

Vermerk

Datum: 06.12.2005, 9:00 Uhr, LBV-SH BS Kiel
Projekt: A20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg,
Abschnitt B 431 bis A 23
Thema: Vorstellung LBP

Teilnehmer: Hr. Schacht, LBV-SH, NL Itzehoe
Fr. Schmidt, LBV-SH, BS Kiel
Hr. Hoffelner, MWV
Fr. Fette, LBV-SH, NL Itzehoe
Hr. Haacks, Büro Leguan
Hr. Zeltner, LANU
Hr. Holzhüter, LANU
Hr. Pechan, MLUR
Hr. Schönemann, UNB Steinburg
Fr. Reinhardt, Büro Froelich & Sporbeck
Fr. Fuchs, Büro Froelich & Sporbeck

Verteiler: per mail

-
- Durch Fr. Fuchs wurde der derzeitige Planungsstand des LBP hinsichtlich der Bestandsermittlung und -bewertung, der Eingriffsvermeidung, der Konfliktermittlung und der Maßnahmenplanung vorgestellt. Eingriffsrelevante faunistische Daten aus dem Fauna-Gutachten wurden in die Planung des LBP aufgenommen.
 - Die Ergebnisse des separat erstellten Fauna-Gutachtens wurden durch Hr. Haacks erläutert. Mit der faunistischen Bestandserfassung in den Jahren 2003 – 2005 wurden Säugetiere (Mittel- und Großsäuger, Fledermäuse), Brut-, Rast- und Zugvögel, Amphibien, Libellen, Reptilien, Fische und Fließgewässerorganismen erfasst. Die im Untersuchungsraum liegenden, hinsichtlich ihrer Artenausstattung faunistisch wertvollen Bereiche, wurden vorgestellt.
 - Die Querung der A 20 im Bereich der Biotopverbundachse des Spleth wurde thematisiert. An dieser Stelle ist derzeit ein Brückenbauwerk mit 19 m Weite und 2 m Höhe geplant. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass diese Durchlassmöglichkeit für Organismengruppen und Arten, die an den Röhrichtbereich bzw. den Gewässerlauf gebunden sind, einen geeigneten Durchlass darstellt. Durch Fr. Fuchs wurde ausgeführt, dass in Bezug auf landgebundene Arten (z.B. Laufkäfer) von der Möglichkeit des Durchwanderns auszugehen ist, wenn mindestens 3 m breite Bermen beidseitig des Gewässers unter dem Bauwerk mitgeführt werden. Bei vorgesehener Dimensionierung des Brückenbauwerkes mit einer lichten Weite von insgesamt 23 m kann dies zugesichert werden.
Nach Hr. Zeltner stellt die Autobahn für direkt an Grünland gebundene Arten, insbesondere Arthropoden, eine Barriere dar und es wird daher eine weitere geeignete Quermöglichkeit erforderlich. Da in direkter Nähe zur Spleth, ca. 500 m nördlich, sich ein weiteres Autobahnbauwerk, welches als Dreifeldbauwerk mit 3x16 m Länge über einen landwirtschaftlichen Weg und die Bahnlinie errichtet wird, befindet, ist im Zuge dieses Bauwerkes die Möglichkeit einer Querung für landgebundene Arten zu prüfen. Dafür erforderliche unbefestigte Grünstreifen sind im Brückenbereich vorzuhalten. Um zusätzlich den Verbund zwischen der Spleth und dem Brückenbauwerk zu unterstützen, ist zu prüfen, ob für die zwischen den beiden Bauwerken liegenden Grünlandflächen eine Bestandssicherung im Rahmen des Grunderwerbs erfolgen kann. Das LANU, das einen 50 m breiten beidseitigen Streifen parallel zur Spleth favorisierte, konnte sich mit dieser Lösung auch einverstanden

erklären. Falls in Grünland umgewandelte Ackerflächen für diesen Biotopverbund herangezogen werden, können diese gleichzeitig in der Kompensation mit bilanziert werden.

- Durch Hr. Schönemann wurde angemerkt, dass die Bewertung des Landschaftsbildes der Marschlandschaft, die mit einer mittleren Gesamtempfindlichkeit bewertet wurde, zu überprüfen ist, da die Bewertung die Historie dieser Landschaft im Kriterium Eigenart nicht ausreichend berücksichtigt. Dieses Kriterium sollte evtl. stärker als die Kriterien Vielfalt und Natürlichkeit gewichtet werden. Durch Froelich & Sporbeck wird die Bewertung, die nach Orientierungsrahmen S-H vorgenommen wurde, unter diesem Gesichtspunkt nachvollziehbar begründet und ggf. modifiziert. Dieses hat evtl. Auswirkungen auf den Kompensationsumfang.
- Die Anlage der Speicherbecken kann wie von Hr. Holzhüter betont, eine Brutfalle für Wiesenvögel darstellen. Es sollten daher Maßnahmen, wie z.B. die Abpflanzung der Flächen, die somit eine geringere Attraktivität als Brutraum darstellen, vorgesehen werden.
- Inhalt der Planfeststellungsunterlagen zur A 20 werden ebenfalls die UVS- und LBP-Unterlagen zur Sandentnahmefläche bei Hohenfelde sein. Im Zuge einer Vorauswahl wurden mögliche Standorte betrachtet. Im Ergebnis ist die Sandentnahmefläche bei Hohenfelde der aus umweltfachlicher und technisch-wirtschaftlicher Sicht günstigste Standort. Für diesen ist auf Grundlage der gegenwärtig bekannten Wirkungen davon auszugehen, dass eine Kompensation der Beeinträchtigungen möglich ist. Die Rekultivierung der Flächen wird in Anlehnung an die bereits bestehenden Flächen im Bereich des Baggersees in gleicher Art durchgeführt.
- Durch Fr. Reinhartz wurden die artenschutzrechtlichen Belange hinsichtlich der §§ 19 und 42 BNatSchG erläutert. Hinsichtlich des § 19 BNatSchG werden zwar vorhabensbedingt Biotope streng geschützter Arten zerstört bzw. teilerstört, diese sind jedoch durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen ersetzbar. Der Eingriff ist also vor diesem Hintergrund zulässig. Im Hinblick auf § 42 BNatSchG werden zwar für einzelne streng (Fledermäuse) und die besonders geschützten europäischen Vogelarten Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG Abs.1 Nr. 1 und 3 erfüllt. Eine erforderliche Befreiung nach § 62 BNatSchG ergibt sich daraus jedoch nicht, da der wirksame Ersatz betroffener Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten orts- und zeitnah möglich ist (Vermerk des LBV-SH und LANU vom 04.11.2005 bzgl. der Behandlung der besonders und streng geschützten Arten). Die aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen, die sich auf Grund der anlagenbedingten Beeinträchtigungen ergeben, müssen bei Beginn der Bauarbeiten umgesetzt sein. Die Maßnahmen, die aus den betriebsbedingten Beeinträchtigungen resultieren, müssen erst mit Beginn des Betriebes realisiert sein.
- Die LBP-Bearbeitung sowie die kartographische Umsetzung erfolgen entsprechend des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau und der Musterkarten LBP.
- Die „endgültige“ Fassung des LBP – mit eingearbeiteten Änderungen des BMVWB - geht vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zur Vorabsichtung an das Umweltministerium und das LANU.

Aufgestellt: 07.12.05

i.V. Dipl.-Ing. Anne Fuchs