlichen A 38 mit in die Untersuchung einbezogen. Es fehlt eine Untersuchung zum komplexen Gesamtszenario S 46 alt zusammen mit A 38 und A 72 und S 46 neu mit A 38 und A 72. Ohne diese Untersuchungen ist eine Abschätzung der Auswirkungen der S 46 neu nicht möglich.

3. Unzureichende Variantenprüfung

a) aufdrängende Varianten unzureichend berücksichtigt

Wegen des fehlenden Bedarfs muß hier grundsätzlich die Nullvariante favorisiert werden. Unabhängig davon, wurden bestimmte sich aufdrängende Alternativen (z. B. Ausbau der S 46 alt mit Südumfahrung Wachaus) bei der Planung nicht hinreichend untersucht.

So erfolgte bislang auch keine Variantenüberlegung zu einer modifizierten Nullvariante, wie etwa der Umwidmung der S 46 alt auf die A 38 bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsbegrenzung und Lkw – Fahrverbot in den bisher betroffenen Ortlagen.

Damit ist auch die Behauptung des Planungsträgers, es gäbe keine wirtschaftlich verträgliche Alternative zur jetzt eingereichten Linienführung und Planung keinesfalls nachvollziehbar. Es widerspricht der allgemeinen Logik, einen kompletten Straßenneubau mit teilweise umfangreichen Brückenbauwerken kostengünstiger einzustufen, als bspw. die Variante mit dem Neubau einer Teilstrecke bei alleiniger Südumfahrung Wachaus.

b) UVS-Vorzugsvariante fehlerhaft

Durch den Planungsträger wird fehlerhafterweise die Kombination aus Varianten 1 und 2 als Vorzugsvariante der UVS darstellt. Die UVS favorisiert jedoch eindeutig ein Festhalten an der alten Trassenführung, ggf. bei Ausbau der S 46 alt (allerdings ist diese Variante durch die neuen Verkehrszahlen, die bei Inbetriebnahme der A38 auf der S 46 alt eine Entlastung auf 7.300 Kfz am Tag belegen, nicht mehr schlüssig begründbar.).

4. Negative Auswirkungen / Verkehrsverlagerung

a) prognostizierbare Verkehrsverlagerungen

Vorhabenziel (generelle Bedarfsableitung zum Neubau der S 46) ist eine Verkehrsentslastung für einzelne Markkleeberger Ortslagen. Dieser Entlastung stünde jedoch eine erhebliche Mehrbelastung anderer Ortslagen entgegen. Dies läßt die Planung bislang weitgehend unberücksichtigt.

Erreicht werden soll eine Verkehrsverringerung von ca. 4.100 Kfz/d in den vergleichsweise dünn besiedelten Gebieten der Ortslagen Goldene Höhe / Markkleeberg und Wachau. Dem Vorteil einer geringen Anzahl in der Wachauer Straße lebenden Anwohner stünde eine erhebliche Neubelastung der Anwohner an der Bornaischen Straße, am Schillerplatz, in der Goldenen Höhe (Nord) und im Musikerviertel gegenüber. Auch in Leipzig-Liebertwolkwitz würde die Verkehrsbelastung steigen.

Dies ergibt sich aus den Zahlen der aktuellen Verkehrsuntersuchung (alle Werte beziehen sich auf die Verkehrsbelegung an den Werktagen):

Analysezahlen 2000/2005 (Ist-Stand)

B 186 (östlich Wachau)	11.000 Kfz/24 h
S 46 Bestand	11.300 Kfz/24 h
S 46 (westlich Schillerplatz)	16.100 Kfz/24 h
südliche Bornaische Straße (in Dölitz)	12.300 Kfz/24 h

		<u>Reduzierung / Erhöhung</u>
<u>Nullfall 2015 (mit S 46 alt und A 38, ohne S 46 neu)</u>	<u>bezüglich Jahr 2005</u>	
B 186 (östlich Wachau)	8.200 Kfz/24 h	- 25,4 %
S 46 Bestand	7.400 Kfz/24 h	- 34,5 %
S 46 (westlich Schillerplatz)	10.900 Kfz/24 h	- 32,3 %
südliche Bornaische Straße (in Dölitz)	7.700 Kfz/24 h	- 37,4 %

Netzfall 2015 (mit allen Straßen)

B 186 (östlich Wachau)	11.900 Kfz/24 h	+ 8,2 %
S 46 Bestand	3.300 Kfz/24 h	- 70,8 %
S 46 (westlich Schillerplatz)	14.300 Kfz/24 h	- 11,2 %
südliche Bornaische Straße (in Dölitz)	12.000 Kfz/24 h	- 2,4 %
S 46 neu	12.700 Kfz/24 h	- - -

Zusätzlich entstehen noch weitere Verlagerungseffekte. So werden die Verkehrsströme von der Bundesautobahn A 38 (im Bau) auf die S 46 neu und die Bornaische Straße und damit in die Stadt umgelenkt.

So werden nach einer überschlägigen Berechnung der Stadt Leipzig (Vorlage des OB vom 23.11.98 zum Raumordnungsverfahren der Straßenneutrassierung S 46, Kap. 3 S. 5) 25 % des Gesamtverkehrsaufkommens der S 46 neu von der A 38 abgezogen.

Diese Entwicklung steht dem Planungsziel zum Bau der A38 direkt entgegen. Zweck der neuen A 38 soll gerade sein, vor allem den überregionalen Verkehr aus der Stadt herauszuleiten.

Der Stadtraum würde, im Ganzen betrachtet, durch den Neubau der S 46 neu stärker vom Verkehr belastet als im Nullfall.

b) unzureichende Prognoseuntersuchungen

Grundlegend ist zu bemängeln, daß der Untersuchungsraum zur aktuellen Verkehrsprognose zum Neubau der S 46 zu klein ist. Die Verkehrsprognosen für die geplante A 72 und die im Bau befindlichen A 38 werden nicht mit in die Untersuchung einbezogen. Dadurch werden der abwägenden Behörde wichtige Bewertungsmaßstäbe entzogen.

Weiter erfolgte bislang noch keine Verkehrsprognose zu einer modifizierten Nullvariante, wie etwa der Umwidmung der S 46 auf die A 38 bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsbegrenzung und Lkw – Fahrverbot in den bisher betroffenen Ortlagen.

Auch das in jüngerer Zeit beobachtete Phänomen der Mautflucht könnte durch den Neubau der S 46 befördert werden. Die direkte Linienführung mit relativ hoher Durchschnittsgeschwindigkeit könnte Lkw, die von der B2 / (später auch A 72) kommen und zur A 14 wollen, in das Stadtgebiet Markkleebergs (S 46 neu) bzw. Leipzigs (B 186) ziehen.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft

5. Planungsunterlagen zur Naturraumausstattung nicht aktuell/unvollständig

Die der Planung zugrundeliegenden Daten zur Artenausstattung in der Weinteichsenke sind veraltet. Die Untersuchungen und Erhebungen stammen noch aus den Jahren 1991 bis 1994. Die Verwendung solcher alter Daten entspricht nicht einer rechtlich und fachlich gebotenen guten Praxis¹.

Nach Kenntnis der Grünen Liga Sachsen sind denn auch tatsächlich mittlerweile zahlreiche Arten im Untersuchungsgebiet in der Weinteichsenke neu bekannt geworden. In der UVS des Raumordnungsverfahrens Anhang 1 und in den sonstigen Planunterlagen wurden folgende unten genannte Arten nicht erfaßt und damit auch nicht entsprechend ihrem Schutzstatus berücksichtigt. Damit konnten diese zum Teil sogar besonders geschützten Arten nicht in die bisherige Vorhabenplanung als Abwägungsgegenstand oder für etwaige Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Für weitere zu vermutende Vorkommen muß daher zunächst eine entsprechende Untersuchung stattfinden. Sämtliche zusätzlich nachgewiesenen Arten sind dann bei der weiteren Planung mit zu berücksichtigen. Die Durchführung ggf. erforderlicher Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe ist sicherzustellen.

a) bislang unberücksichtigte nachgewiesene Arten

Entlang der geplanten Trasse der S 46 neu sind zusätzlich zu den veralteten Erhebungen folgende Arten bekannt geworden²:

Vögel

- Brutvögel:
Feldschwirl, Wachtel, Rebhuhn, Neuntöter, Grauammer
- Nahrungsgäste:
Schwarzer Milan, Turmfalken, zahlreiche Silberreiher

Laufkäfer (in der Planung bislang gänzlich unberücksichtigt)

Gekörnter Laufkäfer (*Carabus granulatus*)

Hainlaufkäfer (*Carabus nemoralis*)

Kleiner Grabkäfer (*Pterostichus minor*)

Großer Grabkäfer (*Pterostichus niger*)

b) weitere unberücksichtigte zu erwartende Arten

¹ Dies erkennt grundsätzlich auch das Regierungspräsidium Leipzig an. Ausdrücklich äußerte etwa Dr. Legler vom Referat Naturschutz ggü. Dipl. Biologe Tomas Brückmann beim Vororttermin zur Artenausstattung im Markkleeberger Keeschen Park, daß Erfassungsdaten die älter als zehn Jahre sind, nicht mehr als naturschutzfachlich exakte Grundlage für Planungsverfahren herangezogen werden können.

² Erhebungen durch Dipl. Biologen/Landespfleger, Unterlagen liegen beim Ökolöwen.

Andere Arten können aufgrund des vorhandenen Lebensraumes in Trassennähe als wahrscheinlich angenommen werden.

Käfer

An der Nordgrenze des von der Trasse tangierten Friedhofes wurden sechs höhlenreiche Altbäume (Winterlinden) festgestellt. Sie werden nur von wenigen einheimischen Starkbäumen wie einzelnen Eschen und Eichen begleitet.

In den teilweise schon offenen großräumigen Höhlen konnte brauner und schwarzer Mulm festgestellt werden. In Zusammenhang mit der parkähnlichen Struktur des Friedhofes ist das Vorkommen verschiedener besonders geschützter und streng geschützter Käferarten nach BArtSchV und FFH-RL durchaus möglich. (z. B. Eremit, Rosenkäfer).

Durch die zukünftige Zerschneidungswirkung der Trasse S 46 neu zu den entstehenden Lebensräumen im Gehölz am Weinteichgraben ist von einer Verinselung des Standortes auszugehen. Damit stünde zu befürchten, daß sich die geschlechtsreifen Imagines nicht mehr in die angrenzenden Lebensräume ausbreiten können und die Population am Ort ausstirbt.

Sollten die vermuteten Käferarten am Ort auftreten, müßte die Insellage durch naturschutzfachlich begründete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der unmittelbaren Umgebung ausgeglichen werden.

Fledermäuse

Zum Vorkommen von Fledermäusen wurden keine entsprechenden Untersuchungen vorgenommen. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß die sechs höhlenreichen Altbäume (Winterlinden) an der Nordgrenze des von der Trasse tangierten Friedhofs von den Tieren als Quartier genutzt werden.

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, daß Fledermäuse durch Maskierungseffekte sehr empfindlich auf Straßenlärm reagieren. Außerdem sind bei einem entsprechenden Vorkommen massive Gefahren für die Tiere, aus dem Straßenverkehr resultierend, zu befürchten.

Um mögliche spätere Konflikte mit den nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Tieren auszuschließen, regen wir eine entsprechende Untersuchung an.

Bei entsprechenden Nachweisen ist noch vor Abschluß des Trassenbaues eine den naturschutzfachlichen Normen gerechte Fledermausleitpflanzung anzulegen.

Amphibien

Die öfter trockenfallenden Grabenreste in der Weinteichsenke legen das Vorhandensein von weiteren Amphibienvorkommen nahe.

Hummeln

Am nördlichen Rand des Friedhofes am Schillerplatz wurde eine hohe Dichte von verschiedenen Hummelarten mit entsprechenden Nestern festgestellt.

6. Unzureichende Ermittlung rechtlichen Schutzstatus geschützter Arten

Der Planungsträger hat es bislang unterlassen, die im Vorhabengebiet vorkommenden Arten entsprechend ihres rechtlichen Schutzstatus zu gewichten³.

Schmetterlinge

In der UVS des Jahres 1998 zum Raumordnungsverfahren wurden die in der Weinteichsenke vorkommenden Schmetterlingsarten, die nach Bundesartenschutzverordnung Anlage 1 Spalte 2 besonders geschützten sind, nicht als

³ Folgende Daten zum Artenvorkommen entstammen der UVS bzw. den Erhebungen und Kartierungen verschiedener Dipl. Biologen und sind bei Interesse belegbar.

solche erfaßt. So konnten sie in der Planung auch nicht als besonders geschützt gewichtet werden.

Weiter wurde ihre Gefährdung nicht substantiiert untersucht. Die Karte 12.1 aus den Planfeststellungsunterlagen erfaßt nur die Standorte einiger Arten. Eine abschließende Gefährdungsabschätzung ist allein auf dieser Datengrundlage nicht möglich.

Vorkommen besonders geschützte Arten gem. Bundesartenschutzverordnung Anlage 1 in der Weiteichsenke (Unterlage ROV, UVS S. 20-22, Anhang 1):

z. B.: *Papilio machaon* (Schwalbenschwanz), *Colias hyale* (Goldene Acht), *Lycaena phlaeas* (Kleiner Feuerfalter), *Polyommatus icarus* (Gemeiner Bläuling), *Coenonympha pamphilus* (Kleiner Heufalter), *Zgaena filipendulae* (ein Bluttröpfchenfalter), *Arctica caja* (Brauner Bär)

Amphibien und Reptilien

Im Rahmen der UVS (ROV, UVS S. 24 Anhang 1) erfolgte eine besondere Datenerhebung zum Amphibienbestand in der Weiteichsenke. Dabei konnten unter anderem Grasfrosch und Teichfrosch nachgewiesen werden. Es wird angenommen, daß sich diese Arten im Gebiet fortpflanzen. Sie sind nach BArtSchV Anlage 1 besonders geschützt.

Dem Amphibienvorkommen wird in der Planung insgesamt nicht hinreichend Rechnung getragen. So fehlen in weiten Teilen der S 46 neu, die das Habitat Weiteichsenke in seiner gesamten Länge schneidet, entsprechende Amphibiendurchlässe.

Laufkäfer

Die vorkommenden *Carabus*-Arten sind nach der BArtSchV Anlage 1 als besonders geschützt eingestuft.

Als bodengebundene Arten besteht für sie die Gefahr, vom rollenden Verkehr auf der Trasse S 46 neu getötet zu werden. Daher ist für entsprechende Durchlässe im Trassenaufbau zu sorgen.

Vögel (im zentralen Teil der Weiteichsenke am Trassenverlauf)⁴

Bundesweit seltene Vögel:

- Schwarzer Milan (als Nahrungsgast), geschützt nach VogelSchRL, Anhang 1; Erhaltungsziel Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna und Leipziger Auwald
- Rotmilan (als Nahrungsgast), geschützt nach VogelSchRL, Anhang 1; Erhaltungsziel Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna und Leipziger Auwald
- Neuntöter (als Brutvogel), geschützt nach VogelSchRL, Anhang 1; Erhaltungsziel Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna und Leipziger Auwald
- Silberreiher (Nahrungsgast aus dem Vogelschutzgebiet Stöhnaer Becken), geschützt nach VogelSchRL, Anhang 1, war 2004/2005 mehrere Monate Nov.-März) als Wintergast im Nahrungsgebiet und Rückzugsgebiet, ca. 45 Exemplare auf ein Mal zu beobachten, regelmäßig genau im Gebiet der Trassenführung der S 46 neu; Erhaltungsziel Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna
- Grauwammer: (Brutvogel im Gebiet) streng geschützt nach BArtSchV, Anlage 1, Erhaltungsziel Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna und Leipziger Auwald
- Schafstelze: (Brutvogel im Gebiet), Erhaltungsziel
- Grünspecht: als Nahrungsgast im zentralen Teil der Weiteichsenke – in den Auenresten als Brutvogel, BArtSchV, Anlage 1, streng geschützt, Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes Speicherbecken Stöhna

Weitere Brutvögel der Weiteichsenke:

Wachtel, Rebhuhn, Feldschwirl, Mönchsgrasmücke, Bluthänfling

weitere Nahrungsgäste:

Turmfalke, Grünspecht

⁴ Erhebungen von Diplombiologen

7. Weiteichsenke Faktisches Europäisches Vogelschutzgebiet

Das Gebiet der Weiteichsenke zwischen Markkleeberg und Wachau ist rechtlich als faktisches Vogelschutzgebiet einzustufen.

In dem zentralen von der geplanten Trasse (S 46 neu) geschnittenen Teil der Weiteichsenke ist das gehäufte und regelmäßige Auftreten von Arten des Anhanges 1 der VogelSchRL zu verzeichnen sowie zugleich in den Datenbögen erfaßte und den Erhaltungszielen gelistete Arten der benachbarten Vogelschutzgebiete Leipziger Auwald und Speicherbecken Stöhna (wie oben ausgeführt).

Besondere Bedeutung kommt dem bedeutenden Vorkommen des Silberreiher von bis zu 45 Individuen zu. Diese besonders hohe Repräsentanz innerhalb des Gesamtvorkommens der Art rechtfertigt eine rechtliche Einstufung zum faktischen Vogelschutzgebiet.

Nach der einschlägigen Literatur (R. Steffens, Die Vogelwelt Sachsens. Jena: 1998, S. 139) ist ein derartig zahlreiches Auftreten des Silberreiher in Sachsen absolut singulär.

Die angetroffene Population nutzt das Vogelschutzgebiet Speicherbecken Stöhna als Schlafplatz (Information der Ökostation Borna Birkenhain) und ist als Wintergast in der Weiteichsenke anzutreffen.

Die Weiteichsenke nutzen die Tiere als Nahrungs- und Rast-, Rückzugs- und Durchzugsgebiet. (fotografische Aufnahmen sowie Zählungen durch Diplombiologen sind vorhanden)

Es ist von einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang des Nahrungs-, Rast und Brutvogelhabitates Weiteichsenke zu den bereits gemeldeten Vogelschutzgebieten auszugehen. Die Weiteichsenke liegt räumlich exakt zwischen den beiden Gebieten und übernimmt bzw. ergänzt entsprechende Habitatfunktionen für die Tiere (Erhaltungsziele) aus diesen Gebieten. Sie stellt als letzte unzerschnittene Bachaue im Leipziger Südraum mit einer entsprechenden Flächengröße und einmaligen Habitatbedingungen zur Verfügung. (große Abstandsflächen im Offenland, feuchte Gräben, Habitatflächen für Beutetiere in der Nachbarschaft, geringer Nutzungsdruck durch menschliche Aktivitäten auf der Kernfläche)

Die Habitatausstattung der Weiteichsenke ist auch in die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Leipziger Auwald integrierbar. In den Erhaltungszielen werden explizit die Lebensräume „differenziert genutzte Feldflächen und naturnahe Fluß- und Auensysteme der Weißen Elster, Pleiße und Luppe einschließlich weiterer Bäche und Gräben“ als schutzwürdig eingestuft. Damit entspricht das Gebiet Weiteichsenke exakt diesen Kategorien und sollte problemlos in die Gebietsmeldung integriert werden.

Durch seine verbindenden Eigenschaften entspricht der Lebensraum Weiteichsenke in besonderem Maße den Meldebedingungen zum Europäischen Vogelschutzgebiet.

Eine Nachmeldung wird damit dem Kohärenzkriterium der Natura 2000 Gebiete im besonderen Maße gerecht und erfüllt für die Zugvogelart Silberreiher eine besondere Funktion als Trittsteinbiotop.

Die Weiteichsenke wird derzeit als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Um die Bedingungen für die Silberreiher zu optimieren, gibt es zahlreiche vertragsrechtliche Möglichkeiten zum Nutzungsmanagement.

Über einen entsprechenden Vertragsnaturschutz mit Pächtern und Besitzern sind die Flächen für die Habitatansprüche der Silberreiher langfristig zu sichern.

Durch den geplanten Bau der Trasse (S 46) neu ist die Vertreibung bzw. die erhebliche Schädigung der Silberreiherpopulation zu befürchten.

Auswahl und Abgrenzung von Gebieten als Vogelschutzgebiete erfolgt gem.

Rechtsprechung (EuGH) allein nach ornithologischen Kriterien. Andere, etwa wirtschaftliche Erfordernisse dürfen nicht berücksichtigt werden (Gassner/Bendominir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, Kommentar, 2003, § 33, Rn. 4 - mit Nachweisen).

Ist ein Gebiet nicht zum besonderen Schutzgebiet erklärt worden, obwohl dies erforderlich gewesen wäre (faktisches Vogelschutzgebiet), dann gilt für dieses Gebiet das strengere Schutzregime nach Art. 4 Abs. 4 Satz 1 Vogelschutz-RL (Gassner/Bendmir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, Kommentar, 2003, § 34, Rn. 5a - mit Nachweisen).

Es gilt ein umfassendes Verschlechterungs- und Störungsverbot im Sinne der § 33 Abs. 5 BNatSchG bzw. § 22b Abs. 2 SächsNatSchG. Danach sind alle Vorhaben, Maßnahmen, Veränderungen oder Störungen verboten, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen können.

Aus der rechtlichen Einstufung der Weinteichsenke als faktisches Vogelschutzgebiet ist die Baumaßnahme S 46 neu damit generell unzulässig.

8. Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung

Wie bereits ausgeführt, steht die Weinteichsenke im engen Biotopverbund mit den gemeldeten Europäischen Vogelschutzgebieten Leipziger Auwald und Speicherbecken Stöhma.

Projekte, insbesondere auch sämtliche StraÙeubauprojekte, sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Die Maßstäbe der Verträglichkeit ergeben sich aus dem für das Gebiet festgelegten Schutzzwecken.

Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, daß das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig.

Bundesrechtlich ergibt sich dies aus § 34 BNatSchG, landesrechtlich aus § 22b SächsNatSchG. Letztlich schlagen die EG-Bestimmungen der Vogelschutzrichtlinie (Vogelschutz-RL) jedoch auch direkt durch.

Sind Vogelschutzgebiete zu besonderen Schutzgebieten erklärt (Art. 4 Abs. 1 Uabs. 4 Vogelschutz-RL) oder als solche anerkannt (Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz-RL) so gilt für sie gem. Art. 7 FFH-RL das Schutzregime nach Art. 6 Abs. 2-4 FFH bzw. nach §§ 33 Abs. 5, 34ff BNatSchG.

Das Kriterium „erhebliche Beeinträchtigungen“ ist im Falle seiner Erfüllung hinreichend, um die Unzulässigkeit des Projekts zu bewirken. Als unbestimmter Rechtsbegriff ist es gerichtlich überprüfbar. Wesentlich kommt es auf sachverständige Tatsachenfeststellungen und Wertungen derselben an.

Eine Verträglichkeitsprüfung muß stattfinden, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß ein Projekt - allein oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen - ein bestimmtes Gebiet erheblich beeinträchtigen könnte. Gem. der Rechtsprechung ist entscheidend, daß ernsthaft in Betracht kommt, daß eine Beeinträchtigung möglich ist.

Wird geprüft, sind alle Projektauswirkungen zu erfassen und zu bewerten, sowohl die unmittelbaren, als auch die mittelbaren (Gassner/Bendmir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, Kommentar, 2003, § 34, Rn. 15a - mit Nachweis). Die Prognose muß aufgrund einer Einschätzung unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet werden (BVerwGE 56, 110/121 f.).

Das Gebiet als solches meint die Integrität des Gebietes als die Kohärenz der ökologischen Struktur und Funktion des Gebietes in seiner Gesamtheit bzw. der Lebensräume, des Geflechts aus Lebensräumen und/oder Populationen von Arten, für die das Gebiet

ausgewiesen ist oder wird (Gassner/Bendomin-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, Kommentar, 2003, § 34, Rn. 17 - mit Nachweis).

Die Frage lautet: Wird das Gebiet als solches beeinträchtigt? Beeinträchtigung heißt Schädigung. Es genügt die Beeinträchtigung eines einzigen Lebensraumes oder einer einzigen geschützten Zieltierart.

Im Rahmen dieser Entscheidung ist kein Raum für die Berücksichtigung einer etwaigen Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungsfolgen, d.h. von Kompensationsmaßnahmen. Ausgleich wird erst dann relevant, wenn die strengen Voraussetzungen nach § 34 Abs. 3 u. 4 BNatSchG bejaht worden sind.

Das für Sachsen besonders hohe Vorkommen des Silberreihers als Wintergast mit ca. 45 Individuen nutzt die Weinteichsenke als Tagesaufenthalt und das gemeldete Vogelschutzgebiet Stöhna als Schlafplatz. Die Wirkprognose für den Bau und Betrieb der Straßentrasse zeigt bereits jetzt überschlägig eine sehr hohe Beeinträchtigungswahrscheinlichkeit für das Erhaltungsziel „Silberreiherr“. Durch das geplante Vorhaben S 46 neu steht zu befürchten, daß der Lebensraumzusammenhang Weinteichsenke-Stöhna zerstört wird und die Silberreiherr aus der Region abwandern und damit auch das Vogelschutzgebiet Stöhna dauerhaft verlassen.

9. Fehlende Berücksichtigung von Biotopen nach § 26 SächsNatSchG

In der bisherigen Planung fand keine fachlich fundierte Abwägung der Biotope i.S.d. § 26 SächsNatSchG statt.

Vom Vorhaben würden mehrere dieser Biotope beeinträchtigt, geschädigt oder zerstört. Dies findet in der Planung jedoch keine genügende Berücksichtigung. Überlegungen zu möglichen Korrekturen in der Linienführung oder Milderungsmaßnahmen fanden nicht statt.

Folgende Biotope i.S.d. § 26 SächsNatSchG finden sich im Vorhabengebiet:

- Quellbereich nördlich der Goldenen Höhe in der Weinteichsenke wird tangiert: Versiegen zu befürchten wegen Veränderung des Bodens und des Wasserregimes
- sechs höhlenreiche Altbäume (Winterlinden) an Nordgrenze des von der Trasse tangierten Friedhofes: Beeinträchtigung als Lebensraum (Lärm, Luftschadstoffe, Verinselung)
- Streuobstwiese am Friedhof, teilweise direkt überbaut
- feuchte Gräben in der Weinteichsenke: teilweise Überbauung Uferrandstreifen, Schädigung Wasserregime, Aufwertung durch aktuellen Grundwasseranstieg gefährdet)

10. Fehlende Berücksichtigung Veränderung Wasserregime im Bezug auf Amphibien

Da im Zusammenhang mit der Flutung der Bergbaufolgelandschaft eine Anhebung des Grundwasserspiegels erfolgt, muß auch zwingend mit einer Verbesserung des Lebensraumangebotes für Amphibien gerechnet werden. Alte trockenengefallene Gräben werden wieder regelmäßig mit Wasser gefüllt sein.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Brückendurchlaß A 38 (16. Dez. 2004, BVerwG 4 A 11.04) gab den Planern in Gebieten mit hoher Entwicklungsdynamik auf, auch zukünftige Entwicklungstendenzen in der Planung zu berücksichtigen. Dies muß also auch hier durch die Konsequenzen der absolut sicheren Veränderung des Wasserregimes im Plangebiet beachtet werden.

11. Unzureichende Erfassung von Naturräumen

Unberücksichtigt blieb bislang in der Planung der Quellbereich nördlich der Goldenen Höhe in der Weinteichsenke. Da die geplante Trasse nahe an der Quelle vorbeiführt ist eine Schädigung bzw. ein Versiegen zu befürchten. Dies muß untersucht und erforderliche Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

12. Unzureichende Gewichtung von Konflikten der Raumordnung

In der Kurzfassung der UVS zur Raumordnungsplanung werden besondere Konflikte mit der Raumordnungsplanung und der Landschaftsplanung offenbar.

So sollten eigentlich Flächen entlang des Wachauer Baches und des Weinteichgrabens sowie nördlich Wachaus, westlich des Gewerbegebietes und nördlich der Siedlung Goldene Höhe als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden (ROV, Kurzfassung UVS S. 3).

Aufgrund der Straßeplanung wurden die Schutzgebietsausweisungen nicht weiter betrieben, obwohl rein fachlich Anlaß zur Ausweisung bestand. Dieser Umstand ist bei der Gesamtabwägung mit zu berücksichtigen.

13. Ausgleich und Ersatzmaßnahmen unzureichend

a) mehrere Arten bislang völlig unberücksichtigt

Da - wie ausgeführt - mehrere nachgewiesene Arten bislang keinen Eingang in die Planung gefunden haben, konnten diese auch noch nicht für Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden. Hinzu kommen ggf. noch nachzuweisende, nach bisherigem Kenntnisstand jedoch zu erwartende Arten.

b) geplante Kompensationen unzureichend/ungeeignet

- Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigen nicht hinreichend die Lebensraumansprüche insbesondere einiger nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützter Tierarten. So sind verschiedene Schmetterlingsarten an das Vorkommen spezieller Nahrungspflanzen gebunden. (z. B. Goldene Acht, braucht trocken-warme Standorte in Luzernefeldern).
- Der Verlust von freien Offenlandstrukturen wird nicht hinreichend ausgeglichen. Dadurch schwinden die Habitatangebote für die Arten mit bestimmten Arealgrößen und Abstandsbedürfnissen (verschiedenen Greifvögel, Silberreiher).
- Weiter muß bemängelt werden, daß zahlreiche Kompensationsstrukturen in unmittelbarer Nähe der lärmemittierenden Trasse entwickelt werden sollen. Dadurch ist jedoch insbesondere der Lebensraum „Gehölzstruktur“ nur sehr begrenzt für lärmempfindliche Vogelarten (Brutvögel und Nahrungsgäste, Zugvögel) nutzbar. Deshalb sind verstärkt lärmunbelastete Flächen für die Gehölzpflanzungen auszuweisen.
- Die Ausnutzung entstehender Splitterflächen für Kompensationsmaßnahmen muß unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten abgelehnt werden, auch wenn sie sich aus anderen Erwägungen (etwa Sicht der betroffenen Landwirte und Gesamtkostenentwicklung des Straßenneubaus) aufzudrängen scheint.

c) Landschaftsbild / Verlärmung der Landschaft

Für die Verlärmung und die Schädigung des Landschaftsbildes in der gesamten Weiteichsenke stehen keine ausreichenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Verfügung.

Im LBP und der vergleichenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation soll das Schutzgut Landschaftsbild hauptsächlich durch direkte Anpflanzung an der Trasse ausgeglichen werden (LBP S. 91, Abs. 2). Der Argumentation ist nicht zu folgen, da es sich dabei um reine Minderungsmaßnahmen handelt.

Die zusätzlichen Ersatzmaßnahmen von ca. 2,3 ha können die Störung des Wahrnehmungsraumes mit 60 ha Flächengröße (nur zwischen Markkleeberg und Wachau betrachtet, da nicht vorbelastet) nicht im mindesten kompensieren. Die Trasse ist schließlich 3.320 Meter lang.

Das Landschaftserleben des Gesamttraumes, der ursprünglich als LSG festgeschrieben werden sollte und als besonders wertvoll gilt, ist bisher kaum vorbelastet.

Deshalb sind bezüglich des Landschaftsbildes dringend wirkliche angemessene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzuschreiben.

d) weitere Forderungen für Kompensationsmaßnahmen

Insgesamt ist zu fordern, daß zunächst eine umfassende substantiierte Aufstellung sämtlicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorgenommen wird. Darauf sind die Kompensationsmaßnahmen abzustimmen.

Da sich die Trasse S 46 neu zum Teil auf Leipziger Stadtgebiet befindet, darf erwartet werden, daß das ausgefeilte Leipziger Bewertungsmodell für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Anwendung findet. Nach dieser Bewertung würden nach überschlägiger Berechnung die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einen wesentlich größeren Umfang als bislang vorgesehen einnehmen.

Angesichts des allgemein nachweisbaren Trends, festgelegte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur äußerst ungenügend umzusetzen, muß ein strenges Pflegemanagement geschaffen werden.

Luftschadstoffbelastung

14. Lufthygienisches Gutachten

Das vorgelegte lufthygienische Gutachten weist verschiedene Ungereimtheiten auf:

Tatsächlich ist zu befürchten, daß die Feinstaub- und Stickoxidbelastungen an der Kreuzung Bornaische Straße / S 46 neu und innerhalb der engen Straßenschluchten an der Bornaischen Straße durch die Erhöhung des Straßenverkehrs überschritten werden.

Untersuchungsrahmen

Die Erhebungen des Gutachters beschränken sich derzeit nur auf die Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und Benzol. Allerdings ist bei hohem Verkehrsaufkommen und Straßenabschnitten mit enger Randbebauung von erhöhten Werten bei zusätzlichen Schadstoffen auszugehen. Deshalb muß der Untersuchungsrahmen des lufthygienischen Gutachtens erweitert werden. Da der Straßenverkehr besonders auch Schadstoffe wie Ozon, Blei, Kohlenmonoxid, Benzol und Schwefeloxide ausstößt, ist anhand der der Grenzwerte nach 22. BImSchV eine entsprechende Untersuchung zu veranlassen.

Falsche Berechnungsgrundlage

Die zur Schadstoffprognose herangezogenen Berechnungswerte werden auf der Grundlage verschiedener Einflußfaktoren berechnet. Eine wichtige Grundlage stellt dabei die Festlegung des Straßenparameters für eine bestimmte Verkehrssituation dar.

Da sich in der Bornaischen Straße bereits vor der Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Neubau der S 46 sehr schwierige Verkehrsbedingungen mit starken Stauungen und Standzeiten abzeichneten, ist in der Zukunft mit besonderen Belastungen und damit starken Störungen des Verkehrsflusses zu rechnen. Wartezeiten über mehrere Ampelzyklen sind schließlich schon heute Realität.

Deshalb ist die Berechnung der Luftbelastungen durch die Anwendung des Parameters LSA 3 (Innerortsstraße, Hauptstraße mit Lichtsignalanlage und starken Störungen) und nicht LSA 2 (wie geschehen) anzuwenden.

Nimmt man diesen Straßenparameter als Berechnungsgrundlage steigen die Schadstoffwerte noch einmal deutlich an.

Es ist zu befürchten, daß der Anstieg in Verbindung mit der Korrektur der Vorbelastungswerte zu einer Überschreitung der Grenzwerte an der Wohnbebauung führt.

Generell ist am Lufthygienischen Gutachten das Fehlen verschiedener Berechnungszahlen zu bemängeln.

Es werden keine Angaben über Grundlagen wie Lkw-Anteile und Verkehrsdaten gemacht. Dadurch ist die Logik der Berechnung nicht nachvollziehbar und nur teilweise überprüfbar. Eine nachvollziehbare Analyse des aktuellen Aufkommens an Schwerlastverkehr wird nicht gegeben. In den Planungsunterlagen schwanken allein hier die Angaben (offenbar frei) zwischen 10% und 20% Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Schwerlastverkehr beeinflusst jedoch lufthygienische Berechnungen sehr stark. Wenige Prozente veränderten Schwerlastanteils können zu völlig anderen Luftbelastungswerten führen, während sich Pkw-Verkehr vergleichsweise weniger stark darauf auswirkt.

Erhebung Vorbelastungswerte

Die Vorbelastungswerte des Straßenbauamtes Leipzig von 2003 können nicht für die Prognose von 2015 herangezogen werden. Sie tragen der neusten Verkehrsentwicklungen im Südraum Markkleebergs – der Fertigstellung der A 38 und der A 72 - keinerlei Rechnung. Dieses Vorgehen ist fachlich in keiner Weise vertretbar. Schließlich wird durch die besondere Verkehrsbündelung der Bundesautobahn ein erheblicher Anstieg der Luftschadstoffe im Untersuchungsgebiet zu erwarten sein. Besondere Bedeutung kommt dabei den relativ geringen Entfernungen und die südwestlichen Lagen der Autobahnen zum Untersuchungsgebiet - also in Hauptwindrichtung – zu.

Durch die zu niedrige Berechnung der Vorbelastungswerte ist zu befürchten, daß die teilweise im Moment noch geringen Unterschreitungen der Werte für PM 10 (Kurz- und Jahresmittelwert) und NO Jahresmittelwerte an der Wohnbebauung sich als Überschreitungen der Grenzwerte nach der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (22.BImSchV) herausstellen.

Zusätzlich arbeitet der Gutachter nur mit den Grenzwerten verschiedener Schadstoffe. Eine Einbeziehung der Vorsorgewerte in das Gutachten ist aus Sicht der Anwohner unabdingbar. Nur so können sich die Anwohner ein konkretes Bild über die tatsächlichen und langfristigen Gesundheitsrisiken bezüglich der Luftschadstoffe in Ihrem Wohnumfeld machen. Gerade für Risikogruppen sind diese Daten besonders wichtig.

Kaltluftentstehungsgebiete / Kaltluftabfluß

Bei der Berechnung der Kaltluftabflußrichtung eine methodische Ungereimtheiten auf. Die Entstehung von Kaltluft ist an das Auftreten von wolkenarmen Nächten und eine großräumige windschwache Situation geknüpft.

Allerdings wird nichts über die Situation bei Wetterumschwung ausgesagt. Durch die besondere Häufigkeit von Wetterlagen mit Südwestwind in der Region, können die nur sehr langsam abfließenden, mit Schadstoffen angereicherten Kaltluftmassen, durchaus in das Wohngebiet Musikerviertel getragen werden.

Hier ist insbesondere bei Schadstoffen, für die nur eine bestimmte Anzahl von Grenzwertüberschreitungen zulässig sind, mit Konflikten zu rechnen. (z. B. NO₂, Ozon, Feinstäube)

Besondere Brisanz besitzt für uns der Schadstoff Ozon, weil sich regelmäßig gerade in Bereichen mit Offenstruktur und landwirtschaftlicher Nutzung besonders hohe Ozonwerte ergaben und der Abbau des Schadstoffes besonders langsam geschieht.

Veraltete Datengrundlage

Meteorologische Daten, die als Grundlage zur Prognose von Immissionswerten herangezogen wurden, stammen aus einem bis zum Jahr 1951 zurückgehenden Zeitraum. Durch die tiefgreifende Veränderung der Landschaft im Raum Markkleeberg im Zuge des Braunkohleabbaus haben sich die lokalen Klimagegebenheiten seitdem erheblich verändert. Da sich die Landschaft noch immer schwer im Umbruch befindet (Neumodellierung Landschaft, Seenbildung, etc.), sind die lokalen Klimagegebenheiten sogar weiter stark im Fluß. Diese Umstände müssen bei einer Prognose Berücksichtigung finden.

Kategorisierung der Straße

Dem lufthygienischen Gutachten liegt die Annahme der Planung einer innerörtlichen Straße zugrunde. Dies bedeute eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Tatsächlich geht die Planung jedoch weitgehend von einer außerörtlichen Trasse aus, auf der Höchstgeschwindigkeit 100 km/h gilt. Dies führt zu erheblich veränderten Luftschadstoffbelastungen. Dies wurde nicht berücksichtigt.

Weitere wichtige Planungsbelange

15. Negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

Auch städtebaulich dürfte diese Umleitung des Verkehrsflusses von großer Tragweite sein. So steht zu befürchten, daß zahlreiche Mieter ihre Wohnung aufgrund des Lärmzuwachses und der steigenden Schadstoffbelastung an der Bornaischen Straße verlassen werden.

Daraus entwickeln sich zahlreiche infrastrukturelle Probleme. Nach dem Wegzug der Bewohner verfällt die gewachsene Struktur des betroffenen Stadtgebietes. Es ist mit hohem Wohnungsleerstand und in der Folge mit dem Verfall der teilweise wertvollen gründerzeitlichen Bausubstanz, dem Wegzug von Geschäften und Verbrachung der nicht nutzbaren Flächen zu rechnen.

16. Unfalldiskussion / Auswertung Unfallgeschehen

Der Argumentation in der Unfalldiskussion ist nicht nachvollziehbar. Zwischen der Unfallerhebung und deren Auswertung besteht eine deutliche logische Lücke. So sind die Parameter, die auf eine besondere Unfallgefahr auf der S 46 alt schließen lassen nicht nachvollziehbar.

Im direkten Vergleich sind innerhalb Leipzigs zahlreiche Straßen bekannt, wo sich die Verkehrsteilnehmer bei einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung als auf der S 46 alt (Nullfall 7300 Kfz /d) und mit sehr ähnlichen Raum- und Linienführungssituationen erfolgreich auseinandersetzen.

Nach Fertigstellung der Autobahn A 38 ist durch den starken Verkehrsrückgang mit einer deutlichen Entspannung der Unfallsituation zu rechnen. Dieser Überlegung wird in der Auswertung zum Unfallgeschehen allerdings nicht hinreichend beachtet.

Fehler im Planungsverfahren

16. Unvollständige Unterlagen im Beteiligungsverfahren

Die im Beteiligungsverfahren vom Planungsträger übermittelten Unterlagen waren unvollständig. Aufgefallen ist, daß die Planungsunterlagen zum genauen maßstäblichen Verlauf, der Seitenansicht und Draufsicht des Gesamtbauwerkes und einzelner die Landschaft und das Umfeld wesentlich bestimmender Einzelbauwerke fehlten.

RA Wolfram Günther