

Planfeststellung 1. Planänderung

für den

**Neubau der Bundesautobahn (A) 14 zwischen den Landesgrenzen zu Sachsen-Anhalt
 und Mecklenburg-Vorpommern im Teilabschnitt der Verkehrseinheit (VKE) 1153
 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Brandenburg bis südlich AS Wittenberge
 von Bau-km 0+000,000 bis Bau-km 2+000**

Land: Brandenburg		
Landkreis	Stadt / Gemeinde / Amt	Gemarkung
Prignitz	Stadt Wittenberge	Wittenberge, Kuhwinkel
	Gemeinde Karstädt	Laaslich, Blüthen
	Amt Putlitz-Berge	Reetz, Wüsten-Vahnow
	Gemeinde Gülitz-Reetz	

Erläuterungsbericht

bestehend aus

Erläuterungsbericht

Aufgestellt:
 Berlin, den 30.03.2011

DEGES
 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
 Zimmerstraße 54
 10 117 Berlin

gez. Behrmann

<p>Satzungsgemäß ausgelegen</p> <p>in der Zeit vom bis</p> <p>in der Stadt/Gemeinde/Amt </p> <p>Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekannt gemacht worden.</p> <p>Stadt/Gemeinde/Amt:</p> <p>(Dienstsiegel)</p> <p>..... (Unterschrift)</p>	<p>Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage</p> <p>Potsdam, den</p> <p style="text-align: center;">Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg</p> <p style="text-align: center;">Im Auftrag</p> <p>(Dienstsiegel)</p> <p>..... (Unterschrift)</p>
--	---

Inhaltsverzeichnis

0	Rechtsgrundlage und Zweck der Planfeststellung	6
0.1	Rechtsgrundlage der Planfeststellung	6
0.2	Zweck der Planfeststellung	6
1	Darstellung der Baumaßnahme	7
1.1	Planerische Beschreibung	7
1.1.1	A 14	7
1.1.2	Planungsabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)	8
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	9
1.2.1	A 14	9
1.2.2	Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)	9
2	Notwendigkeit der Baumaßnahme	10
2.1	Vorbemerkungen	10
2.2	Planrechtfertigung	12
2.3	Entwicklung des Projektes A 14, Magdeburg - Schwerin	12
2.3.1	Lage des Planungsraums der A 14 und Ausgangssituation	12
2.3.2	Bisheriger Planungsablauf	14
2.3.3	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004	16
2.4	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	18
2.4.1	A 14	18
2.4.2	Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)	20
2.5	Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele, Raumordnerische Entwicklungsziele	20
2.5.1	Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele	20
2.5.2	Raumordnerische Entwicklungsziele im Land Brandenburg	21
2.5.3	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	23
2.6	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	28
2.6.1	A 14	28
2.6.2	Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)	31
3	Vergleich der Varianten / Wahl der Linie / Detailvarianten / Entscheidungen	33
3.1	Trassenbeschreibung der großräumigen Varianten	33
3.1.1	Null-Variante / Null-Plus-Lösung	33
3.1.2	Variantenentwicklung / Variantenvorauswahl	37
3.1.3	Varianten des ROV	43
3.1.4	Ergebnis der Bewertung im ROV / Wahl der Linie	56
3.2	Abschnittsbildung / Vorausschau	60
3.2.1	Abschnittsbildung	60
3.2.2	Vorausschau	61
3.3	Trassenoptimierung im Planungsabschnitt VKE 1153	61
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme (VKE 1153)	62
4.1	Trassierung	62
4.1.1	Trassierung der A 14	62
4.1.2	Trassierung im Grundriss	62
4.1.3	Trassierung im Aufriss	63

4.2	Querschnitte / Fahrbahnaufbau	63
4.2.1	Querschnitt/Fahrbahnaufbau der A 14	63
4.3	Auswirkungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz	65
4.3.1	Trassierung, Querschnitte/Fahrbahnaufbau der zu verlegenden Straßen	65
4.3.2	Gestaltung der Knotenpunkte	67
4.3.3	Änderungen im Straßen- und Wegenetz	67
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	68
4.5	Entwässerung	70
4.5.1	Oberflächenentwässerung	70
4.5.2	Meliorationsanlagen	71
4.6	Ingenieurbauwerke	71
4.6.1	Notwendigkeit der Maßnahmen/Bauwerksgestaltung	71
4.6.2	Bauwerke, Konstruktion und Wahl der Hauptabmessungen	72
4.7	Straßenausstattung	75
4.8	Leitungen	76
5	Auswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt; Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen sowie sonstige Belange	78
5.1	Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens	78
5.2	Immissionsschutz	80
5.2.1	Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV und VLärmSchR 97	80
5.2.2	Lärmschutz als Maßnahme zur Schadensbegrenzung im SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“	81
5.2.3	Luftschadstoffe	81
5.3	Maßnahmen in Wasserschutzgebieten	82
5.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	82
5.4.1	Ergebnisse des landschaftspflegerischen Begleitplanes und Maßgaben im Sinne der Eingriffsregelung	82
5.4.1.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG	82
5.4.1.2	Gestaltungsmaßnahmen zur Sicherung und Einbindung der A 14	84
5.4.1.3	Ausgleichsmaßnahmen	84
5.4.1.4	Ersatzmaßnahmen	85
5.4.1.5	Zusammenfassende Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen	86
5.4.2	Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Maßnahmen im Sinne des FFH-Habitatschutzes	86
5.4.3	Ergebnisse des Artenschutzbeitrages und Maßnahmen im Sinne des Artenschutzrechts	89
5.5	Maßnahmen zum Schutz von Kultur- und Sachgütern	90
5.6	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	90
5.7	Verwendung von Bodenmassen / pechhaltiger Straßenbaustoffe und Abfallbeseitigung	91
5.8	Private Belange / Voraussichtlicher Flächenbedarf	91
6	Kostenträger	92
7	Durchführung der Baumaßnahme	93
7.1	Träger der Baumaßnahme	93

7.2	Zeitlicher Ablauf	93
7.3	Grunderwerb und Entschädigung	93
7.4	Auswirkungen während der Bauzeit	93
8	Umstufungen	96
	Abkürzungsverzeichnis	97
	Quellenverzeichnis	99

Bildverzeichnis

Bild 1:	Trasse der A 14 (EFRE-Großprojektantrag Magdeburg-Wismar).....	11
Bild 2:	Lage des Planungsraums für das Projekt A 14, Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin	13
Bild 3:	Untersuchte Netzalternativen in der Verkehrsuntersuchung Nordost	14
Bild 4:	Ausschnitt aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (2004).....	16
Bild 5:	Geplanter Trassenverlauf der A 14 gemäß Linienbestimmung 2005	19
Bild 6:	Erreichbarkeit von Anschlussstellen ohne A 14.....	26
Bild 7:	Erreichbarkeit von Anschlussstellen mit A 14	27
Bild 8:	Abschnitte der geplanten A 14 mit „Bündelungsvorteilen“	37
Bild 9:	Übersicht zur Variantenentwicklung und Variantenvorauswahl im Land Brandenburg.....	42
Bild 10:	Darstellung der Hauptvarianten des ROV	44
Bild 11:	Darstellung der Vorzugsvariante des ROV.....	58
Bild 12:	Umstufungskonzept im Raum Wittenberge	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsbelastung 2005 (DTV _w).....	20
Tabelle 2:	Prognose Verkehrsbelastung 2025 (DTV _w) - A 14	31
Tabelle 3:	Prognose Verkehrsbelastungen 2025 (DTV _w) - nachgeordnetes Netz.....	32
Tabelle 4:	Verkehrliche Wirkungen der A 14-Vorzugslösung und der „Null-Plus-Lösung“	35
Tabelle 5:	TA I (Süd), Teilabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich Wittenberge.....	52
Tabelle 6:	TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt.....	53
Tabelle 7:	TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow-West.....	54
Tabelle 8:	TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow-Ost	55
Tabelle 9:	Zu betrachtende Isophonen und deren Abstand von der Straßenachse.....	59
Tabelle 10:	Trassierungsparameter der durchgehenden Strecke der A 14 (Grundriss)	62
Tabelle 11:	Trassierungsparameter der durchgehenden Strecke der A 14 (Aufriss).....	63
Tabelle 12:	Bauklassen der durchgehenden Strecke der A 14	64
Tabelle 13:	Straßenquerschnitte und Bauklassen der umzuverlegenden Straßen	67
Tabelle 14:	Erforderliche Änderungen bzw. Kreuzungen im Straßen- und Wegenetz.....	68
Tabelle 15:	Bauwerke und ihre Hauptabmessungen.....	72
Tabelle 16:	Stützwände	74
Tabelle 17:	Lärm-, Irritationsschutzwände sowie Kollisionsschutzwände und -zäune	74
Tabelle 18:	Betroffene Versorgungsunternehmen und ihre Anlagen	76
Tabelle 19:	Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen	82
Tabelle 20:	Gestaltungsmaßnahmen.....	84
Tabelle 21:	Ausgleichsmaßnahmen	84
Tabelle 22:	Ersatzmaßnahmen.....	85
Tabelle 23:	Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000: FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036- 303)	86

Tabelle 24: Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Natura 2000:
FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306).....	87
Tabelle 25: Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	Natura 2000:
SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ (DE 3036-401)	88

0 Rechtsgrundlage und Zweck der Planfeststellung

0.1 Rechtsgrundlage der Planfeststellung

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Bundesautobahn 14 (A 14) im Abschnitt Verkehrseinheit 1153 (VKE 1153) Landesgrenze Sachsen-Anhalt (ST)/ Brandenburg (BB) - südlich AS Wittenberge ergibt sich aus den §§ 17, 24 Abs. 1 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) [0] in Verbindung mit §§ 3 und 11 Abs. 2 Gesetz zur Beschleunigung der Planung für Verkehrswege in den neuen Bundesländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) [1] in Verbindung mit Teil V, Abschnitt 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg (§§ 72 – 78 VwVfGBbg) [2] in der jeweils gültigen Fassung.

Neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Plangenehmigungen grundsätzlich nicht erforderlich.

0.2 Zweck der Planfeststellung

Bauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln.

Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privatrechtlichen Regelungen. Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen Anlagen notwendig werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen von Straßen mit anderen Verkehrswegen oder Gewässern zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) [3] in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- welche Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" im Sinne von § 34, Abs. 5 BNatSchG in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen nach den Landesgesetzen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Wohl der Allge-

meinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und welche dies sind,

- ob, falls solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Bauvorhaben unvereinbar sind, stattdessen dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld anzuerkennen ist.

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 A 14

Die A 14 soll künftig eine Verbindung zwischen Dresden über Leipzig und Magdeburg nach Wismar/Ostsee darstellen. Der planfestzustellende Bereich ist Bestandteil des Neubauabschnittes der A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, in den Bundesländern Sachsen-Anhalt (ST), Brandenburg (BB) und Mecklenburg-Vorpommern (MV). Mit diesem Abschnitt wird die Lücke zwischen der A 2 (Autobahnkreuz (AK) Magdeburg) und der A 24/A 14 (Autobahndreieck (AD) Schwerin) geschlossen.

Die A 14 ist eine Netzergänzung zur Komplettierung des Bundesfernstraßennetzes.

Der Neubau der A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, in den Ländern ST, BB und MV ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbÄndG) [4]) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im vordringlichen Bedarf ausgewiesen.

Im klassifizierten Straßennetz fungiert die A 14 zukünftig als großräumige Straßenverbindung zwischen den zentralen Orten Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Ludwigslust sowie Schwerin. Sie werden in einer direkten Nord-Süd-Achse miteinander verbunden. Darüber hinaus stellt die A 14 eine wichtige Verbindung zu den Ost- und Nordseehäfen sowie Skandinavien als auch zu den mitteldeutschen Ballungszentren (Halle, Leipzig usw.) und den südlich anschließenden Regionen dar.

Die geplante Maßnahme ist im Land Brandenburg in die folgenden drei Verkehrseinheiten (VKE) unterteilt:

- VKE 1153

Landesgrenze ST/BB (Elbebrücke) bis Anschlussstelle (AS) Wittenberge ¹⁾ (ohne AS),
Bau-km 0+000 - Bau-km 2+000 ²⁾
alte Bezeichnung VKE 3.2b

¹⁾ Bei der Benennung der Anschlussstellen handelt es sich um ortsbezogene Arbeitstitel.

²⁾ Die Baukilometrierung beginnt mit Bau-km 0+000 an der Landesgrenze ST/BB.

- **VKE 1154**
AS Wittenberge (mit AS) bis AS Karstädt (ohne AS),
Bau-km 2+000 - Bau-km 19+474,291 (= Bau-km 0+700 VKE 1155)
alte Bezeichnung VKE 4

- **VKE 1155**
AS Karstädt (mit AS) bis Landesgrenze BB/MV (mit AS Groß Warnow),
Bau-km 0+700 (= Bau-km 19+474,291 VKE 1154) - Bau-km 13+326
alte Bezeichnung VKE 5

Südlich der Landesgrenze Sachsen-Anhalt (ST) Brandenburg (BB) schließt im Land Sachsen-Anhalt die Verkehrseinheit

- **VKE 3.1/3.2a**
AS Seehausen (ohne AS) bis Landesgrenze ST/BB (Elbebrücke)
VKE 3.1 von Bau-km 0+150 bis Bau-km 7+500,
VKE 3.2a von Bau-km 0+000,819 bis Bau-km 3+156,357

an.

Für diese Verkehrseinheit wird durch des Land Sachsen Anhalt zeitnah mit der VKE 1153 ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

1.1.2 Planungsabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)

Die hier vorliegende Planfeststellungsunterlage beinhaltet die VKE 1153. Für die beiden Verkehrseinheiten VKE 1154 und VKE 1155 werden zur Zeit gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Bestandteile der Planungsmaßnahmen der VKE 1153 sind:

- Neubau der Autobahntrasse (Länge 2,000 km),
- die Umverlegung der B 189 (Länge 1,702 km)
- sowie der Bau von
 - o 5 Brückenbauwerken im Zuge der A 14,
 - o 3 Brückenbauwerken im Zuge der umverlegten B 189,
 - o 340 m Stützwände
- teilweise Umverlegung der Wahrenberger Straße/ Chaussee
- Schutzwände auf dem Bauwerk Elbebrücke (Gesamtlänge 540 m),
- Kollisionsschutzzäune (teilweise mit blickdichten Irritationschutzwänden) für Fledermäuse parallel zur A 14 bzw. zur umverlegten B 189 (Gesamtlänge 349 m),

Über die AS Vielbaum (ST) und AS Wittenberge (BB) ist die A 14 an das nachgeordnete Netz angeschlossen.

Inhalt dieser Planfeststellungsunterlage sind auch alle Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung und des Lärmschutzes für den genannten Bereich.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 A 14

Die Gesamtlänge des Neubaustrecke der A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin zwischen dem vorhandenen Ausbauende (= geplanter Bauanfang) an der AS Dahlenwarsleben und dem geplanten Ende am AD Schwerin beträgt ca. 157 km. Hiervon entfallen auf die Länder

- ST: ca. 97,2 km
- BB: ca. 32,1 km
- MV: ca. 27,4 km.

Die zukünftige Strecken- und Verkehrscharakteristik ist durch eine Entflechtung des großräumigen Durchgangsverkehrs vom kleinräumigen Quell- und Zielverkehr gekennzeichnet. Mit dem Neubau der A 14 wird eine leistungsfähige und großräumige Straßenverbindung für den überregionalen und regionalen Verkehr geschaffen. Damit wird das bestehende Straßennetz - vor allem die B 189 und B 5 - wesentlich und nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet und kann somit dem zwischengemeindlichen und flächenerschließenden Verbindungscharakter stärker gerecht werden.

Die A 14 stellt eine Fernautobahn mit kontinentaler Bedeutung außerhalb bebauter Gebiete dar. Sie wird nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) [9] einer Verbindungsfunktionsstufe 0, Straßenkategorie AS, zugeordnet. Die Verkehrscharakteristik ist überwiegend vom Fernverkehr geprägt, aber auch ebenso durch Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsverkehr gekennzeichnet.

Die gestreckte und großzügige Linienführung der geplanten A 14 und die Wahl des Straßenquerschnitts RQ 28 gemäß den „Richtlinie für die für die Anlage von Autobahnen (RAA) [5] entsprechen den Anforderungen an die verkehrliche Funktion einer Fernverkehrsverbindung.

1.2.2 Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)

Die Baulänge der A 14 in der VKE 1153 beträgt 2,00 km.

Die VKE 1153 nimmt die aus Süden (ST) kommende Trasse (VKE 3.1/3.2a) am Bauanfang an der Landesgrenze ST/BB auf und endet ca. 300 m südlich der AS Wittenberge (Verknüpfung der A 14 mit der B 189/B 195). Hier erfolgt der Übergang der VKE 1153 in die VKE 1154.

Vom Anfangspunkt (Bau-km 0+000) führt die Trasse der geplanten A 14 in nördlicher Richtung, umfährt östlich die Deponie der Stadt Wittenberge und das FFH- Gebiet „Krähenfuß“ und schließt bei Bau-km 2+000 an den VKE 1154 an.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorbemerkungen

Die A 14 soll das Autobahnnetz im Nordosten Deutschlands vervollständigen und zukünftig die deutschen Ostseehäfen mit den Oberzentren Schwerin und Magdeburg, sowie den Metropolregionen Halle / Leipzig und Zwickau / Chemnitz / Dresden durch eine leistungsfähige Autobahn verbinden.

Die A 14 zwischen Magdeburg und Halle wurde bereits im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) fertig gestellt. In Mecklenburg-Vorpommern ist der Abschnitt zwischen Wismar und dem AD Schwerin (A 14/A 24, Hamburg - Berlin) ebenfalls bereits in Teilen unter Verkehr.

Die derzeit noch nicht fertig gestellten Streckenabschnitte der A 14 zwischen Magdeburg und Wismar sollen durch den EU-Strukturfond EFRE mitfinanziert werden. Aus der Beantragung der EFRE-Fördermittel resultiert die Bezeichnung „A 14, Magdeburg - Wismar“.

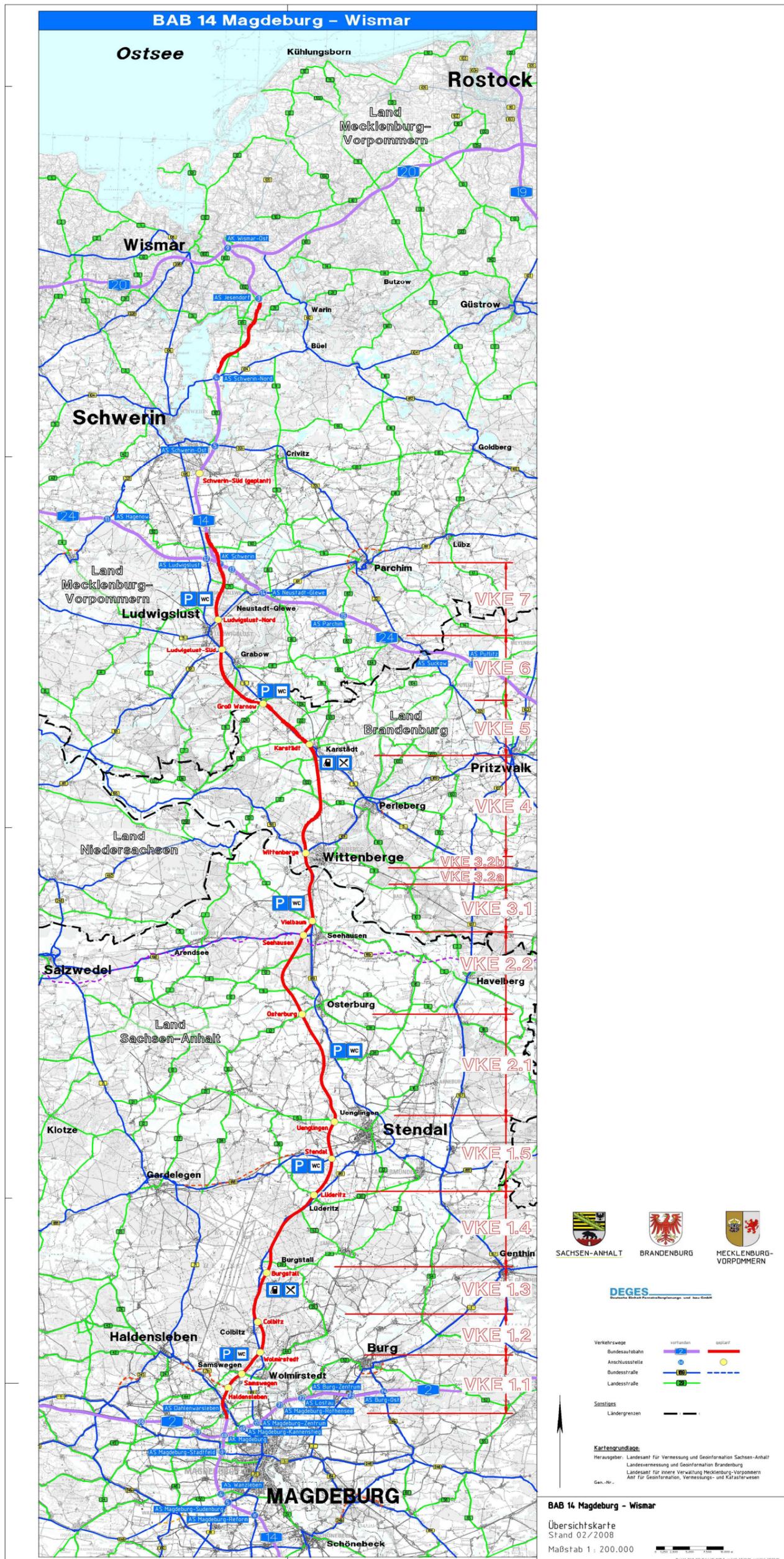


Bild 1: Trasse der A 14 (EFRE-Großprojektantrag Magdeburg-Wismar)

Bei den noch nicht fertig gestellten Streckenabschnitten (Bild 1) handelt es sich um

- die noch fehlende Teilstrecke der A 14 nördlich der A 24 in Mecklenburg-Vorpommern zwischen Schwerin-Nord und Jesendorf (derzeit im Bau) sowie
- die Schließung der rund 157 km langen Netzlücke zwischen Magdeburg und Schwerin bzw. zwischen der A 2 und der A 24.

Der Lückenschluss der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin wird derzeit durch die Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern geplant.

2.2 Planrechtfertigung

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbÄndG) [4] vom 04.10.2004 wurde der Neubau der A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der A 14 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) [4.1] vom 20.01.2005 gesetzlich festgestellt.

Der Bedarf für das Vorhaben ergibt sich ferner aus der für das Vorhaben erstellten Verkehrsprognose (Ergebnisse der Verkehrsprognose s. Kap. 2.6.1 und 2.6.2). Zudem ergibt sich der Bedarf für das Vorhaben auch aus weiteren verkehrlichen und verkehrspolitischen Zielen (s. Kap. 2.5.1). Damit ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben.

2.3 Entwicklung des Projektes A 14, Magdeburg - Schwerin

2.3.1 Lage des Planungsraums der A 14 und Ausgangssituation

Der Planungsraum der A 14 liegt in den Ländern ST, BB und MV zwischen der A 2 und der A 24 und bildet den Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin.

Die Lage des Planungsraums für das Projekt A 14 im Fernstraßennetz, mit den Autobahnen und den bedeutsamen Verkehrskorridoren des Transeuropäischen Netzes (TEN) A 2, A 24, A 10 und A 7, die die Metropolregionen Berlin, Hamburg und Hannover verbinden, ist in Bild 2 dargestellt.

Die Regionen, die im Zentrum des weiß dargestellten Großraums liegen, sind heute im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland unterdurchschnittlich an das Autobahnnetz angebunden und straßenseitig nur schlecht erreichbar. Die schlechte Erreichbarkeit gilt als ein wesentliches Hindernis für eine nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung.

Dies gilt in besonderem Maße für das Kerngebiet des Planungsraums der A 14. Die Regionen Altmark und Prignitz mit den Mittelzentren Salzwedel, Stendal und Wittenberge weisen einen ausgeprägten wirtschaftlichen Entwicklungsrückstand auf und sind sehr schlecht an das Autobahnnetz und bedeutsame zentrale Orte (Oberzentren) und Metropolregionen angebunden.

Mit dem geplanten Lückenschluss der A 14 zwischen der A 2 und der A 24 sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Hinterlandanbindung des Ostseehafens Wismar an Magdeburg und die Metropolregionen Halle/Leipzig und Dresden/Zittau/Chemnitz.
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Oberzentren und Gewährleistung der heute im Planungsraum nicht eingehaltenen Standards für die Mindesterschließbarkeit zur Daseinsvorsorge im Straßenverkehr.
- Verbesserung der Standortqualität und der Lagegunst durch eine angemessene Anbindung des Planungsraums an die großräumige Straßeninfrastruktur und damit Sicherstellung adäquater Potenzialfaktoren, die für eine nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung im Planungsraum der A 14 erforderlich sind.



Bild 2: Lage des Planungsraums für das Projekt A 14, Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin

2.3.2 Bisheriger Planungsablauf

Bereits im Jahr 1993 war die erforderliche Verbesserung der Straßennetzstruktur im Großraum zwischen den Autobahnen A 7, A 24, A 10 und A 2 Gegenstand des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen. Die verkehrlichen Defizite in diesem Raum hätten die Aufnahme des Vorhabens A 14 in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit gerechtfertigt. Aufgrund des nach der Wende außerordentlichen Nachholbedarfs in den neuen Ländern war dies zunächst nicht möglich.

Der Deutsche Bundestag hat daher die Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur Herstellung einer angemessenen Fernstraßenerschließung im Raum zwischen der A 7, A 24, A 10 und A 2 beschlossen. Auf dieser Grundlage wurde im Jahr 1993 in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern die Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) [6] beauftragt.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die A 14 wurden im Vorfeld der Bedarfsüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO, 1995/2002) Netzalternativen zur Verbesserung der Fernstraßenerschließung im Großraum zwischen den Metropolräumen Berlin, Hamburg und Hannover untersucht. Derartige Konzeptalternativen enthielten neue und auszubauende Autobahnen und Bundesstraßen in unterschiedlicher Lage und Verknüpfung und wurden im Hinblick auf ihre verkehrlichen Vor- und Nachteile miteinander verglichen (s. Bild 3). Umweltbelange wurden ebenfalls aufbereitet und in die Abwägungsentscheidung zur Einstellung des Vorhabens in den BVWP 2003 bzw. den späteren Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eingestellt.

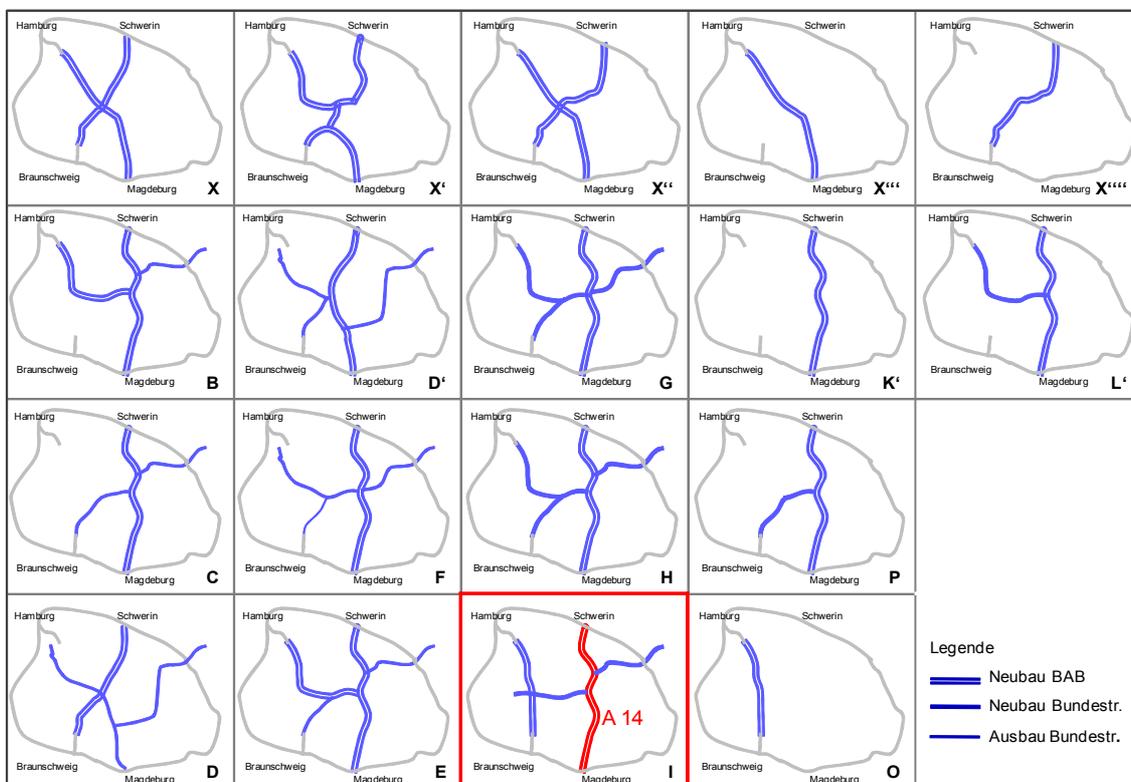


Bild 3: Untersuchte Netzalternativen in der Verkehrsuntersuchung Nordost

Aus der VUNO wurde die Netzalternative I (sogenannte „Hosenträger-Variante“) mit den neuen Netzelementen

- Neubau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin (durch die Länder ST, BB, MV),
- Neubau der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg (im Land Niedersachsen (NI)),
- Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der A 39 und der A 14 im Zuge der B 190n und Weiterführung dieser Verbindung nach Osten über Havelberg bis zur B 167 bei Neuruppin (durch die Länder NI, ST, BB) sowie
- Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung von der A 14 bei Wittenberge bis zur B 198 bei Neustrelitz im Zuge der B 189/B 198 (durch die Länder BB, MV),

als die am besten geeignete Netzkonzeption ermittelt. Die A 14 in der Lage Magdeburg - Wittenberge - Ludwigslust - Schwerin wurde als das mit Abstand wirkungsvollste und vordringlichste Projekt im Untersuchungsraum ermittelt. Die hohe Wirksamkeit der A 14 resultiert aus der direkten Nord-Süd-Führung des Trassenkorridors unter Einbeziehung der zentralen Orte (Einwohnerschwerpunkte) Stendal, Wittenberge und Ludwigslust.

Die Umweltrelevanz der Netzkonzeptionen wurde im Rahmen einer Risikoeinschätzung ermittelt und einbezogen. Dabei wurde ebenfalls betrachtet, ob in einem Linienkorridor Natura-2000-Belange berührt werden oder ob ggf. ein Korridor vorliegt, der den Zweck erfüllt und gleichzeitig Beeinträchtigungen in Natura-2000-Gebieten generell vermeidet. Auf Basis der zum Bearbeitungszeitpunkt bekannten Natura-2000-Kulisse wurde ermittelt, dass keine mit Natura-2000-Belangen konfliktfreie Lösung vorliegt. Jede Netzalternative erfordert ebenfalls die Querung der besonders sensiblen Elbeniederung.

Die Netzalternativen der VUNO belegen, dass keine der denkbaren konzeptionellen Alternativen vermeiden würde, an irgendeiner mehr oder weniger sensiblen Stelle den Natura-2000-Korridor der Elbe zu queren und dort unvermeidbar ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen der Gebiete zu führen. Im Gegenteil, die Ausrichtung des Korridors auf das Mittelzentrum Wittenberge führt unmittelbar in einen Querungsbereich, der durch die Stadtlage eine Zäsur im Natura-2000-Netz darstellt und der bereits infolge der vorhandenen, die Elbe querenden Verkehrswege eine Trassenbündelung ermöglicht, die dann gegenüber grundsätzlich anderen denkbaren Querungsbereichen einer Netzalternative zu kumulativen Vorteilen für die betroffenen Gebiete führt.

Aus der verkehrlichen und raumordnerischen Wirkungsanalyse ging das Autobahn-Projekt A 14, in der Streckenführung Magdeburg - Stendal - Wittenberge - Ludwigslust - Schwerin als das mit Abstand wirkungsvollste und vordringlichste Projekt im Untersuchungsraum der VUNO hervor.

2.3.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004

Auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO haben sich im Juli 2002 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Fachminister der Länder ST, NI, BB und MV auf die „Hosenträger-Variante“ als weiter zu verfolgenden Lösungsvorschlag verständigt. Die einzelnen Netzelemente wurden von den Ländern zur Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen angemeldet und im Rahmen der BVWP 2003 überprüft und bewertet, als Projekte mit Vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen übernommen sowie durch das 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004 bestätigt (s. Bild 4).

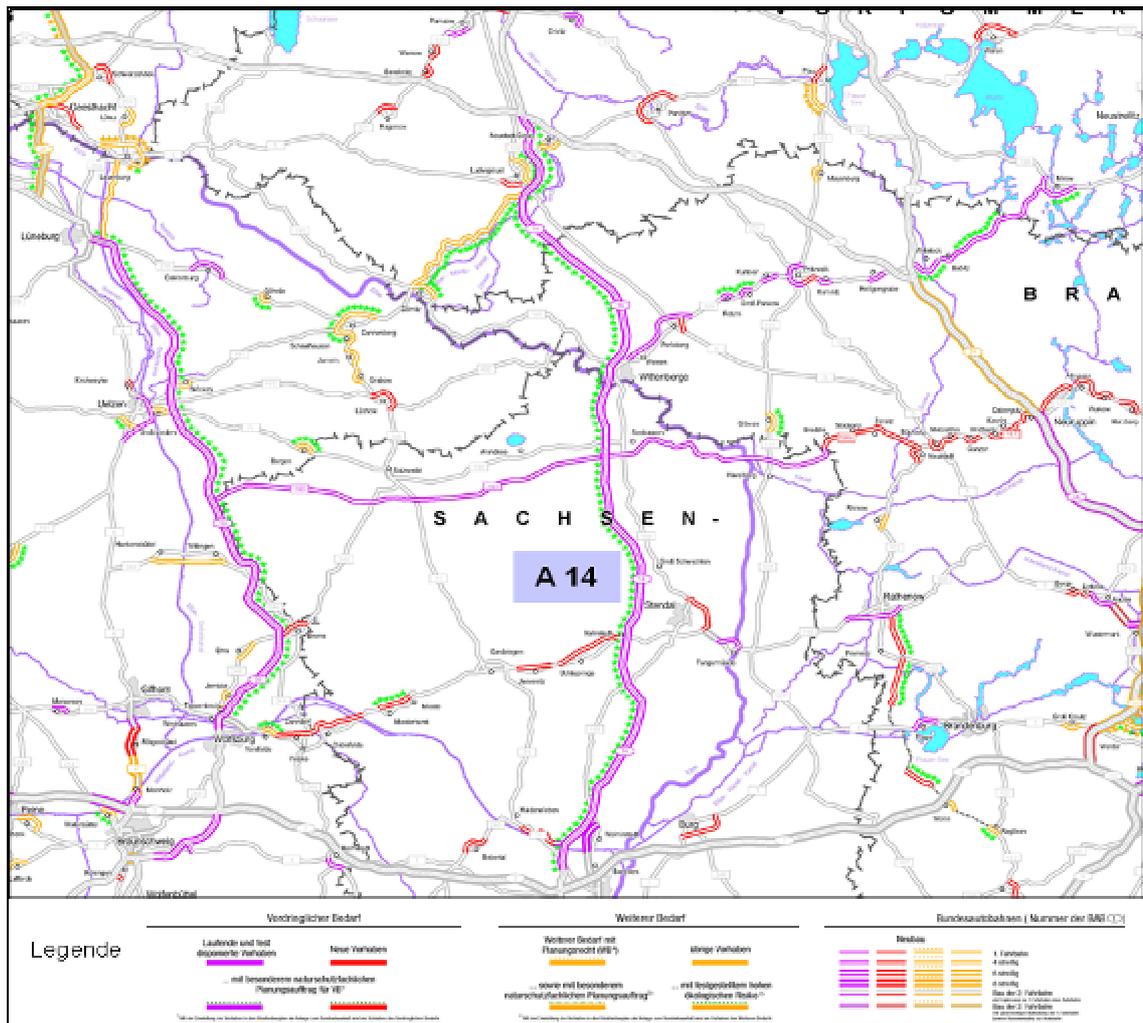


Bild 4: Ausschnitt aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (2004)

Das Projekt A 14 ist im Bedarfsplan in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf, laufendes und fest disponiertes Vorhaben, mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ eingestuft. Der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ ergibt sich aus dem Ergebnis der umweltseitigen Bewertung der BVWP-Maßnahmen (Umweltrisikoeinschätzung (URE) und Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE)) und verpflichtet im Rahmen der weitergehenden Planung des Projektes A 14 zum Nachweis, dass die besonderen umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekte sachgerecht bearbeitet und berücksichtigt sind.

In diesem Zusammenhang stehen die nach derzeitigem Planungsstand nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten, die die A 14 verursacht, im Blickpunkt erforderlicher Nachweise und Begründungen.

- **Schiennenverbindung Magdeburg- Schwerin**

Die Bedarfsüberprüfung im Rahmen der BVWP erfolgt verkehrsträgerübergreifend. Es werden großräumig wirksame Fernstraßenverbindungen wie die A 14 ebenso untersucht wie großräumig wirksame Schienenverbindungen.

Mit der Bedarfsfeststellung für die A 14 wird auf der Ebene der BVWP auch eine generelle Systementscheidung für den Verkehrsträger Straße getroffen. Dies ist gleichbedeutend damit, dass alternative Verkehrsträger (wie z.B. die Eisenbahn) Ziel und Zweck des Vorhabens nicht in gleichem Maße erfüllen können. Diese Feststellung ist im Fall der A 14 aus den im Folgenden genannten Gründen in vollem Umfang plausibel und sachgerecht:

- Der Planungsraum der A 14 verfügt über eine überdurchschnittliche Anbindung an das Schienenfernverkehrsnetz. Stendal liegt an der ICE-Fernverkehrsstrecke Berlin - Hannover und ist Verkehrsknotenpunkt zwischen dem Fernverkehr und dem regionalen Schienenverkehr.
- Eine Bahnverbindung für den Fernverkehr zwischen Magdeburg und Schwerin ist heute ebenfalls bereits vorhanden. Das Fahrtenangebot im Fernverkehr wurde auf dieser Strecke in den vergangenen Jahren von der DB AG allerdings reduziert. Derzeit verkehrt ein IC-Zugpaar pro Tag (Leipzig - Warnemünde). Die Strecke wird ansonsten durch den Regionalverkehr bedient, wobei mehr oder minder ein stündliches Angebot vorliegt, in der Regel mit einem Umstieg in Wittenberge (vgl. Reiseauskunft der DB AG).
- Auf der Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Magdeburg und Schwerin hat die Bahn heute bereits Fahrzeitvorteile gegenüber dem Pkw (2/2,5 Stunden mit IC/RE gegenüber 3 Stunden mit dem Pkw). Trotzdem liegt die Verkehrsnachfrage der Bahn nicht höher als 2.000 - 4.000 Reisende/Tag südlich von Stendal und 1.000 - 2.000 Reisende/Tag nördlich von Stendal (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Plan des Landes ST, 2005). Eine Nachfragezunahme auf der Bahnstrecke Magdeburg-Schwerin wird gemäß ÖPNV-Plan des Landes ST derzeit nicht erwartet.
- Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der geplanten A 14 liegt dem gegenüber mindestens 10fach höher als die Verkehrsnachfrage auf der vorhandenen Bahnstrecke Magdeburg - Schwerin. Die Verkehrsnachfrage der A 14 ist daher mit der Verkehrsnachfrage der Bahnstrecke Magdeburg - Schwerin in der Größenordnung nicht direkt vergleichbar.
- Für den Fall, dass die Nachfrage im Personen- oder im Güterverkehr auf der Bahnstrecke Magdeburg - Schwerin zunehmen sollte, liegen ausreichende Kapazitätsreserven vor. Die bereits vorhandene Bahnverbindung Magdeburg - Schwerin unterliegt jedoch offensichtlich anderen Verkehrszwecken als die A 14 und kann die A 14 nicht ersetzen.

Die Bahnverbindung Magdeburg - Schwerin kann somit als nicht planungszielkonform aus jedweder Alternativenbetrachtung ausgeschlossen werden.

2.3.4 Linienbestimmung

Mit der Einstufung der A 14 in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen 2004 wurde die Projektentwicklung der A 14 auf der übergeordneten Planungsebene des Bundes abgeschlossen.

Zur Konkretisierung der Linienführung haben die Länder ST, BB und MV eine länderübergreifende Vorplanung sowie umfangreiche Untersuchungen zu den Natura-2000-Belangen durchgeführt. In den Raumordnungsverfahren (ROV) der Länder wurde die Vorzugslösung für die A 14 erarbeitet.

Für den Abschnitt der A 14 im Land BB wurde das ROV mit der Landesplanerischen Beurteilung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vom 15.12.2004 abgeschlossen und die ausgewiesene Vorzugslösung bestätigt. Diese Vorzugslinie war Grundlage für den Antrag auf Bestimmung der Linie (20.12.2004) der A 14 zwischen den Landesgrenzen ST/BB und BB/MV nach § 2 VerkPBG beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Linienbestimmung erfolgte mit Schreiben vom 31.08.2005. Die im Rahmen des ROV untersuchten Linienvarianten und die wesentlichen Gründe für die Wahl der Vorzugslösung sind in den Kap. 3.1.2 bis 3.1.4 dieses Erläuterungsberichtes dargestellt.

Der Trassenverlauf in der Achse Magdeburg - Stendal - Wittenberge - Schwerin gemäß Linienbestimmung für die gesamte A 14 ist in Bild 5 dargestellt.

2.4 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

2.4.1 A 14

In den vorangegangenen Untersuchungen (VUNO, ROV) wurden die vorhandenen verkehrlichen und raumordnerischen Defizite im Untersuchungsraum der A 14 ausführlich beschrieben. Im Wesentlichen sind das:

- unzureichende Anbindung des Untersuchungsraumes an das Transeuropäische Fernstraßennetz,
- stark unterdurchschnittliche Erreichbarkeit von Autobahnanschlussstellen im Bundesvergleich und damit verbunden eine unbefriedigende Raumerschließung,
- stark unterdurchschnittliche Erreichbarkeit von zentralen Orten (Mittel-, Oberzentren) und Wirtschaftsstandorten,
- überdurchschnittliche Fahrzeiten zu zentralen Orten,
- stark unterdurchschnittliche Erreichbarkeit von Verkehrszellen mit daraus resultierender schlechter Lagegunst von Einwohner- und Arbeitsplatzstandorten,
- geringe Verkehrsqualität der im Untersuchungsraum vorhandenen Bundesstraßen durch Überlagerung von Fernverkehr mit regionalem/lokalem Erschließungsverkehr sowie dem langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr.

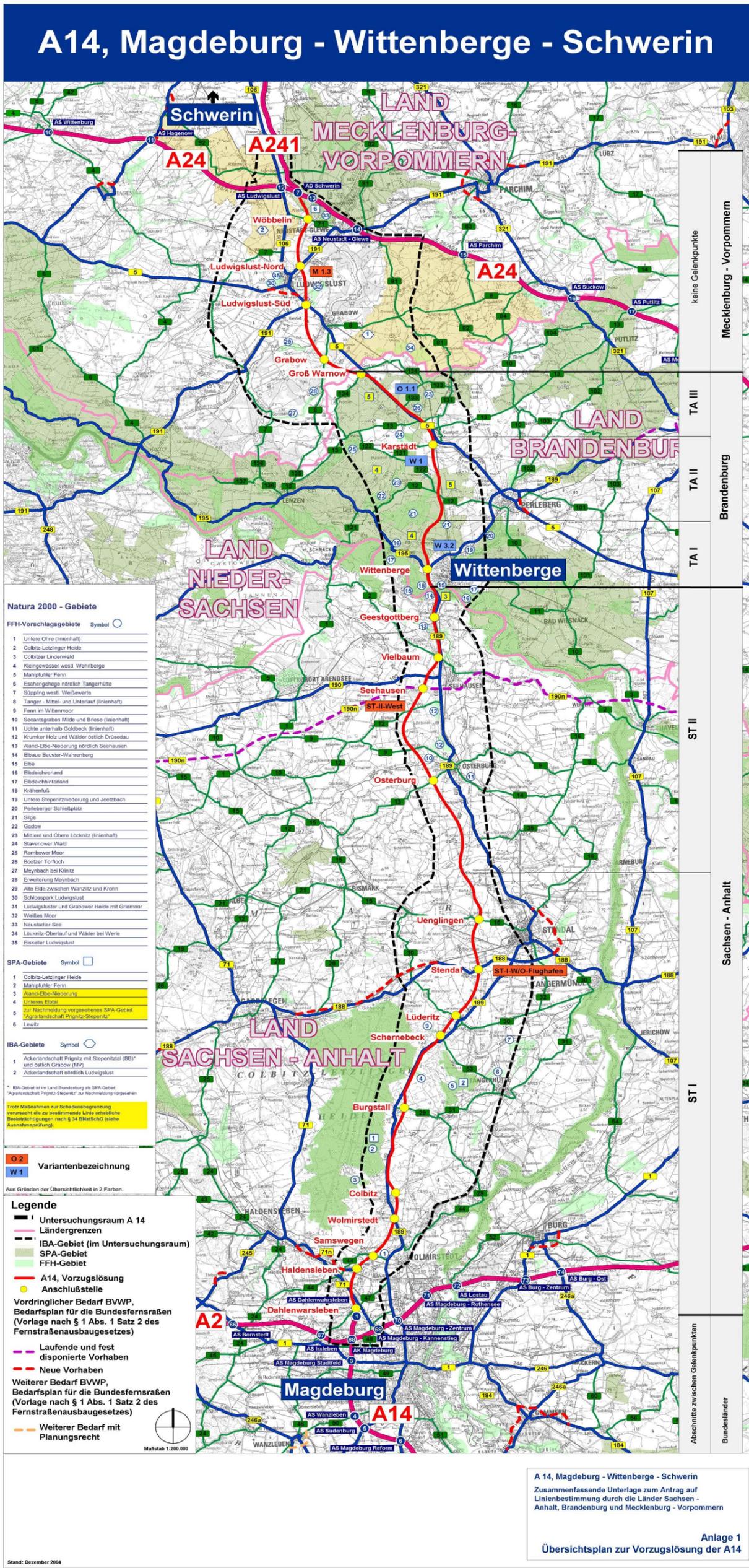


Bild 5: Geplanter Trassenverlauf der A 14 gemäß Linienbestimmung 2005

2.4.2 Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)

Die im Planungsabschnitt vorhandenen Bundes- und Landesstraßen weisen entsprechend der Straßenverkehrszählung 2005 nachstehende durchschnittliche, werktägliche Verkehrsmengen (DTV_w) auf:

Tabelle 1: Verkehrsbelastung 2005 (DTV_w)

Straße	von	nach	DTV_w Kfz/24 h
B 189	Landesgrenze ST/BB	Wittenberge (B 195)	9.000
B 189	Wittenberge (B 195)	Perleberg	13.000
B 195	Wittenberge (B 189)	Lenzen	3.000

Das vorhandene Straßennetz ist derzeit noch in der Lage, die vorhandenen Verkehrsmengen ohne wesentliche Behinderungen aufzunehmen. Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Wittenberge aus den Ländern ST und MV sowie aus den nordwestlich und nördlich von Wittenberge liegenden Gemeinden (z.B. Karstädt) ist bei dem derzeitigen Straßennetz unbefriedigend.

2.5 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele, Raumordnerische Entwicklungsziele

2.5.1 Verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele

Mit dem Bau der A 14 zwischen den Oberzentren Magdeburg und Schwerin werden folgende verkehrliche und verkehrspolitische Planungsziele verfolgt:

- Schaffung einer leistungsfähigen, großräumigen Verbindungsachse zwischen den Verdichtungsräumen Magdeburg, Halle/Leipzig im Land ST und den Nord- und Ostseehäfen sowie den Verdichtungsräumen Schwerin, Hamburg und Rostock,
- Anbindung der Mittelzentren,
- Schaffung einer bedarfsgerechten Straßenverbindung zwischen den zentralen Orten im regionalen und überregionalen Maßstab,
- Anbindung von landesbedeutsamen Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsanlagen sowie Schwerpunktstandorten für Industrie und Gewerbe,
- Verbesserung der europäischen Verkehrsbeziehungen und Bündelung des Verkehrs durch den Lückenschluss im Autobahnnetz,
- Verbesserung der Infrastruktur,
- Verbesserung der Standortbedingungen für die Gewerbe- und Industrieschwerpunkte,
- Schaffung von ausgeglichenen wirtschaftlichen und infrastrukturellen Verhältnissen,
- Erschließung der Naherholungsstandorte und Förderung des Tourismus.

Mit der durch den Bau der A 14 entstehenden wesentlichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur werden günstige Voraussetzungen für die Stabilisierung und die weitere Entwicklung der

Wirtschaft sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen hergestellt.

Des Weiteren kommt es durch den Neubau der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin auf Grund der verbesserten Erreichbarkeit der Region zu einer deutlichen Aufwertung der Fremdenverkehrswirtschaft.

Allgemein und zusammenfassend können die verkehrlichen, verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und raumbedeutsamen Wirkungen für den Planungsraum der A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin mit Blick auf die Verbesserung der Entwicklungsperspektiven und der Potenziale für eine nachhaltige Regionalentwicklung wie folgt beschrieben werden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Oberzentren und dadurch Sicherstellung der raumordnerisch relevanten Mindeststandards für die Erreichbarkeit im Rahmen der staatlichen Daseinsvorsorge,
- Unterstützung der Tragfähigkeit und Verbesserung der Versorgungsqualität in Bezug auf das System der Zentralen Orte,
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der hochwertigen Fernverkehrsverbindungen im Straßenverkehr mit angemessenem Zeitaufwand,
- Verbesserung der Standortqualität (Lagegunst) hinsichtlich der Ansiedlung von Arbeitsplätzen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitsplätzen inner- und außerhalb des Planungsraums.

2.5.2 Raumordnerische Entwicklungsziele im Land Brandenburg

Zunächst ist anzumerken, dass im Bereich des Bundesfernstraßenrechts fernstraßenbezogenen Erfordernissen der Raumordnung (§ 3 Ziffer 1 Raumordnungsgesetz (ROG)) [7], insbesondere Zielen der Raumordnung (§ 3 Ziffer 2 ROG) nur eingeschränkte Bedeutung zukommt. Das Raumordnungsrecht ist kein die anderen Bereiche überspielendes „Superplanungsrecht“. Dies ergibt sich für den Bereich des Fernstraßenplanungsrechts insbesondere etwa aus den § 5 ROG, § 16 Abs. 2 Satz 1 FStrG sowie der Kompetenz zur Fachplanung. Allerdings enthalten Erfordernisse der Raumordnung Abwägungsmaterial, wie es sich insbesondere aus § 4 Abs. 2 ROG ergibt. Auch können landesplanungsrechtlich formulierte verkehrliche und verkehrspolitische Absichten zum Ausdruck bringen, die die für die Fernstraßenplanung zuständigen Stellen der Straßenbauverwaltung teilen bzw. sich zu eigen machen können.

Dies vorausgeschickt, gilt Folgendes: Vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs der Regionen in Europa und der Schaffung annähernd gleicher Lebensbedingungen in Deutschland bestehen ungünstige Entwicklungsperspektiven zwischen A 2, A 10, A 24 und A 7 und somit raumordnerischer Handlungsbedarf.

Der Neubau der A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, entspricht den vorliegenden raumordnerischen Handlungsansätzen. Im Leitbild für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik

Deutschland ist in der Achse Dresden - Magdeburg - Schwerin - Wismar/Ostseehäfen eine notwendige Verkehrsverbesserung durch Verbindungen für Transitverkehre dargestellt. Dies wird durch die Landesentwicklungsplanung der Länder gestützt. Im Land BB ist die A 14 im „Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin/Brandenburg“ als zu entwickelnde, großräumige Straßenverbindung vorgesehen. Der Neubau der A 14 stimmt mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung des Landes BB zur Wirtschaftsentwicklung der Prignitz überein.

Das Vorhaben A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, wird insbesondere auch durch raumordnerische und regionalwirtschaftliche Potenzialwirkungen begründet, die mit der Verbesserung der Erreichbarkeit einhergehen.

Der Untersuchungsraum der A 14 - und die Region Prignitz im Besonderen - haben aufgrund starker struktureller und wirtschaftlicher Defizite (niedrige und abnehmende Bevölkerungsdichte, schlechte Erreichbarkeit, geringe Wirtschaftskraft, sehr hohe Arbeitslosigkeit) einen Entwicklungsrückstand sowie Wettbewerbs- und Entwicklungsnachteile innerhalb Deutschlands und im europäischen Vergleich. Es besteht daher ein erheblicher Handlungsbedarf zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse, um die räumlichen und strukturellen Ungleichgewichte zwischen den bis zur Herstellung der Einheit Deutschlands getrennten Gebieten auszugleichen sowie die Entwicklung und strukturelle Anpassung (Ziel-1-Gebiet der EU) im Untersuchungsraum zu fördern. Im Vordergrund stehen dabei:

- die Förderung eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums mit Schwerpunkten bei der Reduzierung der Arbeitslosigkeit durch Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen sowie der Ansiedlung von Unternehmen,
- die Verbesserung der Erreichbarkeit des Entwicklungsraumes durch eine leistungsfähige Anbindung an das Autobahnnetz bzw. transeuropäische Straßennetz.

Die A 14 stellt die Anbindung an das transeuropäische Straßennetz sicher und verbessert die Erreichbarkeit des Untersuchungsraums im nordwestlichen Brandenburg grundlegend. Die verbesserte Erreichbarkeit bezieht sich auf folgende Aspekte:

- Verbesserung der Verbindungsqualitäten und Fahrzeiteinsparungen zwischen Wittenberge und anderen zentralen Orten,
- Fahrzeiteinsparungen > 30 Minuten auf den Relationen zwischen Wittenberge und den Oberzentren Magdeburg, Schwerin, Hamburg und Lübeck,
- Fahrzeiteinsparungen > 10 Minuten auf den Relationen zwischen Wittenberge und Hagenow, Ludwigslust, Stendal und Gardelegen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit/Lagegunst einzelner Standorte (Verkehrszellen) bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit von Einwohnern und Arbeitsstätten,
- Die Zahl der von Wittenberge aus in 60-Minuten-PKW-Fahrzeit erreichbaren Einwohner infolge der A 14 erhöht sich um das mehr als 2 fache,

- In der Summe erhöht sich im Korridor der A 14 die Einwohnererreichbarkeit um 20 %.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist in der Wirkungskette zur Steigerung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit der Region Prignitz von entscheidender Bedeutung und hat positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, wie zum Beispiel

- Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Verbesserung der regionalen Entwicklungschancen,
- Induzierung von Investitionen,
- Ansiedlung von Unternehmen,
- Erschließung von Gewerbestandorten sowie
- Stärkung der Funktion der zentralen Orte Wittenberge und Perleberg.

Wesentliche Vorteile dieser neuen Straßenverbindung für das Land BB sind:

- Erschließung des nordwestlichen Gebietes von BB,
- Anbindung der Region an das Transeuropäische Fernstraßennetz,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten (Wittenberge, Karstädt) und Erhöhung der Lagegunst des gesamten Prignitzer Raums, verbunden mit der Verbesserung der Entwicklungschancen der Region,
- Verringerung von Reisezeiten und Verbesserung der Verbindungsqualität auf raumordnerisch relevanten Verbindungen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte Wittenberge und Perleberg und dadurch Stärkung ihrer Funktion.

Für die Verbesserung der raumordnerischen und regionalplanerischen Rahmenbedingungen ist wichtig, dass die A 14 realisiert wird.

2.5.3 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Das maßgebende Planungsziel für die A 14 ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren des bisher ungenügend erschlossenen Raumes. Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass sich dieses Planungsziel (nicht das Vorhaben selbst) aus grundlegenden staatlichen Aufgaben zwingend ergibt und die zwingenden und langfristigen Gründe des öffentlichen Interesses repräsentiert, die für das Vorhaben A 14 sprechen.

Das Planungsziel ist inhaltlich unmittelbar mit dem BVWP verknüpft, wobei aus der Bedarfsfeststellung für die A 14 gemäß 5. FstrAbÄndG und dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 allein noch keine zwingenden Gründe für den Bau der A 14 abgeleitet werden können. Es leitet sich zum einen aus vorliegenden Grundlagendaten bzw. sogenannten „Indikatoren“ ab, die das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Rahmen der Raumb Beobachtung ermittelt und die die schwerwiegenden Defizite im Planungsraum der A 14 allgemein nachvollziehbar erklären. Aufbauend auf diesen Indikatoren bestätigen gewichtige programmatische Aussagen der übergeordneten Planungsebenen des Bundes, insbesondere in den Veröffentlichungen

-
- Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland und
 - Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007 - 2013 (kurz: OP Verkehr)
- den zwingenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Planungsraum der A 14.

Die Indikatoren des BBR zeigen für den Planungsraum der A 14 - im Vergleich zum Durchschnittswert für den Bund und zu den Durchschnittswerten für die alten und die neuen Länder - durchgängig schlechtere und ungünstigere Kenngrößen, z.B. hinsichtlich

- der Arbeitslosigkeit,
- des Bruttoinlandproduktes,
- der Steuerkraft/ der Transferleistungen,
- der Abwanderung von jungen Menschen aus der Region und
- der Erreichbarkeit im Straßenverkehr.

Aus den genannten Indikatoren leitet das BBR zusammenfassend starke und sehr starke Entwicklungsprobleme im Planungsraum der A 14 ab.

Besonders deutlich wird dies dadurch, dass außerordentlich viele junge Menschen auf Arbeits- und Ausbildungsplatzsuche (3,5 - 4,3-fach mehr als im Durchschnitt der neuen Länder) gezwungen sind, die Region endgültig zu verlassen, weil sie keine geeigneten Angebote im Planungsraum vorfinden bzw. mit vertretbarem Zeitaufwand erreichen können. Dies schwächt das Einwohner- und Kompetenzpotenzial, das für eine zukunftsfähige Regionalentwicklung notwendig wäre und führt überdies zu Verwerfungen in der Sozialstruktur der Bevölkerung. Die geringe Finanzkraft zwingt die Kommunen, öffentliche Leistungen der Daseinsvorsorge z.B. im ÖPNV oder für Bildungs- und Kulturangebote zu beschränken.

In diesem Kontext hat die schlechte Pkw-Erreichbarkeit ein besonderes Gewicht, da der für die Daseinsvorsorge geltende Mindeststandard in der Erreichbarkeit von Oberzentren in Deutschland (binnen 60 min) im Planungsraum nicht gewährleistet ist.

Die Bevölkerung im Planungsraum muss einen unverhältnismäßig hohen Zeitaufwand in Kauf nehmen, um ein Oberzentrum zu erreichen, wo sich Angebote zur Daseinsvorsorge sowie Arbeitsplätze konzentrieren. Dies resultiert aus der mangelhaften Anbindung des Planungsraums an das Autobahngrundnetz und ist ein gravierender Standortnachteil im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland. Der im Grundgesetz sowie im Raumordnungsgesetz (ROG) verankerte Auftrag, die Chancengleichheit in den Regionen und Teilräumen Deutschlands sicherzustellen bzw. gleichwertige Lebensverhältnisse durch „die Gewährleistung von Mindeststandards in Bezug auf Zugang und Angebot an Daseinsvorsorge, Erwerbsmöglichkeiten und Infrastrukturausstattung“ herzustellen, ist im Planungsraum der A 14 nicht erfüllt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit im Planungsraum der A 14 dient somit der Erfüllung des gesetzlichen Auftrags zur Sicherung der Daseinsvorsorge und stellt ein zwingendes öffentliches Interesse dar.

Dieses zwingende öffentliche Interesse wird sowohl durch die Leitbilder der Raumentwicklung in Deutschland als auch durch die EU-Förderstrategie in vollem Umfang bestätigt. Die übergeordneten Planungsebenen des Bundes wie auch die EU-Förderpolitik sind dabei generell der Nachhaltigkeit verpflichtet, so dass hier auch ein langfristiges Interesse vorliegt.

Das Programmziel des OP Verkehr zur Umsetzung der EU-Förderstrategie in Deutschland (EF-RE, 2007 - 2013) heißt „Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur als Potenzialfaktor einer nachhaltigen Regionalentwicklung“ und beschreibt den übergeordneten Gesamtbeitrag, der mit der Verbesserung der Erreichbarkeit durch das Projekt der A 14 im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden soll. Die Wirkungsuntersuchungen, die für die A 14 durchgeführt wurden, zeigen, dass die A 14 die Zielerwartungen in vollem Umfang erfüllt.

Die Realisierung der A 14 reduziert die Fahrzeit zwischen den Oberzentren Magdeburg und Schwerin um mehr als 30 Minuten. Sie erzielt damit auch signifikante Fahrzeitverbesserungen in den heute prekären Relationen zwischen den zentralen Orten im Planungsraum und den Oberzentren. Durch die Realisierung der A 14 werden die Standards der Mindestreichbarkeit zur Daseinsvorsorge gewährleistet.

Die A 14 verbessert die Standortqualität und Lagegunst des Planungsraums, wodurch sich die Chancen für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen erhöhen und die Erreichbarkeit weiter entfernter Arbeitsplatzschwerpunkte bei vertretbarem Zeitaufwand erheblich verbessert wird. Bei einer Fahrzeit bis 45 min erhöht sich das Potenzial erreichbarer Einwohner und Arbeitsplätze gegenüber heute nahezu um den Faktor 2,5.

Die Realisierung der A 14 verbessert die Fahrzeiten zur nächsten Autobahnanschlussstelle für rund 330.000 Einwohner. Diese benötigen heute im Mittel 52 Minuten Fahrzeit bis zur nächsten

Anschlussstelle (s. Bilder 6 und 7). Diese Fahrzeit verkürzt sich durch die A 14 auf 21 Minuten und erreicht somit einen allgemein üblichen Standard in Deutschland.

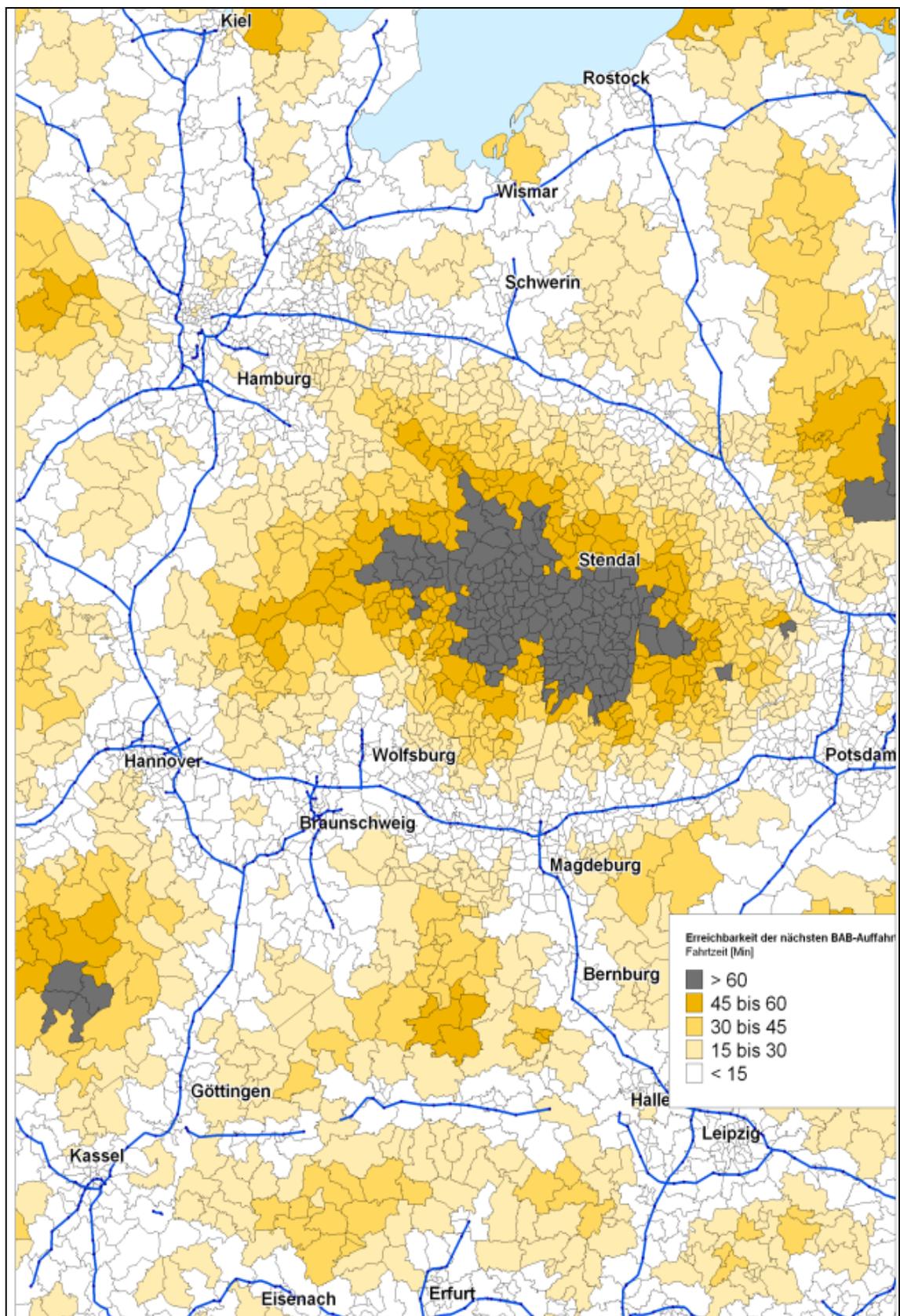


Bild 6: Erreichbarkeit von Anschlussstellen ohne A 14 [8]

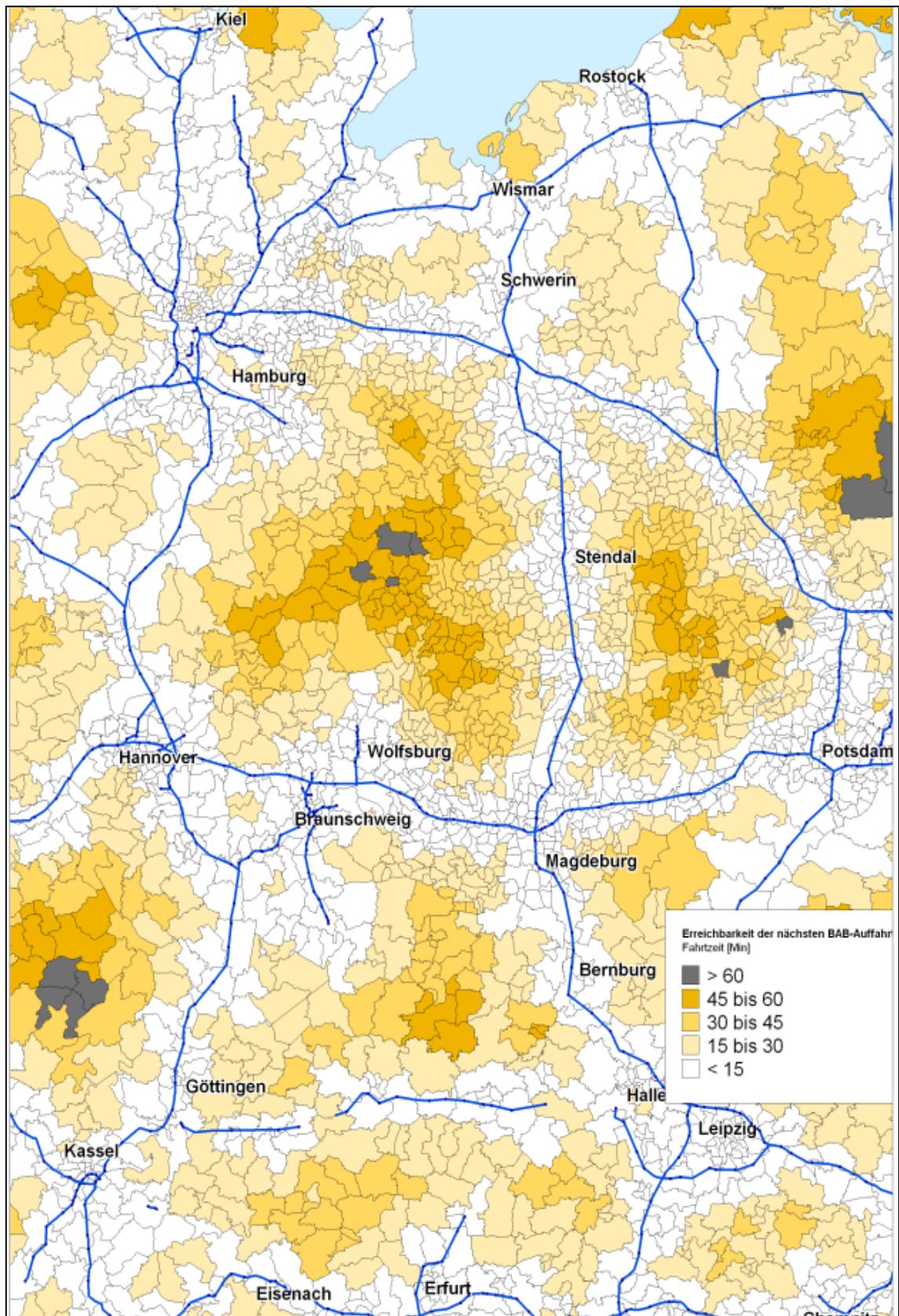


Bild 7: Erreichbarkeit von Anschlussstellen mit A 14 [8]

Die A 14 beseitigt die heute vorliegende Benachteiligung in der Straßeninfrastrukturausstattung des Raumes zwischen Magdeburg und Schwerin und ist zur Gewährleistung der Erreichbarkeitsstandards in der Daseinsvorsorge in diesem Raum unerlässlich. Die A 14 verbessert die Standortqualität und die Lagegunst und ist somit ein wesentlicher und adäquater Potenzialfaktor für eine nachhaltige Entwicklung des Planungsraums.

Die für das Vorhaben sprechenden Planungsziele liegen im zwingenden öffentlichen Interesse. Auf die ausführlichen Darlegungen in „Beiträge zur Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG für den Lückenschluss der A 14 zwischen der A 2 und der A 24 (Magdeburg-Schwerin)“ [8] wird hingewiesen.

2.6 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

2.6.1 A 14

Verkehrsuntersuchung zum Prognosehorizont 2025

Allgemeines

Der Planung der A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin sind Prognoseverkehrsdaten zu Grunde zu legen, die auf aktuellen, großräumig angelegten Verkehrsprognosen basieren.

Die im Rahmen der Planung für die VKE 1153 genutzte Verkehrsuntersuchung basiert auf der Verkehrsprognose 2015 des Bundesverkehrsministeriums, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2003 auf der Grundlage des „Integrationsszenarios“ erarbeitet wurde.

Seit dem Frühjahr 2008 liegt eine neue, im Auftrag des BMVBS erstellte Verkehrsprognose 2025, die sogenannte „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025“ (kurz: Verflechtungsprognose 2025) vor. Diese Verflechtungsprognose wurde verkehrsträgerübergreifend, unter Berücksichtigung aktuellster Informationen zur demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und im angrenzenden Umland erarbeitet. Gemäß Vorgaben des BMVBS, ist diese Verkehrsprognose 2025 für neue projektspezifische Verkehrsuntersuchungen für Bundesfernstraßen-Maßnahmen als Rahmen gebende Planungsgrundlage zu berücksichtigen.

Den Antragsunterlagen für die vorliegende VKE liegen deshalb die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung für die A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin, Verkehrsprognose 2025 (Oktober 2008) zu Grunde.

Grundlagen und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung A 14 - 2025

Die Entwicklung des Kfz-Verkehrs wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nicht isoliert für den Einzugsbereich der A 14 prognostiziert, sondern aus der aktuellen deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2025 übernommen, die sich auf den Zeitraum 2004 bis 2025 bezieht. Dieser Verflechtungsprognose 2025 liegen die sozioökonomischen Leitdaten (Einwohner nach Alters-

struktur, Schüler, Studenten, Auszubildende, Haushalte, Bruttowertschöpfung, Erwerbstätige, Pkw-Bestand, Pkw-Dichte) zu Grunde. Weiterhin sind die Ergebnisse der Verkehrsnachfrageprognose nach Personen- und Güterverkehr für Gesamtdeutschland und den Untersuchungsraum der A 14 berücksichtigt.

Die Verkehrsprognose 2025 ist in der räumlichen Aufgliederung nach Kreisen erarbeitet, die eine regional differenzierte Übertragung der Ergebnisse in die Verkehrsdatenstruktur der Verkehrsuntersuchung für die A 14 ermöglicht.

Das Prognose-Netz 2025 wurde erstellt, indem das Bestandsnetz 2005 um alle Maßnahmen des gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, Stufe Vordringlicher Bedarf, ergänzt wurde.

Zu Ermittlung der Verkehrsnachfrage erfolgten im Rahmen von Simulationsprozessen im Verkehrsmodell quantifizierte Beschreibungen der Verkehrsangebote und folglich der Fahrgelegenheiten, wobei neben der Siedlungsstruktur und den Verhaltensmustern der Bevölkerung die Verkehrsinfrastruktur wesentlichen Einfluss auf Art und Umfang der Verkehrsteilnahme nimmt.

Die von der A 14 ausgehende Verkehrsanziehung und damit die Veränderung der Verkehrsbelastungen infolge der Realisierung der A 14 wurde mit Hilfe einer Netzberechnung ermittelt, wobei für die Verkehrsströme des Pkw- und des Lkw-Verkehrs im Prognosejahr 2025 Routenwahlsimulationen und Umlegungen durchgeführt wurden.

Die Verkehrsbelastungen wurden jeweils für den Netzzustand ohne A 14 (Bezugsfall) und mit A 14 (Mit-Fall) ermittelt. Aus den streckenbezogenen Belastungsdifferenzen zwischen den beiden Simulationsfällen lassen sich die verkehrlichen Wirkungen der A 14 ableiten.

In dem Verfahren (dynamisches Capacity-Restraint-Verfahren) wird bei der Simulation des Routenwahlverhaltens vorausgesetzt, dass die Kfz-Fahrer keine vollständige Kenntnis der aktuellen Verkehrssituation im Netz besitzen. Jeder Fahrer schätzt die seiner Routenwahl zu Grunde liegenden Widerstände im Netz subjektiv ein, so dass weitgehend wirklichkeitsgetreue Abbildungen des Verkehrsgeschehens simuliert werden.

Bei der Routenwahlsimulation werden jeder Fahrtenkategorie auf Grund ihrer zu erwartenden Netzkenntnis (z. B. Durchgangsverkehr oder planungsraumbezogener Verkehr, Pendlerfahrten oder Gelegenheitsfahrten) unterschiedliche Parameter zur Abbildung der Routenwahlvorgänge zugewiesen.

Die auf den Streckenabschnitten der A 14 zu erwartenden Prognoseverkehrsbelastungen wurden mit den beschriebenen Verfahren der Netzberechnung für die Planfälle Prognose-Netz 2025 ohne und mit A 14 ermittelt.

Die A 14 wird im Jahr 2025 im Bereich Brandenburg Verkehrsbelastungen von 19.200 bis

insbesondere aus einem starken Anwachsen des Fernverkehrs, das aus dem Fortschreiten des globalen Warenaustauschs sowie der arbeitsteiligen Produktion resultiert.

Grundsätzlich weist die Verkehrsprognose 2025 für die A 14 nach wie vor auf einen hohen Bedarf hin und dokumentiert, dass die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehene A 14 gerechtfertigt ist.

Die „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin (Stand: Oktober 2008)“ prognostiziert für das Jahr 2025 folgende Verkehrsbelastungen:

Tabelle 2: Prognose Verkehrsbelastung 2025 (DTV_w) - A 14

Zwischen den Knotenpunkten		DTV _w ¹⁾ [Kfz/24 h]	DTV _w -SV ²⁾ [Kfz/24 h]
AS Dahlenwarsleben (Ende der vorhandenen A 14)	AS Vielbaum	von 23.800 bis 33.600	von 6.600 bis 7.400
AS Vielbaum	AS Wittenberge	25.400	6.600
AS Wittenberge	AS Karstädt	19.200	5.600
AS Karstädt	AS Groß Warnow	23.400	6.000
AS Groß Warnow	AS Ludwigslust-Süd	22.200	5.800
AS Ludwigslust-Süd	AK Schwerin (Ende der Planungsstrecke der A 14)	von 19.400 bis 22.200	von 5.600 bis 6.000

1) Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

2) Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke für Schwerverkehr

2.6.2 Planungsabschnitt Landesgrenze ST/ BB bis südlich AS Wittenberge (VKE 1153)

Durch den Bau der A 14 findet eine Verlagerung des Verkehrs vom vorhandenen Straßennetz auf die Autobahn statt. Insbesondere der Fernverkehr wird zukünftig fast ausschließlich diesen neuen Verkehrsweg nutzen. Diese Verkehrsverlagerung führt zu einer deutlichen Entlastung des sonstigen Straßennetzes vom Quell- und Zielverkehr und damit auch der Ortsdurchfahrten.

Die Verkehrssicherheit wird durch die Entflechtung des Fernverkehrs erhöht, das Unfallgeschehen im nachgeordneten Netz verringert.

Für die funktionale Gliederung des nachgeordneten Netzes wurde ein Umstufungskonzept erarbeitet.

Auf der Grundlage der unter Kap.2.6.1 genannten „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zur A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin (Stand: Oktober 2008)“ sind auf dem klassifizierten Straßennetz im Land BB folgende Verkehrsbelastungen zu erwarten:

Tabelle 3: Prognose Verkehrsbelastungen 2025 (DTV_w) - nachgeordnetes Netz

Straße	Zwischen den Knotenpunkten		DTV_w¹⁾ [Kfz/24 h]	DTV_w-SV²⁾ [Kfz/24 h]
A 14	s. Tabelle Kap. 2.6.1			
B 189alt	Landesgrenze ST/ BB	Wahrenberger Straße	2.800	200
	Wahrenberger Straße	Lenzener Chaussee	3.800	400
Wahrenberger Straße	B 189 alt	Cumloserer Straße	3.000	200
Wahrenberger Chaussee	B 189 alt	Deponie	800	<200

1)

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke

2)

Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke für Schwerverkehr

3 Vergleich der Varianten / Wahl der Linie / Detailvarianten / Entscheidungen

3.1 Trassenbeschreibung der großräumigen Varianten

3.1.1 Null-Variante / Null-Plus-Lösung

Die Einbeziehung einer „Null-Variante“ in die Planungen bzw. die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist nicht geboten. Sie kann aufgrund der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers als ausgeschlossen gelten.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraßen als „Null-Plus-Lösung“ (= konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vertret- und vergleichbar erfüllen könnte. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen. Der abschnittsweise Neubau von Ortsumgehungen ist inbegriffen.

Als „Null-Plus-Lösung“ wird allgemein der Ausbau oder die Erweiterung bzw. die Ertüchtigung einer vorhandenen, jedoch unzureichenden Verkehrsinfrastrukturanlage verstanden, im hier relevanten Untersuchungsraum zwischen der A 2 im Süden und der A 24 im Norden die B 189/ B 5/ B 106.

Der Umfang der notwendigen Ausbaumaßnahmen und somit die Rahmenbedingungen für die Alternativenbetrachtung ergeben sich dabei aus den Anforderungen, die an das gesetzlich festgeschriebene Projekt zu stellen waren und wie folgt lauteten:

- Die Bundesstraßen, hier u.a. die B 189, sollen vorrangig die beiden Oberzentren Magdeburg und Schwerin mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 70 bis 100 km/h miteinander verbinden. Sie ist daher gemäß Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008 [9] als großräumige Straßenverbindung der Kategorie LS I einzustufen.
- Darüber hinaus sollen die Bundesstraßen dazu beitragen, die im Untersuchungsraum vorhandenen Verbindungs- und Erreichbarkeitsdefizite zu beheben. Dies kann nur mit einer Schnellstraße erreicht werden, deren mögliche Fahrgeschwindigkeiten relativ hoch sind, die nicht durch starke Querschnittsauslastungen reduziert werden. Es ist deshalb ein Querschnitt zu wählen, der die zu erwartenden Verkehrsmengen bewältigen kann, ohne dass die Fahrgeschwindigkeiten deutlich absinken.

Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die „Null-Plus-Lösung“ gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 14 folgende funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt:

- Kraftfahrstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit),
 - zweibahniger Querschnitt,
 - planfreie Knotenpunkte.
-

Im Vergleich zur Vorzugsvariante der Neubaulösungen kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:

- Die den bestehenden Bundesstraßen B 189, B 5 und B 106 folgende Linie der „Null-Plus-Lösung“ ist mit rund 182 km über 20 km länger als die Vorzugsvariante. Sie muss deutlich enger trassiert werden und kostet rund 13 % mehr.
 - Die gewachsenen Verbindungs- und Anbindungsstrukturen der vorhandenen Bundesstraßen müssen weitgehend neu entwickelt werden. Vorhandene Fahrbahnen der Bundesstraßen können bei der „Null-Plus-Lösung“ nur in Ausnahmefällen genutzt werden.
 - Letztlich muss die neue Fernstraße nahezu vollständig neu gebaut und zusätzlich das Sekundärnetz in weiten Teilen ergänzt werden. Die derzeitige Anzahl der Knotenpunkte ist erheblich zu reduzieren, Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz sind vielfach planfrei zu gestalten. Dies verursacht maßgebliche Auswirkungen im nachgeordneten Netz im Hinblick auf die Erfüllung seiner flächenerschließende Verbindungsfunktion.
 - Der vierstreifige Ausbau des vorhandenen Straßennetzes mit vorrangig siedlungsnaher Trassierung verursacht vielfältige Auswirkungen auf vorhandene städtebauliche Strukturen und die Lärmsituation.
 - Die Anforderungen an eine autobahnadäquate überregionale Verkehrsachse mit entsprechender Verbindungsfunktion zum Erreichen angemessener Reisegeschwindigkeiten und einer qualitativ hochwertigen Verbindung zwischen zentralen Orten können von der Ausbauvariante nicht adäquat erreicht werden.
 - Die durch die Kenngrößen Wege- und Zeitaufwand, Treibstoffverbrauch, Unfallrisikopotenzial und Trennwirkung quantifizierten verkehrlichen Wirkungen der „Null-Plus-Lösung“ sind im Mittel um ca. ein Drittel geringer als bei der Vorzugslinie A 14.
 - Der nach dem Bewertungsverfahren der BVWP 2003 ermittelte gesamtwirtschaftliche Nutzen der „Null-Plus-Lösung“ ist um rund 30% geringer als bei der Vorzugslösung A 14. Unter Berücksichtigung der aktuellen Kostenschätzungen erreicht die „Null-Plus-Lösung“ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von nur 2,1, während im Vergleich dazu die Vorzugslösung A 14 ein NKV von rund 4,2 erzielt.
 - Die erforderlichen Folgemaßnahmen verursachen erhebliche Kosten mit negativen Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Bauwürdigkeit der Maßnahme. Die Verbindungsqualitäten auf den raumordnerisch relevanten Verbindungen werden durch die „Null-Plus-Lösung“ um ca. 30% weniger verbessert als bei der Vorzugslinie A 14.
 - Eine den Anforderungen entsprechende Verkehrssicherheit an eine Ausbauvariante kann nur erreicht werden, wenn die Straße als Autobahn betrieben wird. Um die Verkehrssicherheit einer Autobahn erfüllen zu können, sind wesentliche Netzänderungen in Verbindung mit dem Neubau von Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen notwendig, die auch dem langsam fahrenden Verkehr zur Verfügung stehen müssen.
 - Die ergänzend zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführten umweltbezogenen Wirkungsuntersuchungen geben dieser Lösung insbesondere aufgrund der stringenten Zuordnung zu vorhandenen Verkehrswegen im Vergleich zur Vorzugslösung A 14 in den land-
-

schaftsbezogenen Schutzgütern sowie im Hinblick auf die möglichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Schutzgebieten leichte Vorteile, allerdings werden die Beeinträchtigungen im Schutzgut Mensch deutlich schwerwiegender eingeschätzt; entsprechend kommt auch die städtebauliche Beurteilung zu dem Ergebnis, dass erhebliche Nachteile für die bebaute Umwelt zu erwarten sind.

Die verkehrlichen Wirkungen der A 14-Vorzugslösung und der „Null-Plus-Lösung“ (IVV 2004) sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 4: Verkehrliche Wirkungen der A 14-Vorzugslösung und der „Null-Plus-Lösung“

Kenngröße	Differenzen zwischen			
	Vorzugslösung und Bezugsfall		„Null- Plus-Lösung“ und Bezugsfall	
	absolut	relativ	absolut	relativ
Wegeaufwand insgesamt (Mio. Kfzkm/a)	54	100	7	13
Wegeaufwand auf Innerortsstrecken (Mio. Kfzkm/a)	-187	-100	-119	-64
Zeitaufwand (Mio. Kfzh/a)	-13,9	-100	-8,3	-60
Treibstoffverbrauch insgesamt (Mio. l/a)	18	100	7	39
Treibstoffverbrauch auf Innerortsstrecken (Mio. l/a)	-20	-100	-12	-60
Unfallgeschehen (1000 Unfälle/a)	-3,3	-100	-2,5	-75
Trennwirkung (Tsd. Pers.*h/a)	-21,6	-100	-14,2	-66

Aus verkehrlicher, raumordnerischer und wirtschaftlicher Sicht ist die „Null-Plus-Lösung“ als signifikant ungünstiger als die Vorzugsvariante einzustufen. Die für die Vorzugsvariante festgestellten positiven verkehrlichen und raumordnerischen Wirkungen reduzieren sich bei der „Null-Plus-Lösung“ um rund ein Drittel.

Die städtebaulichen Untersuchungen führen eindeutig zu dem Ergebnis, dass die „Null-Plus-Lösung“ zu erheblichen Nachteilen für die bebaute Umwelt führt und daher als Lösung nicht in Frage kommt.

Die umweltbezogenen Wirkungsuntersuchungen weisen nach, dass die „Null-Plus-Lösung“ zu geringeren Auswirkungen auf die Mehrzahl der UVP-Schutzgüter führt und auch geringere Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten zur Folge haben würde als die Vorzugsvariante.

Dies ist bedingt durch die enge Bündelung der „Null-Plus-Lösung“ mit den vorhandenen Bundesstraßen und der damit vermiedenen Neuzerschneidung von Natur und Landschaft. Die Vorteile für die Schutzgüter waren allerdings nicht so stark ausgeprägt wie die Nachteile, die für das Schutzgut Mensch in den Siedlungsbereichen erwartet wurden.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass die mit der „Null-Plus-Lösung“ verfolgten Ziele, Kosten und Umweltnachteile zu vermeiden, nicht zu erreichen waren. Gewissen Vorteilen aus Umweltsicht stehen erhebliche Nachteile aus verkehrlicher, raumordnerischer, städtebaulicher und straßenbaulicher Sicht entgegen. Sie erfüllt das maßgebende Planungsziel - Verbesserung der Erreichbarkeit - nur unzureichend und ist daher keine geeignete Alternative im Sinne § 34 BNatSchG zur Vorzugslinie A 14. Aus gleichem Grund wurde die „Null-Plus-Lösung“ auch nicht in das ROV eingebracht.

Gleichwohl wurde die Charakteristik einer „Null-Plus-Lösung“ abschnittsweise dort in der Planung realisiert, wo die umweltbezogenen Vorteile einer Trassenbündelung eindeutig die Nachteile überwiegen (s. hierzu „Abschnitte der geplanten A 14 mit „Bündelungsvorteilen“, Bild 8). Damit wird aus gesamthafter Sicht der UVP eindeutig die Position bezogen, dass auch geringe, dennoch als erheblich zu bezeichnende Beeinträchtigungen des Gebiets gemeinschaftlicher Bedeutung (Site of Community Importance, SCI) Colbitz-Letzlinger Heide diese Vorteile von der Sache her nicht beseitigen können.

Im Abschnitt nördlich Colbitz bis südlich Lüderitz (VKE 1.3 und 1.4 über ca. 22,5 km) im Land ST orientiert sich die geplante A 14 mit Ausnahme eines Umfahrbereichs bei Dolle durchgängig am Verlauf der B 189. Eine unmittelbare Nutzung der Bundesstraßentrasse ist unterblieben, da der Neubau dann erforderlicher nachgeordneter Straßenverbindungen vermieden werden sollte.

Im Abschnitt nördlich Seehausen zwischen Vielbaum und Geestgottberg südlich der Elbe (Land ST) nutzt die Trasse unmittelbar die bestehende B 189 auf ca. 5 km Länge.

Im Abschnitt zwischen Karstädt und Groß-Warnow (VKE 1155, Land BB) nutzt die A 14 einen knapp 10 km langen Abschnitt der B 5 zur Parallelführung in enger Bündelung.

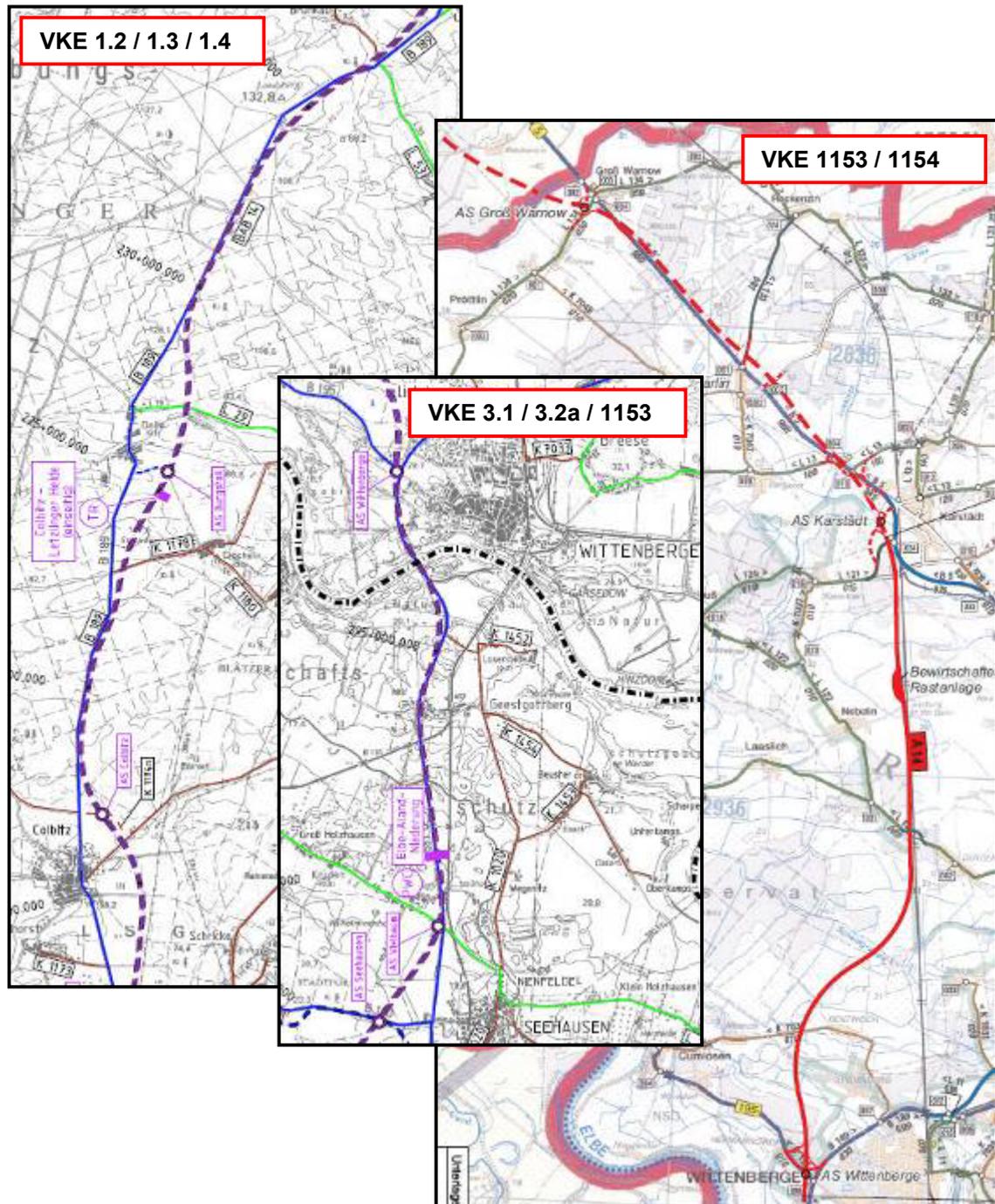


Bild 8: Abschnitte der geplanten A 14 mit „Bündelungsvorteilen“

3.1.2 Variantenentwicklung / Variantenvorauswahl

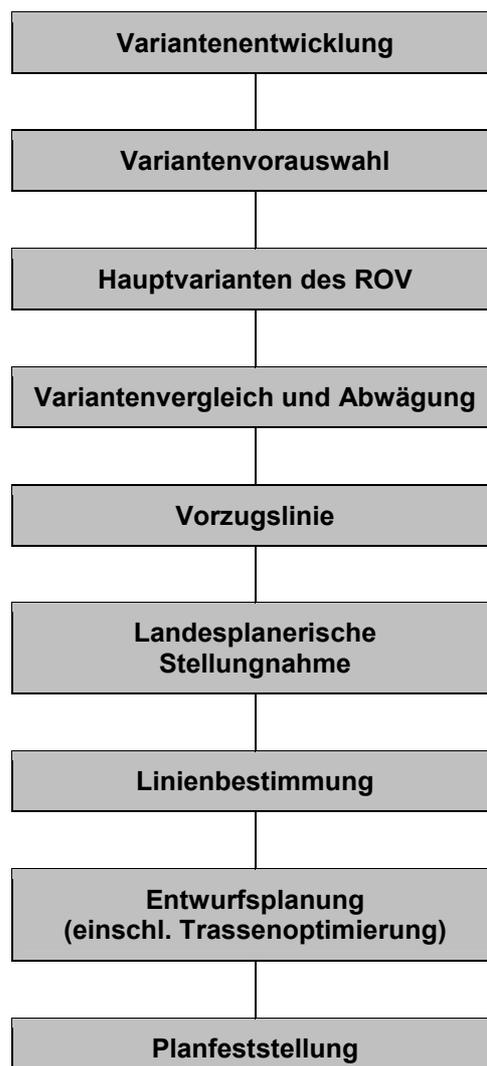
Das Vorhaben „Neubau der A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin“ verläuft durch die drei Bundesländer ST, BB und MV. Die Planung zur Linienfindung der A 14 wurde länderübergreifend durchgeführt. Ein einheitliches Vorgehen bei der Planung der A 14 in den Ländern sichert eine widerspruchsfreie und nachvollziehbare Planung. Um dies zu erreichen, haben die beteiligten Länder eine Projektstruktur mit mehreren Koordinierungs- und Steuerungsebenen (Koordinierungsausschuss, Projektbegleitende Arbeitsausschüsse usw.) entwickelt. Die wesentlichen

Aufgaben der Koordinierung, Steuerung und Abstimmung waren:

- Harmonisierung des methodischen Vorgehens,
- Koordinierung und Abstimmung der Planungen zwischen den Fachbereichen und an den Ländergrenzen sowie
- regelmäßige Überprüfung der Planungsstände und Zwischenergebnisse.

Bei der Harmonisierung des methodischen Vorgehens standen die Umweltbelange, die nach Länderrecht zu behandeln sind und insbesondere die nach EU-Recht zu beachtenden Natura-2000-Aspekte, im Vordergrund. Bei der Durchführung der über 30 FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen in den Ländern wurde erstmals der Leitfaden für die Durchführung von FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen angewandt. Zudem wurde eine Gesamtkoordination für die Natura-2000-Belange eingesetzt. Für die Abstimmung der Linienplanung wurden Planungs- und Trassierungsgrundsätze festgelegt und deren Einhaltung überprüft. Die Verkehrsuntersuchung wurde für den gesamten Wirkungsraum der A 14 betrachtet.

Die einzelnen Bearbeitungsschritte und das Vorgehen bis zur Auswahl der Vorzugslösung stellen sich wie folgt dar:



Im Übrigen wird bezüglich der durchgeführten Untersuchungen und Verfahren auf Kap. 2.3.2 des Erläuterungsberichtes verwiesen.

Die Variantenentwicklung erfolgte auf der Basis der vorhandenen Flächennutzung und des Raumwiderstands im Untersuchungsraum, wobei im ersten Schritt alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 14 aufgenommen wurden. Die Variantenentwicklung unterlag dabei folgenden Grundsätzen:

Konfliktvermeidung mit vorhandenen Nutzungen und Schutzgebieten,
Minimierung der Flächenbeanspruchung und Flächenzerschneidung durch Trassenbündelung mit vorhandenen Verkehrswegen und Leitungstrassen.

Varianten wurden für die drei nachstehenden Bereiche entwickelt:

- **Im Bereich der Stadt Wittenberge** neun Varianten, davon vier mit westlicher und zwei mit östlicher Umfahrung des Stadtgebietes, zwei Varianten, die das östliche Stadtgebiet queren sowie eine Variante, die das Stadtgebiet westlich und nördlich umfährt, den Ortsteil Lindenberg durchquert und nach Querung der Schnellbahntrasse der DB AG parallel zu dieser verläuft.
- **Im Bereich zwischen Karstädt und Landesgrenze BB/MV** fünf Varianten, davon je eine Variante mit südlicher Umfahrung der Gemeinden Garlin und Sargleben, eine mit südlicher Umfahrung der Gemeinde Garlin und Spreizung der Trasse nordwestlich von Neu-Pinnow in vier Untervarianten, eine Variante in Trassenbündelung mit der B 5 und Spreizung der Trasse nordwestlich von Neu-Pinnow in 4 Untervarianten und eine mit westlicher Umfahrung von Karstädt und östlicher Umfahrung von Streesow.
- **Zwischen den beiden vorstehenden Bereichen** eine Variante mit westlicher Umfahrung der Siedlungssplitter Dergenthin (Bahnhof) und Nebelin (Siedlung an der Bahn), eine Variante in enger Trassenbündelung mit der Schnellbahntrasse der DBAG östlich der Bahn und eine Variante mit östlicher Umfahrung der Gemeinde Sükow.

Mit Ausnahme der Variante im Bereich zwischen Wittenberge und Karstädt mit östlicher Umfahrung der Gemeinde Sükow, die nur mit den Varianten mit östlicher Umfahrung von Wittenberge zu verknüpfen ist, sind alle anderen Trassen miteinander verknüpfbar.

In der Variantenvorauswahl wurden die Varianten ausgeschieden, die im Vergleich zu anderen offensichtliche Nachteile in den Bewertungsaspekten Verkehr, Straßenbau, Städtebau und Umwelt aufwiesen. Die Planungstiefe war hierbei unterschiedlich, so dass Varianten teilweise erst nach Durchführung sehr differenzierter Planungsschritte verworfen werden konnten. Dies war insbesondere im Bereich der Elbeniederung (Landesgrenze ST/BB) notwendig, weil hier die betroffenen Natura-2000-Gebiete eine differenzierte Ermittlung von potenziellen Auswirkungen er-

forderlich machte. Die Untersuchung der Trassenführung im Bereich der Elbeniederung und der Stadt Wittenberge stellte einen Schwerpunkt der Untersuchungen im Rahmen der Variantenvorauswahl dar.

Im Elbebereich bilden FFH-Gebiete und das EU-Vogelschutzgebiet/SPA „Unteres Elbtal“ einen ca. 10 km tiefen Riegel, der sich über die Landesgrenze ST/BB (SPA „Elbe-Aland-Niederung“) fortsetzt. In diesem Bereich wurden daher bereits in einer frühen Phase länderübergreifende Untersuchungen mit großer Planungstiefe, die den differenzierten Anforderungen der Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeregelung gemäß FFH-Richtlinie und BNatSchG entsprechen, durchgeführt.

In diesen Untersuchungen wurden alle Aspekte der technischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Machbarkeit im Elbebereich so erarbeitet, dass eine qualifizierte Variantenvorauswahl vorgenommen werden konnte. Hierbei wurden für alle in Frage kommenden Standortvarianten auch technische Alternativen (Brücken-/Tunnellösungen) untersucht.

Im Ergebnis der Variantenvorauswahl wurden die nachstehenden Varianten von der weiteren detaillierten Variantenbetrachtung ausgeschlossen (im Bild 9 blau dargestellt):

- **im Bereich Wittenberge**

- die beiden Varianten mit östlicher und zwei Varianten (Trassenführung westlich der vorhandenen Deponie/FFH-Gebiet „Krähenfuß“) mit westlicher Umfahrung der Stadt wegen der erheblichen Eingriffe in die Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiete „Elbdeichvorland“, „Elbdeichhinterland“ und „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“) aus naturschutzfachlicher Sicht und die Varianten mit Querung der östlichen Bereiche der Stadt wegen gravierender städtebaulicher Nachteile, verbunden mit erheblichen Kosten,
- die Variante, die das Stadtgebiet westlich und nördlich umfährt, wegen der erheblichen Eingriffe/Einschränkungen in die Gemeindestruktur von Lindenberg mit Inanspruchnahme von bebauten Grundstücken, der Verlärmung oberhalb des Vorsorgewertes von 43 dB(A) nachts des gesamten Gemeindegebietes, der Inanspruchnahme von Flächen des Gewerbegebietes Wittenberge- Nord und Querung der festgesetzten Trinkwasserschutzzone (TWSZ) II des Wasserwerkes Wittenberge,

- **im Bereich zwischen Karstädt und Landesgrenze BB/MV**

- die Varianten mit südlicher Umfahrung der Gemeinden Garlin und Sargleben bzw. der südlichen Umfahrung der Gemeinde Garlin im Bereich der Querung des FFH-Gebietes „Stavenower Wald“ und die beiden Varianten mit westlicher Umfahrung von Karstädt und östlicher Umfahrung von Streesow wegen der erheblichen Eingriffe in die Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiete „Stavenower Wald“ und „Mittlere und obere Löcknitz“) aus naturschutzfachlicher Sicht,
- die Varianten, deren Trassenende im Land BB an der Landesgrenze BB/MV nicht an

den Übergabepunkte südöstlich bzw. nordöstlich der Gemeinde Groß Warnow liegen, da hier eine gemeinsame Trassenführung im Land MV nicht möglich ist.

- **zwischen den beiden vorstehenden Bereichen**
 - die Variante mit östlicher Umfahrung der Gemeinde Sükow, da diese nur mit den Varianten mit östlicher Umfahrung von Wittenberge zu verknüpfen sind, die wegen der erheblichen Eingriffe in die Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiete „Elbdeichvorland“, „Elbdeichhinterland“ und „Untere Stepenitzniederung und Jeetzbach“) aus naturschutzfachlicher Sicht auszuschließen sind.

Nach der Vorausscheidung der erkennbar konflikträchtiger und mit offensichtlichen Nachteilen behafteten Varianten verblieben die in Kap. 3.2.1 beschriebenen Hauptvarianten (in Bild 9 rot dargestellt).

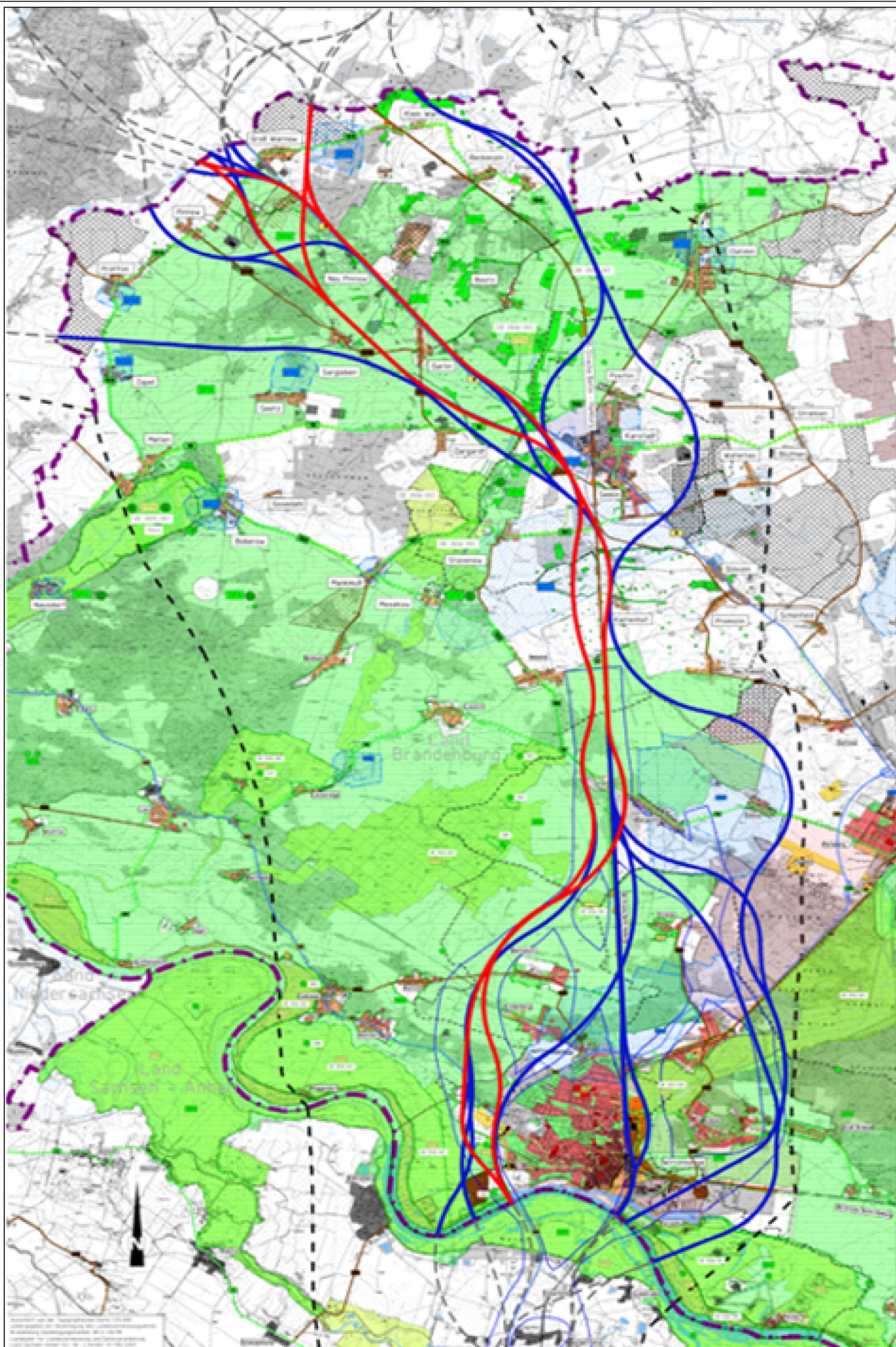


Bild 9: Übersicht zur Variantenentwicklung und Variantenvorauswahl im Land Brandenburg

3.1.3 Varianten des ROV

3.1.3.1 Trassenbeschreibung der Hauptvarianten

Im Rahmen des ROV im Land BB wurden auf Basis der vorausgegangenen Linien- und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen insgesamt 8 Hauptvarianten untersucht.

Um die Übersichtlichkeit im Variantenvergleich zu gewährleisten, wurden die Trassenvarianten in drei Teilabschnitte (TA) gegliedert. Den Übergang zwischen den Teilabschnitten bilden Gelenkpunkte, an denen die Varianten beliebig miteinander kombiniert werden können.

Die Varianten in den Teilabschnitten stellen sich wie folgt dar (s. Bild 10):

TA I (Süd), Teilabschnitt Wittenberge

- Variante W 3.1 Linienführung mit westlicher Umgehung der Stadt Wittenberge, Lage zwischen den beiden Teilgebieten des FFH-Gebietes „Krähenfuß“
- Variante W 3.2 Linienführung mit westlicher Umgehung der Stadt Wittenberge, Lage in Trassenbündelung mit der bestehenden B 189 und östlicher Umgehung des FFH-Gebietes „Krähenfuß“

TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt

- Variante W 1 Linienführung westlich der Bahnstrecke der DB AG Berlin - Hamburg
- Variante W 3.1 Linienführung östlich der Bahnstrecke der DB AG Berlin - Hamburg.

TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow

- Variante W 1.1 Linienführung in Trassenbündelung mit der Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow mit Anbindung an den westlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV
- Variante W 1.3 (Untervariante der Variante W 1.1) Linienführung in Trassenbündelung mit der Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow mit Anbindung an den östlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV
- Variante O 1.1 Linienführung in Trassenbündelung mit der B 5 mit Anbindung an den westlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV
- Variante O 1.3 (Untervariante der Variante O 1.1) Linienführung in Trassenbündelung mit der B 5 mit Anbindung an den östlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV.

Die aus der Variantenvorauswahl hervorgegangenen Hauptvarianten des ROV (s. Bild 10) werden im Folgenden kurz beschrieben:

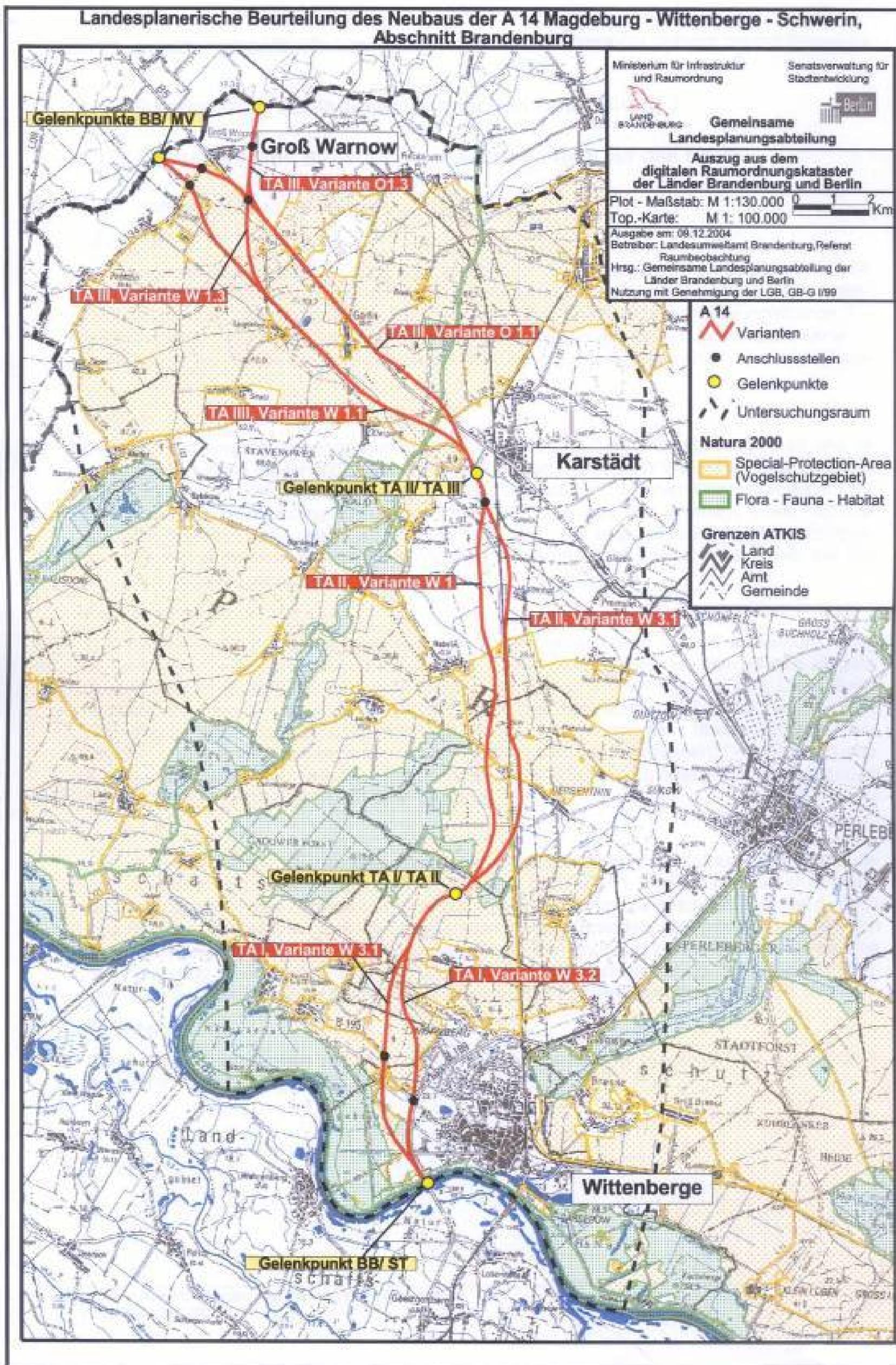


Bild 10: Darstellung der Hauptvarianten des ROV

TA I (Süd), Teilabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich Wittenberge

Variante W 3.1

Die Trasse beginnt am Gelenkpunkt an der Landesgrenze ST/BB in der Strommitte der Elbe in westlicher Parallellage zur B 189. Nördlich der Elbe wird die bestehende Deponie so eng wie möglich östlich umgangen, danach erfolgt die Weiterführung zwischen den Teilflächen des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ und östlich Hermannshof bis zur B 195 und umfährt Wittenberge westlich. Von dort schwenkt die Trasse nach Nordosten, quert die K 7034 zwischen den Ortschaften Motrich, Lindenberg und Bentwisch und endet in Höhe des FFH-Gebietes „Silge“ am Gelenkpunkt mit dem Trassenabschnitt TA II (Mitte) nördlich Bentwisch, südlich Dergenthin.

Variante W 3.2

Die Trasse beginnt wie bei Variante W 3.1 am Gelenkpunkt an der Landesgrenze ST/BB in der Strommitte der Elbe in westlicher Parallellage zur B 189. Nach Querung der Elbe wird die A 14 auf der Trasse der bestehenden B 189 geführt, die in diesem Streckenabschnitt nach Osten verlegt werden muss. Nach Passieren des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ auf der östlichen Seite führt die Trasse weiter zur B 195 und beansprucht hierbei die östliche Randfläche des ausgewiesenen Sondergebietes (Sport + Freizeit) südlich der B 195. Im weiteren Verlauf quert die Trasse das Gewerbegebiet nördlich der B 195 mit den beiden Betriebsgebäuden eines ehemaligen Bekleidungswerkes (außer Betrieb), tangiert die südlichen Flächen des Gewerbegebietes Nord, umgeht Lindenberg auf der westlichen Seite, schwenkt nach Nordosten, quert die K 7034 zwischen den Ortschaften Motrich und Bentwisch und endet wie die Variante W 3.1 in Höhe des FFH-Gebietes „Silge“ am Gelenkpunkt mit dem Trassenabschnitt TA II (Mitte) nördlich Bentwisch, südlich Dergenthin. Die bestehende B 189 muss bei dieser Linie auf einer Länge von ca. 1,5 km verlegt und östlich ihrer jetzigen Lage neu errichtet werden.

TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt

Variante W 1

Die Trasse beginnt am Gelenkpunkt mit den Trassen des TA I (Süd) in Höhe des FFH-Gebietes „Silge“ nördlich Bentwisch, südlich Dergenthin. Von dort aus führt sie nach Norden, umgeht in geschwungener Linienführung die auf westlicher Seite der Bahnstrecke der DB AG Berlin - Hamburg liegenden Siedlungssplitter Dergenthin (Bahnhof) und Nebelin (Siedlung an der Bahn) und schwenkt südlich von Karstädt in Richtung Westen. Sie endet am Gelenkpunkt mit dem Trassenabschnitt TA III (Nord), südwestlich Karstädt auf der Höhe von Semlin.

Variante W 3.1

Die Trasse beginnt wie bei Variante W 1 am Gelenkpunkt mit den Trassen des TA I (Süd) in Höhe des FFH-Gebietes „Silge“ nördlich Bentwisch, südlich Dergenthin. Von dort aus führt sie weiter nach Nordosten, quert die Bahnstrecke der DB AG Berlin - Hamburg und verläuft auf einer Länge von ca. 2,0 km parallel zur Bahnstrecke, bevor sie diese wieder in Richtung Westen überquert. Die Ortschaften Dergenthin und Kaltenhof liegen östlich der Trasse. Südlich von Kar-

stätt auf der Höhe von Semlin endet der Streckenabschnitt am Gelenkpunkt mit dem Trassenabschnitt TA III (Nord).

TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow

Variante W 1.1

Die Trasse beginnt am Gelenkpunkt mit den Trassen des TA II (Mitte). Von dort aus führt sie nach Nordwesten, umgeht das EU-Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“ und quert das FFH-Gebiet „Mittlere und Obere Löcknitz“, das im Querungsgebiet als schmales, linienhaftes Band ausgeprägt ist. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse die L 13 und führt im Sinne der Trassenbündelung über eine Streckenlänge von ca. 3,4 km in dichter Parallellage zur 110-kV-Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow. Hier verläuft die Trasse durch das SPA-Gebiet „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“. Die Trasse kreuzt die K 7047 und K 7048. Ein Einzelanwesen nördlich von Sargleben wird im Zuge der Parallelführung mit der Hochspannungsleitung in Anspruch genommen. Südöstlich von Pinnow verlässt die Trasse die Parallellage zur Hochspannungsleitung, umgeht die Siedlung Pinnow und führt zum westlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV. Die Trasse quert dabei geplante Abbauflächen des Kiessandtagebaus (Kies-Tagebau) Groß Warnow (Bewilligungsfeld und geplante Erweiterung). Die L 134 wird zwischen Pinnow und Groß Warnow gekreuzt.

Variante W 1.3

Die Trasse beginnt wie bei Variante W 1.1 am Gelenkpunkt mit den Trassen des TA II (Mitte). Von dort aus führt sie nach Nordwesten, umgeht das EU-Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“ und quert das FFH-Gebiet „Mittlere und Obere Löcknitz“, das im Querungsgebiet als schmales, linienhaftes Band ausgeprägt ist. Im weiteren Verlauf kreuzt die Trasse die L 13 und führt im Sinne der Trassenbündelung über eine Streckenlänge von ca. 1,3 km in dichter Parallellage zur 110-kV-Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow. Hier verläuft die Trasse durch das SPA-Gebiet „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“. Die Trasse kreuzt die K 7047 und K 7048. Ein Einzelanwesen nördlich von Sargleben wird im Zuge der Parallelführung mit der Hochspannungsleitung in Anspruch genommen. Südlich von Neu Pinnow verlässt die Trasse die Parallellage zur Hochspannungsleitung und führt direkt zum östlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV. Dabei werden die B 5 sowie die L 134 westlich von Groß Warnow gekreuzt. Die Variante quert nördlich der B 5 eine geplante Abbaufläche des Kies-Tagebaus Groß Warnow sowie den geplanten Windpark Groß Warnow.

Variante O 1.1

Die Trasse beginnt am Gelenkpunkt mit der Trasse TA II (Mitte). Von dort aus führt sie nach Nordwesten, umfährt das EU-Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“, quert die B 5 sowie das FFH-Gebiet „Mittlere und Obere Löcknitz“, das im Querungsbereich als schmales, linienhaftes Band ausgeprägt ist. Im weiteren Verlauf führt die Variante im Sinne der Trassenbündelung über eine Streckenlänge von ca. 4,7 km in dichter Parallellage zur B 5, wobei hier die Trasse aus

Verkehrssicherheitsaspekten in sehr großen Bögen geführt wird. In diesem Abschnitt quert die Trasse das SPA-Gebiet „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“. Die Trasse kreuzt in Parallellage zur B 5 die Gemeindestraße Garlin - Bootz - Reckenzin sowie die L 133. Ein Einzelgehöft der Siedlung Garlin, das sich nördlich der B 5 befindet, wird durch die Parallelführung mit der B 5 in Anspruch genommen. Südlich von Groß Warnow schwenkt die Trasse zum westlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV ab und quert dabei die B 5 sowie eine geplante Abbaufäche des Kies-Tagebaus Groß Warnow (nördlich der B 5) sowie den nördlichen Bereich des Bewilligungsfeldes Groß Warnow III. Die L 134 wird zwischen Groß Warnow und Pinnow gekreuzt.

Variante O 1.3

Die Trasse beginnt wie bei Variante O 1.1 am Gelenkpunkt mit der Trasse TA II (Mitte). Von dort aus führt sie nach Nordwesten, umfährt das EU-Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“, quert die B 5 sowie das FFH- Gebiet „Mittlere und Obere Löcknitz“, das im Querungsbereich als schmales, linienhaftes Band ausgeprägt ist. Im weiteren Verlauf führt die Variante im Sinne der Trassenbündelung über eine Streckenlänge von ca. 4,7 km in dichter Parallellage zur B 5, wobei hier die Trasse aus Verkehrssicherheitsaspekten in sehr großen Bögen geführt wird. In diesem Abschnitt quert die Trasse das SPA-Gebiet „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“. Die Trasse kreuzt in Parallellage zur B 5 die Gemeindestraße Garlin – Bootz – Reckenzin sowie die L 133. Ein Einzelgehöft der Siedlung Garlin, das sich nördlich der B 5 befindet, wird durch die Parallelführung mit der B 5 in Anspruch genommen. Südlich von Groß Warnow schwenkt die Trasse zum östlichen Gelenkpunkt an der Landesgrenze BB/MV ab. Dabei wird die L 134 östlich von Groß Warnow gekreuzt. Die Variante quert nördlich der B 5 eine geplante Abbaufäche des Kies-Tagebaus Groß Warnow sowie den geplanten Windpark Groß Warnow.

3.1.3.2 Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft im gesamten Untersuchungsraum

- Landschaft

Der Untersuchungsraum umfasst große Gebiete der westlichen Prignitz. Er erstreckt sich über die naturräumlichen Großeinheiten „Elbtalniederung“ und „Nordbrandenburgisches Platten- und Hügelland“, das wiederum die zwei Haupteinheiten „Prignitz“ und „Perleberger Heide“ aufweist. Die Landschaft des Untersuchungsraumes erscheint weitgehend anthropogen überformt. Die „Prignitz“ ist durch eine flachwellige Grundmoränenlandschaft geprägt, gekennzeichnet durch großflächig von Hecken, Baumreihen und Alleen gegliederte Ackerflächen und eingebettete Waldflächen. Die „Perleberger Heide“ ist durch größere zusammenhängende Waldflächen auf ausgedehnten Torfsandflächen charakterisiert.

Für das Untersuchungsgebiet sind 15 Landschaftsbildeinheiten ausgewiesen, wie z. B. die naturnah gegliederten Flussniederungen der Elbe ober- und unterhalb von Wittenberge, die kleinräumig gegliederten Niederungen nördlich von Bentwisch und um Schilde, Moorlandschaften im Bereich des Rambower Moors, die gegliederte Elbniederung südlich von Wittenberge, gegliederte Niederungen westlich von Wittenberge bis Cumlosen und nördlich von Karstädt, gegliederte

Offenlandschaft nördlich von Wittenberge und westlich von Dergenthin, Waldlandschaften mit Gadower und Stavenower Forst.

Das Landschaftsbild wird visuell beeinträchtigt durch Hochspannungsleitungen, Dammlagen von Verkehrsstrassen (OU Karstädt, Bahnüberführungen), Windkraftanlagen, Industriebauten (Silos, Funkmasten), Halden und freistehende Stallanlagen. Die Elbe bei Wittenberge wird durch zwei Brückenbauwerke (B 189, Eisenbahn) gequert.

Entlang der Elbe, westlich der Bahnstrecke zwischen Dergenthin und Karstädt sowie nordöstlich von Karstädt sind mehrere unzerschnittene verkehrsarme Räume vorhanden.

Die Freiräume setzen sich aus landwirtschaftlichen Nutzflächen, Waldflächen und siedlungsnahe Freiräumen zusammen. Die besondere ökologische Wertigkeit des Freiraumes ist durch den qualitativ und quantitativ hohen Anteil am europäischen Netz „Natura 2000“ gekennzeichnet. Im Untersuchungsraum befinden sich insgesamt 12 FFH-Gebiete sowie zwei EU-Vogelschutzgebiete („Unteres Elbtal“ und „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“). Weiterhin sind 15 Naturschutzgebiete, die z. T. identisch mit den FFH-Gebieten sind und das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Osergebiet bei Perleberg“ ausgewiesen. Ein großer Flächenanteil des Untersuchungsraumes ist mit dem Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe-Brandenburg“ – flächenidentisch mit dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Brandenburgische Elbtalau“ und dem SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ –, das zusammen mit der Löcknitz-Niederung bis zur Landesgrenze ein ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem bildet, unter Schutz gestellt.

- **Menschen**

Das Untersuchungsgebiet ist Teil des Landkreises Prignitz und weist eine geringe Siedlungsdichte (44 Einwohner/km²) auf. Die Siedlungsstruktur ist gekennzeichnet durch kleine ländliche Ortschaften mit offener, lockerer Bebauung mit einem hohen Gartenanteil. Ausnahmen bilden die Städte Wittenberge, Perleberg und Karstädt. Für den Landkreis sind geringe Grundbelastungen mit Luftschadstoffen ausgewiesen. Lärmbelastungen bestehen entlang der Verkehrsstraßen der B 5, B 189, B 195 sowie der Eisenbahnstrecke Berlin - Hamburg. Hierbei sind vor allem entlang der B 189 die Ortslagen Wittenberge und Lindenberg sowie zwischen Wittenberge und Perleberg, entlang der B 5 der Abschnitt zwischen Perleberg und Karstädt sowie die Ortslagen Dergenthin und Nebelin durch die Bahnstrecke Berlin - Hamburg betroffen.

- **Pflanzen und Tiere**

Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst eine Vielzahl unterschiedlichster Biotoptypen und ist Lebensraum zahlreicher unterschiedlichster Tierarten. Dabei sind sowohl natürliche/naturnahe als auch anthropogen überformte wasserabhängige Biotope und Trockenrasenstandorte einschließlich der daran gebundenen Tierarten zu verzeichnen. Die nach § 32 BbgNatSchG geschützten Biotope umfassen hierbei vor allem naturnahe Fließgewässer, Sölle, Eichen-Hainbuchenwälder feuchter Standorte, Erlen-Eschenwälder, Erlenbruchwälder, Birken-

Moorwälder, Auenwälder, Großseggenwiesen, Feuchtwiesen und wechselfeuchtes Auengrünland. Große Teile des Untersuchungsraumes werden von naturfernen Forsten – vorwiegend aus Kiefern, aber auch aus Fichten, Lärchen, Hybridpappeln - eingenommen. Eine Vielzahl von kleineren Gehölzbeständen sowie markante Einzelbäume - Stieleichen, Feldulmen, Silberweiden, Pappeln -, die z. T. als Naturdenkmal geschützt sind, sind ebenfalls vorhanden. Zahlreiche Straßen sind von Alleen - bestehend aus Eichen, Ahorn, verschiedenen Obstbaumarten - eingefasst.

Im Untersuchungsraum kommen Vertreter fast aller Familien von Wirbel- und wirbellosen Tieren vor. Er ist als sehr wildreiches Gebiet zu charakterisieren. Eine Hauptwechselstrecke für Hochwild (Rotwild) befindet sich auf Höhe Dambeck (nördlich Karstädt) - Gadow (westlich Perleberg und zwischen Perleberger Heide und Gadow). Verschiedene Fledermausarten wurden nachgewiesen. Verbreitungsgebiete des Fischotters stellen vor allem die Bereiche der Fließgewässer und der Moore da. Der Elbebiber besiedelt neben der Elbe auch deren Nachbargewässer. Über 100 Brutvogelarten, davon 21 Arten in der Roten Liste Deutschland sowie 44 Arten in der Roten Liste Brandenburg, wurden nachgewiesen. Besonders zu nennen sind Weiß- und Schwarzstorch, Schwarz- und Rotmilan, Wachtelkönig und Ortolan. Die Elbe stellt eine international bedeutende Flugstraße für Zugvögel dar. Diverse Wasservogelarten (Enten, Schwäne, Taucher, Kormorane) wurden an Elbe und auch an den Nebengewässern beobachtet. Zu den Rast- und Zugvogelarten auf den Grünland- und Ackerflächen gehören weiterhin Gänse, Kraniche, Schnepfenvögel, Schwäne, Greifvögel wie z. B. See-, Schrei- und Fischadler, sowie verschiedene Krähen- und Möwenarten. Erfasst wurden ebenfalls 13 Amphibienarten, darunter vor allem Grasfrosch, Erdkröte, Teichmolch sowie die streng geschützten Arten Rotbauchunke, Laub- und Moorfrosch. Hauptlebensräume hierfür sind die Elbaue, das NSG „Krähenfuß“ und der Feuchtbiotopkomplex zwischen „Silge“ und Bentwisch. U.a. wurden verschiedene Tagfalterarten, darunter auch Arten, die in den Roten Listen Deutschlands und Brandenburgs (z. B. Großer Feuerfalter, Baldrian-Schreckenfalter) geführt werden, nachgewiesen. Ebenfalls wurde das Vorkommen von verschiedenen Libellenarten festgestellt.

- **Boden**

Im TA I (Süd) herrschen flächendeckend Bedingungen zur Entwicklung von hygrophilen Pflanzengesellschaften sowie hoher Ertragsfähigkeit vor. In der Elbe-Niederung kommen verschiedene Gleyetypen vor. Westlich und nordwestlich von Wittenberge befinden sich Dünenbereiche. Für den TA II (Mitte) sind großflächig Talsandflächen, vermoorte Schmelzwasserrinnen und grundwasserdominierte Standorte charakteristisch. Ein Biotopentwicklungspotenzial weisen die Bereiche mit Braunerden auf. Der TA III (Nord) ist durch Niedermoorbereiche (Löcknitz-, Meynbachniederung), Gleye sowie Braunerden, die wie im benachbarten Teilabschnitt ein Biotopentwicklungspotenzial aufweisen, gekennzeichnet.

- **Wasser**

Prägendes Fließgewässer im Untersuchungsraum ist die Elbe, die naturnahen Charakter aufweist. Weitere Fließgewässer sind die Elbe-Nebengewässer Löcknitz, Stepenitz und Karthane, die größtenteils begradigt und verbaut sind. An der Landesgrenze BB/MV verläuft der Meynbach. Als Stillgewässer sind der Rambower See als größte zusammenhängende Wasserfläche im Untersuchungsgebiet, der Garliner See, Cumloser See sowie ein Gewässerkomplex ehemaliger Tongruben im NSG „Krähenfuß“ vorhanden. Außerdem existieren zahlreiche Kleingewässer sowie Entwässerungsgräben in den Bereichen der landwirtschaftlich genutzten Gebiete. Die biologische Gewässergüte wird mit „mäßig belastet“ eingeschätzt. Der Grundwasserflurabstand des Untersuchungsgebietes bewegt sich zwischen < 2 m und > 10 m, wobei große Teile ungenügenden Schutz gegenüber eindringenden Schadstoffen und Belastungen besitzen. Ebenfalls bestehen Vorbelastungen der Grundwasserneubildung vorwiegend bei größeren versiegelten Flächen (Wittenberge, Karstädt).

- **Klima und Luft**

Der ländlich geprägte Untersuchungsraum ist nur wenig von Luftschadstoffen belastet. Geringe Belastungen erfolgen durch Gewerbe und Industrie. Das Klima im Untersuchungsraum wird als trockenes, mäßig warmes Klima eingeschätzt. Hauptwindrichtung sind Südwest und West. Ein Großteil des Untersuchungsraumes stellt ein Kaltluftentstehungsgebiet dar, Kaltluftammelbecken befinden sich in den Bereichen der Löcknitz- und der Meynbachniederung sowie des Rambower Moors. Die vorhandenen Waldflächen wirken lufthygienisch und klimatisch ausgleichend und haben eine hohe Filterfunktion für Luftschadstoffe. Als klimaökologische Belastungsräume bzw. -korridore werden die Stadt Wittenberge sowie die B 5 und B 189 charakterisiert.

- **Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Im Wirkungsbereich der einzelnen Trassenkorridore befinden sich keine Baudenkmale, jedoch zahlreiche Bodendenkmale.

Im Bereich der geplanten Autobahntrasse einschließlich ihrer Nebenanlagen sowie der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen befinden sich 58 bekannte Bodendenkmale, davon 2 in der VKE 1153, 26 in der VKE 1154 und 30 in der VKE 1155 (Stand 2008).

3.1.3.3 Beurteilung der Varianten

Die Beurteilung der Hauptvarianten erfolgte im ROV nach verkehrlichen, raumordnerischen, straßenbaulichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten. Dabei werden nachstehende Kriterien beurteilt:

- technische Einzelheiten
- verkehrliche, raumordnerische und städtebauliche Aspekte
- Auswirkungen auf die Umwelt
 - Menschen
 - Pflanzen und Tiere

- Funktionsverlust / Zerstörung von bestehenden Strukturen
- Zerschneidung und Barrierewirkung
- Funktionsbeeinträchtigung durch komplexe Störungen im 100-m-Wirkband
- Funktionsbeeinträchtigung durch Lärm
- Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten
- Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete
- Boden/Wasser
- Luft/Klima
- Landschaft
- Kultur- und sonstige Sachgüter.

Nachfolgend werden die Gründe, die zur Wahl der Vorzugslinie geführt haben, nochmals verkürzt in tabellarischer Form dargestellt (s. Antragsunterlagen zum ROV, 2004).

TA I (Süd), Teilabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich Wittenberge

Variantenbeurteilung s. Tabelle 5

TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt

Variantenbeurteilung s. Tabelle 6

TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow

Variantenbeurteilung s. Tabelle 7 und Tabelle 8

Tabelle 5: TA I (Süd), Teilabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich Wittenberge

Kriterium	Variante W 3.1	Variante W 3.2
Technische Einzelheiten	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 8,5 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 8 ha Waldflächen - ca. 30 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 12 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 56,5 Mio. EUR.</p>	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 8,2 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 10,2 ha Waldflächen - ca. 19 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 11 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 59,2 Mio. EUR.</p>
Verkehrliche, raumordnerische und städtebauliche Aspekte	<p>Nördlich der Elbe wird die bestehende Mülldeponie östlich tangiert. Dabei werden Teile der Deponie beansprucht. Die Deponiezufahrt inkl. Betriebsgebäude ist zu verlegen.</p> <p>Die AS Wittenberge ist westlich des Siedlungssplitters Wittenberge an der B 195 vorgesehen</p>	<p>Durch eine Trassenführung auf der bestehenden B 189 kann eine Beeinträchtigung auf das FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Krähenfuß“ vermieden werden. Die Folge davon ist, dass die B 189 verlegt werden muss und Kleingarten- und Parkplatzflächen des Einkaufszentrums WEZ beansprucht werden. Des Weiteren werden die östliche Randfläche des ausgewiesenen Sondergebietes (Sport + Freizeit) südlich und das ausgewiesene Gewerbegebiet (ehemaliges Bekleidungs- werk) nördlich der B 195 gequert.</p> <p>Westlich von Wittenberge kommt es zur Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen auf einer Länge von rd. 1,7 km und zur Inanspruchnahme eines Kleingartenbereiches (2 Gartenlauben).</p> <p>Die AS Wittenberge ist westlich der B 189, östlich des Siedlungssplitters Wittenberge vorgesehen.</p> <p>Im Trassenbereich befinden sich keine verkehrsbedeutsamen Planungen.</p>
Auswirkungen auf die Umwelt		
- Menschen	Die Lärmimmissionen überschreiten den Vorsorgewert 49 dB(A) im Südwesten Wittenberges und im Bereich Hermannshof und erfordern Lärmschutzmaßnahmen.	Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden eingehalten. Hinsichtlich der Lärmimmissionen muss für ein Gartengrundstück in Wittenberge von Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ausgegangen werden. Für das Gartengrundstück besteht Anspruch auf Entschädigung der Beeinträchtigung.
- Pflanzen und Tiere		
- Funktionsverlust/ Zerstörung von Bestandteilen	Es gehen anlagebedingt ca. 33 ha Biotop hoher bis sehr hoher Bedeutung, ca. 41,5 ha Brutvogellebensräume und ca. 12,5 ha Amphibienlebensräume verloren.	Es gehen anlagebedingt ca. 27 ha Biotop hoher bis sehr hoher Bedeutung, ca. 34,5 ha Brutvogellebensräume und Amphibienlebensräume sehr hoher Bedeutung in der Elbaue sowie am Scheid- und Düppgraben verloren.
- Zerschneidung und Barrierewirkung	Die geplante Trasse der A 14 zerschneidet Lebensräume mehrerer Fledermausarten zwischen dem FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Silge“ und der Ortslage Schilde, Brutvogellebensräume auf einer Länge von ca. 6 km und Rastplätze für Wasservögel im elbnahen Bereich, großflächige Amphibienlebensräume in der Elbaue von hoher bis sehr hoher Bedeutung insbesondere durch die Isolierung des FFH-Gebietes (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Krähenfuß“.	Die geplante Trasse der A 14 zerschneidet Lebensräume mehrerer Fledermausarten hoher Bedeutung westlich von Bentwisch Brutvogellebensräume auf einer Länge von ca. 5 km und Rastplätze für Wasservögel im elbnahen Bereich, Amphibienlebensräume sehr hoher Bedeutung nördlich von Bentwisch im an die Silge angrenzenden Grünlandkomplex im Bereich Scheid- und Düppgraben.
- Funktionsbeeinträchtigung durch komplexe Störungen im 100 m-Wirkband	Beeinträchtigung von ca. 80 ha Brutvogellebensräumen sehr hoher, von ca. 35 ha hoher und von 50 ha mittlerer Bedeutung.	Komplexe Störungen hoher Bedeutung für Brutvogellebensräume in Randbereichen südlich von Hermannshof. Im Bereich des Krähenfußes bestehen Vorbelastungen durch die B 189.
	Beeinträchtigung von ca. 30 ha Kranich- und Gänserastplätzen hoher Bedeutung und von ca. 2,9 ha für sonstige Rastvögel und damit vollständige Entwertung aller betroffenen Rastplätze im 100 m Wirkungsbereich.	Sehr bedeutsame elbnahe Rastgebiete werden nicht beeinträchtigt. Im Bereich der Elbbrücke bestehen Vorbelastungen durch die B 189.
	Beeinträchtigung von ca. 12 ha Amphibienlebensräume sehr hoher Bedeutung in der Elbaue sowie ca. 19 ha Amphibienlebensräumen hoher Bedeutung.	Beeinträchtigung von ca. 12,50 ha Amphibienlebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung in der Elbaue.
- Funktionsbeeinträchtigung durch Lärm	Durch Störungen innerhalb der artspezifischen Lärm-Isophone / Effektdistanz (GANIEL ET AL. 2009) kommt es in der Elbaue sowie im Grünlandkomplex von Scheid- und Düppgraben zu Beeinträchtigungen von Lebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung für Brutvögel auf einer Fläche von ca. 880 ha. Zu den vorbelasteten Bereichen zählen die Lebensräume beidseitig der B 195 und B 189.	Durch Störungen innerhalb der artspezifischen Lärm-Isophone / Effektdistanz (GANIEL ET AL. 2009) kommt es in der Elbaue sowie im Grünlandkomplex von Scheid- und Düppgraben zu Beeinträchtigungen von Lebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung für Brutvögel auf einer Fläche von 730 ha. Zu den vorbelasteten Bereichen zählen die Lebensräume beidseitig der B 195 und B 189.
	Sehr stark betroffen ist ein Schwerpunktvorkommen des Orotolans zwischen Motrich und Lindenberg.	
- Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten	Es werden Lebensräume der streng geschützten Arten bzw. Arten der Artengruppen Fischotter, Biber, Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Reptilien, Libellen, Käfer sowie Nachtfalter im Sinne des § 19 Abs. 3 beeinträchtigt, von denen einige Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 3 ersetzbar sind.	
- Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete	Deutlich stärkere Betroffenheit der FFH-Gebiete (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiete) „Krähenfuß“ und „Elbdeichhinterland“ sowie des SPA „Unteres Elbtal“ als bei Variante W 3.2. Es verbleiben auch bei Durchführung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung weiterhin erhebliche Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet (seinerzeit Vorschlagsgebiet) „Krähenfuß“.	Geringere Betroffenheit der FFH-Gebiete (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiete) „Krähenfuß“ und „Elbdeichhinterland“ sowie des SPA „Unteres Elbtal“ als bei Variante W 3.1.
- Boden/ Wasser	Die Trassenführung mit Radien < 5.500 m mit geschlossener Entwässerung mit Einleitung in Versickerbecken (mit vorgeschalteten Absetzbecken) kann in dem Gebiet mit hoher Gefährdung des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen Störungen im Grundwasserhaushalt hervorrufen.	Durch Überbauung und Versiegelung gehen nasse bis feuchte Standorte mit hohem Entwicklungspotenzial für hygrophile Pflanzengesellschaften sowie in geringem Umfang Dünenbereiche westlich und nordwestlich von Wittenberge verloren. Durch die teilweise Linienführung auf der B 189 wird die Überbauung natürlicher Böden verringert. Insgesamt wird eine Fläche von ca. 24 ha neu versiegelt (Kronenfläche, Anschlussstellen).
- Luft/Klima	Zusätzliche Beeinträchtigungen des Luftaustausches sind aufgrund des Reliefs und der bereits vorhandenen Dammlage der B 189 auszuschließen. Veränderungen lokalklimatischer Verhältnisse (Gehölzverluste, Versiegelung) bleiben vergleichsweise gering und betreffen keine Ausgleichsräume mit unmittelbarem Bezug für das Stadtgebiet von Wittenberge.	
- Landschaft	Die Zerschneidung von Bereichen mit sehr hoher oder hoher Landschaftsbildqualität durch die Trassenführung führt zu erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild.	Die Zerschneidung von Bereichen mit sehr hoher oder hoher Landschaftsbildqualität, insbesondere der kleinräumigen Niederungslandschaft nördlich von Bentwisch, sowie durch die Querung des Landschaftsschutzgebietes „Brandenburgische Elbtalau“ bewirkt erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild.
	Durch die Verlärmung ist die freiraumbezogene Erholungsnutzung westlich von Wittenberge betroffen.	Als positiv im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft ist die geplante Trassenbündelung mit der vorhandenen Elbbrücke zu bewerten. Die Verlegung der B 189 im Zuge der A 14 zieht auf Grund der Vorbelastung (Umverlegung führt durch ein Gewerbegebiet) keine Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nach sich.
- Kultur- und sonstige Sachgüter		Von der Trasse sind mehrere Bodendenkmale betroffen.

Tabelle 6: TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt

Kriterium	Variante W 1	Variante W 3.1
Technische Einzelheiten	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 11,7 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 14 ha Waldflächen - ca. 37,7 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 10 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 39,5 Mio. EUR.</p>	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 12,1 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 12,1 ha Waldflächen - ca. 46 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 16 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 48,9 Mio. EUR. Hohe Kosten ergeben sich aufgrund höherer Anzahl von Bauwerken, umfangreicherer Erdbewegungen und höhere Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.</p>
Verkehrliche, raumordnerische und städtebauliche Aspekte	<p>Die Trasse wird in Nähe der Trasse der DB-Strecke Berlin - Hamburg geführt und minimiert dadurch die Zerschneidungswirkung.</p> <p>Die Trasse verläuft zwischen der Ortslage Nebelin und der Siedlung an der Bahn und verursacht dabei städtebauliche Trennwirkungen.</p>	<p>Die Trasse wird in weitestgehender Trassenbündelung zur DB-Strecke Berlin - Hamburg geführt. Damit werden Zerschneidungswirkungen durch die Trasse erheblich minimiert.</p> <p>Die Trasse quert zwischen Dergenthin und der Siedlung Dergenthin (Bahnhof) die DB-Strecke Berlin - Hamburg. Die städtebaulichen Trennwirkungen, die heute bereits durch die DB-Strecke verursacht werden, verstärken sich.</p>
Auswirkungen auf die Umwelt		
- Menschen	<p>Durch den Verlauf der Trasse werden keine bewohnten Siedlungsflächen in Anspruch genommen. Es kommt jedoch zur Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen auf einer Länge von ca. 2 km (bei Dergenthin und Kaltenhof).</p> <p>Überschreitung des Vorsorgewertes 49 dB(A)-nachts für Dorf- und Mischgebiete im Bereich Dergenthin (Bahnhof).</p>	<p>Durch den Verlauf der Trasse werden keine bewohnten Siedlungsflächen in Anspruch genommen. Es kommt jedoch zur Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen auf einer Länge von ca. 4km (bei Dergenthin und Kaltenhof).</p> <p>Beeinträchtigung von Wohngebieten, die gemäß rechtskräftiger Flächennutzungspläne ausgewiesen bzw. gem. B-Plan bestätigt sind, durch Überschreitung des Grenzwertes (49 dB(A)-nachts) in Wohngebieten nordwestlich von Dergenthin (ca. 3 ha) und von Dorf- und Mischgebieten durch Überschreitung des Grenzwertes 54 dB(A)-nachts im Bereich Dergenthin (Bahnhof) und Kaltenhof.</p>
- Pflanzen und Tiere	<p>Es gehen anlagebedingt ca. 14,8 ha Biotope der beiden höchsten Wertstufen, 0,7 ha geschützter Biotope nach § 32 BbgNatSchG, ca. 17,9 ha sehr hoch und hoch bedeutsamer Brutvogellebensräume und ca. 4 ha sehr hoch bewerteter Amphibienlebensräume verloren.</p>	<p>Es gehen anlagebedingt ca. 21 ha Biotope der beiden höchsten Wertstufen, 1,7 ha geschützter Biotope nach § 32 BbgNatSchG, ca. 49,6 ha sehr hoch und hoch bedeutsamer Brutvogellebensräume und ca. 4 ha sehr hoch bewerteter Amphibienlebensräume verloren.</p> <p>Zusätzlich wird ein hoch bedeutsamer Feuchtkomplex westlich und östlich entlang der Bahn, südlich von Dergenthin, in einer Größenordnung von ca. 5,5 ha beansprucht.</p>
- Zerschneidung und Barrierewirkung	<p>Querung des Biosphärenreservats "Flusslandschaft Elbe" bis auf Höhe der Ortsverbindungsstraße Dergenthin - Laaslich.</p> <p>Funktionsräume sehr hoher und hoher Bedeutung werden südöstlich von Dergenthin und südlich von Karstädt auf einer Länge von ca. 2.900 m zerschnitten. Darüber hinaus kommt es zur Querung von Brutvogellebensräumen mittlerer Bedeutung westlich der Bahn.</p> <p>Rastplätze des Kranichs bei Dergenthin und südlich von Karstädt sehr hoher und hoher Bedeutung werden auf einer Länge von ca. 2.240 m gequert.</p> <p>Zerschneidung der als Amphibienlebensraum sehr hoch bedeutsamen Grünlandkomplexe am Scheidgraben.</p> <p>Isolierung des mit sehr hoch bewerteten Amphibienlebensraums direkt an der DB-Strecke südlich Bahnhof Dergenthin (mit vollständiger Unterbrechung der Wanderbeziehungen nach Westen) und mehrerer Kleingewässer im Abschnitt zwischen Nebelin (Siedlung an der Bahn) und Karstädt zwischen Trasse und Bahn mit sehr hoher Bedeutung für die Amphibienfauna.</p> <p>Querung eines Grabens (regelmäßig frequentierter Wanderkorridor) in der Nähe des NSG "Kuhwinkel".</p>	<p>Querung des Biosphärenreservats "Flusslandschaft Elbe" im südlichen Bereich bis auf Höhe der Ortsverbindungsstraße Dergenthin - Laaslich.</p> <p>Ein Funktionsraum sehr hoher Bedeutung wird nördlich Nebelin (Siedlung an der Bahn) randlich gequert. Südwestlich von Dergenthin und südlich von Karstädt wird ein Gebiet mit hoher Bedeutung für Brutvögel zerschnitten.</p> <p>Die Querungslänge von Brutvogellebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung beträgt insgesamt ca. 5.210 m.</p> <p>Querung von Rastplätzen des Kranichs bei Dergenthin und südlich von Karstädt mit vollständigem Funktionsverlust.</p> <p>Zerschneidung des sehr hoch bedeutsamen Grünlandkomplexes am Scheidgraben mit Vorkommen des Moorfrosches, Grasfrosches und der Erdkröte.</p> <p>Querung verschiedener Gräben des Grabensystems von Scheid- und Düpgraben östlich der Bahnlinie in Höhe Dergenthin mit einem nachgewiesenen terrestrischen Wanderkorridor des Fischotters.</p>
- Funktionsbeeinträchtigung durch komplexe Störungen im 100m-Wirkband	<p>Beeinträchtigung von ca. 60 ha Brutvogellebensräumen hoher Bedeutung.</p> <p>Beeinträchtigung von ca. 20 ha durch komplexe Störungen für Rastvögel.</p> <p>Beeinträchtigung von ca. 12 ha Amphibienlebensräumen sehr hoher Bedeutung im Bereich des Grünlandkomplexes am Scheidgraben. Innerhalb des 100 m-Wirkbandes ist von einer völligen Entwertung aller betroffenen Amphibienlebensräume auszugehen.</p>	<p>Beeinträchtigung von ca. 25 ha Brutvogellebensräumen hoher Bedeutung. Im 100 m-Wirkband ist von einem Verlust aller Brutplätze empfindlicher Arten auszugehen, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die Bahnstrecke.</p> <p>Beeinträchtigung von ca. 45 ha durch komplexe Störungen für Rastvögel.</p> <p>Beeinträchtigung von ca. 12 ha Amphibienlebensräumen sehr hoher Bedeutung im Bereich des Grünlandkomplexes am Scheidgraben. Innerhalb des 100 m-Wirkbandes ist von einer völligen Entwertung aller betroffenen Amphibienlebensräume auszugehen.</p>
- Funktionsbeeinträchtigung durch Lärm	<p>Die Beeinträchtigung durch Lärm betrifft Brutvogellebensräume hoher und sehr hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)-Isophone in einer Größenordnung von ca. 655 ha (davon vorbelastet durch Immissionen der Bahnlinie sind 385 ha). Betroffen ist auch die sehr wertvolle Brutvogelfauna im NSG „Kuhwinkel“.</p>	<p>Die Beeinträchtigung durch Lärm betrifft Brutvogellebensräume sehr hoher und hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)-Isophone in einer Größenordnung von ca. 840 ha.</p> <p>Der durch die Bahnlinie vorbelastete Bereich (deren Wirkung jedoch nicht überschätzt werden darf, da kein andauernder Lärmpegel) und der durch die B 5 vorbelastete Bereich beträgt mit 630 ha ca. 75 % der durch die A 14 neu verlärmten Flächen (110 ha sind nicht vorbelastet).</p>
- Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten	<p>Es werden Lebensräume der streng geschützten Arten bzw. Arten der Artengruppen Fischotter, Biber, Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Reptilien, Libellen, Käfer sowie Nachtfalter im Sinne des § 19 Abs. 3 beeinträchtigt, von denen einige Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 3 nicht ersetzbar sind.</p>	
- Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete	<p>Höhere Beeinträchtigung der Fledermäuse im FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Silge“ und geringere Beeinträchtigung des SPA „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“ (zum Zeitpunkt ROV Potenzielles, zur Meldung vorgeschlagenes Vogelschutzgebiet „Agrarlandschaft Prignitz - mit Stepenitztal (BB) und östlich Grabow (MV), Teilbereich Brandenburg“) als bei Variante W 3.1</p>	<p>Trotz geringerer Beeinträchtigung der Fledermäuse im FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Silge“ deutlich stärkere Beeinträchtigung des SPA „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“ (zum Zeitpunkt ROV Potenzielles, zur Meldung vorgeschlagenes Vogelschutzgebiet „Agrarlandschaft Prignitz - mit Stepenitztal (BB) und östlich Grabow (MV), Teilbereich Brandenburg“) als bei Variante W 1</p>
- Boden/Wasser	<p>Entlang der Trasse gehen Gebiete mit vorwiegend mittlerer Ertragsfähigkeit verloren, nördlich von Nebelin überwiegen Böden mit sehr hoher natürlicher Ertragsfähigkeit. Es werden ca. 35 ha neu versiegelt.</p> <p>Die Trassenführung in mit teilweise geplanten Radien < 5500m mit geschlossener Entwässerung mit Einleitung in Versickerbecken (mit vorgeschalteten Absetzbecken) kann in dem Gebiet mit hoher Gefährdung des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen Störungen im Grundwasserhaushalt hervorrufen.</p> <p>Bau- und anlagebedingt gehen zwei Kleingewässer verloren.</p> <p>Diese Trassenführung zerschneidet ein Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung sowie ein geplantes Trinkwasserschutzgebiet Zone III.</p>	<p>Entlang der Trasse gehen Gebiete mit vorwiegend mittlerer Ertragsfähigkeit verloren.</p> <p>Es werden ca. 65 ha neu versiegelt.</p> <p>Die Trassenführung in Dammlage (Höhen > 6 m) kann im südlichen Bereich mit Grundwasserflurabständen < 2 m zu Beeinträchtigungen der Grundwasserdynamik durch die Auflast führen.</p>
- Luft/Klima	<p>Bau- und anlagebedingt werden durch beide Trassenvarianten Waldgebiete mit allgemeiner bioklimatischer Bedeutung zerschnitten, wodurch Verluste von < 5 ha Waldflächen entstehen.</p>	
- Landschaft	<p>Die Trasse quert die kleinräumige Niederungslandschaft nördlich von Bentwisch und bewirkt damit eine erhebliche Beeinträchtigung dieses auch aus kulturhistorischer Sicht bedeutsamen Landschaftsausschnittes.</p> <p>Das LSG "Brandenburgische Elbtal" nördlich von Wittenberge sowie ein Vorbehaltsgebiet für Fremdenverkehr und Erholung werden zerschnitten.</p> <p>Die Trasse zieht eine Verlärmung der Landschaft nach sich und beeinträchtigt die Erlebniswirksamkeit der Landschaft und somit auch die freiraumbezogene Erholungsnutzung.</p>	
- Kultur- und sonstige Sachgüter	<p>Von der Trasse sind mehrere Bodendenkmale betroffen.</p>	

Tabelle 7: TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow-West

Kriterium	Variante W 1.1	Variante W 1.3
Technische Einzelheiten	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 12,09 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 5,9 ha Waldflächen - ca. 46,7 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 13 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 32,3 Mio. EUR.</p>	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 12,57 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 6,2 ha Waldflächen - ca. 47,8 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 14 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 33,6 Mio. EUR.</p>
Verkehrliche, raumordnerische u. städtebauliche Aspekte	<p>Die Trasse führt über 3,4 km parallel zur Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow. Damit werden Zerschneidungswirkungen durch die Trasse von vornherein minimiert.</p> <p>Die Variante führt durch die geplanten Abbaufelder des KiS-Tagebau Groß Warnow (Abbaufelder B 3/1; B 3/2 sowie Abbaufeld C 2)</p> <p style="text-align: center;">Die AS Karstädt ist westlich von Karstädt an der B 5/L 131 vorgesehen. Die AS Groß Warnow wird westlich von Groß Warnow an der B 5/L 134 angeordnet. Im Trassenbereich befinden sich keine verkehrsbedeutsamen Planungen.</p>	<p>Die Trasse führt über 1,3 km parallel zur Hochspannungsleitung Perleberg - Pinnow. Damit werden Zerschneidungswirkungen durch die Trasse von vornherein minimiert.</p> <p>Die Variante führt durch die geplanten Abbaufelder des KiS-Tagebau Groß Warnow (Abbaufeld A 2).</p> <p>Die Variante quert den geplanten Windpark Groß Warnow. Die vorgesehenen Standorte der Windkraftanlage weisen jedoch einen Abstand größer 200 m zur A 14 auf.</p>
Auswirkungen auf die Umwelt		
- Menschen	Die Lärmimmission überschreitet den Vorsorgewert von 49 db(A)-nachts in den Ortslagen Garlin und Sargleben und teilweise auch der Grenzwert von 54 dB(A)-nachts im Nordosten der Ortslage Pinnow.	Die Lärmimmission überschreitet den Vorsorgewert von 49 db(A)-nachts in den Ortslagen Garlin und Sargleben und im Osten der Ortslage Groß Warnow.
- Pflanzen und Tiere		
- Funktionsverlust/ Zerstörung von Bestandteilen	Es gehen anlagebedingt ca. 18 ha Biotop sehr hoher und hoher Bedeutung verloren. Geschützte Biotop gehen in einer Größenordnung von 0,9 bis 1,2 ha verloren. Weiterhin gehen 40,3 ha Brutvogellebensräume und ein Soll mit hoher Bedeutung für Amphibien südwestlich Garlin verloren.	Es gehen anlagebedingt ca. 18 ha Biotop sehr hoher und hoher Bedeutung verloren. Geschützte Biotop gehen in einer Größenordnung von 0,9 bis 1,2 ha verloren. Weiterhin gehen 52,3 ha Brutvogellebensräume und ein Soll mit hoher Bedeutung für Amphibien südwestlich Garlin verloren.
- Zerschneidung und Barrierewirkung	<p>Die geplante A 14 zerschneidet</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Hauptwildwechsel des Rotwildes westlich der Löcknitzniederung - Nebenwildwechsel von Rotwild, Dammwild, Rehwild und Schwarzwild - Bedeutsame Lebensräume von Fledermäusen im Bereich der Löcknitzniederung - Fischotterlebensräume im Bereich der Löcknitz - Brutvogellebensräume auf einer Länge von 6,15 km <p style="text-align: center;">Darüber hinaus ergeben sich im Bereich der Löcknitzquerung Beeinträchtigungen für die Libellenfauna.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - den Hauptwildwechsel des Rotwildes westlich der Löcknitzniederung - Nebenwildwechsel von Rotwild, Dammwild, Rehwild und Schwarzwild - Bedeutsame Lebensräume von Fledermäusen im Bereich der Löcknitzniederung - Fischotterlebensräume im Bereich der Löcknitz - Brutvogellebensräume auf einer Länge von 8,18 km
- Funktionsbeeinträchtigung durch komplexe Störungen im 100 m-Wirkband	<p>Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen sehr hoher (30 ha, hoher (90 – 95 ha) und mittlerer Bedeutung. (60 – 70 ha).</p> <p>Beeinträchtigung von Brutvorkommen von Ortolan, Kranich und Weißstorch. Beeinträchtigung von Rastplätzen von ca. 90 ha (Kranich- und Gänserastplätze) mit weitgehender Entwertung im 100 m Bereich.</p> <p>Komplexe Störungen von Amphibien auf ca. 0,6 ha sehr hoch bedeutsamer Lebensräume (Garliner See) mit vollständiger Entwertung im 100 m Bereich.</p>	<p>Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen sehr hoher (30 ha, hoher (90 – 95 ha) und mittlerer Bedeutung. (60 – 70 ha).</p> <p>Beeinträchtigung von Brutvorkommen von Ortolan, Kranich, Weißstorch und Heidelerche. Beeinträchtigung von Rastplätzen von ca. 90 ha (Kranich- und Gänserastplätze) mit weitgehender Entwertung im 100 m Bereich.</p> <p>Komplexe Störungen von Amphibien auf ca. 0,6 ha sehr hoch bedeutsamer Lebensräume (Garliner See) mit vollständiger Entwertung im 100 m Bereich.</p>
- Funktionsbeeinträchtigung durch Lärm	Verlärmung von Brutvogellebensräumen hoher und sehr hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)- Isophone von 770 ha (Vorbelastung 155 ha).	Verlärmung von Brutvogellebensräumen hoher und sehr hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)- Isophone von 955 ha (Vorbelastung 195 ha).
- Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten	Es werden Lebensräume der streng geschützten Art bzw. Arten der Artengruppen Fischotter, Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Reptilien sowie Muscheln im Sinne des § 19 Abs. 3 beeinträchtigt, von denen einige Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 3 nicht ersetzbar sind.	
- Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete	Alle Weststrassen führen zu einer deutlich stärkeren Neuzerschneidung im FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Mittlere und Obere Löcknitz“. Weststrassen, insbesondere W 1.3 führen zu einer deutlich stärkeren Zerschneidung und Beeinträchtigung des SPA „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz (zum Zeitpunkt ROV Potenzielles, zur Meldung vorgeschlagenes Vogelschutzgebiet „Agrarlandschaft Prignitz - mit Stepenitztal (BB) und östlich Grabow (MV), Teilbereich Brandenburg“).	
- Boden/Wasser	Die Trasse durchschneidet auf beinahe der gesamten Länge trockene, nährstoffarme oder nass-feuchte Standorte, die ein hohes Biotopotenzial aufweisen. Es werden Bereiche durchquert, die einen geringen Geschützhitsgrad des Grundwassers aufweisen. Die Löcknitz, der Meynbach und mehrere Gräben werden überquert.	
- Luft/Klima	Die Trasse quert Wald von allgemeiner bioklimatischer Bedeutung.	
- Landschaft	Die Varianten verlaufen überwiegend durch großräumig gegliedertes Offenland, wobei in der Mehrheit Bereiche mit Landschaftsqualität mittlerer Bedeutung betroffen sind. Beeinträchtigungen ergeben sich durch visuell wirksame Dammbauwerke.	
- Kultur- und sonstige Sachgüter	Voraussichtlich sind mehrere archäologisch relevante Bereiche betroffen.	

Tabelle 8: TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow-Ost

Kriterium	Variante O 1.1	Variante O 1.3
Technische Einzelheiten	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 12,13 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 10,8 ha Waldflächen - ca. 41,2 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 14 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 35,7 Mio. EUR.</p>	<p>Die Länge der Variante beträgt ca. 11,91 km. Der hierfür erforderliche Flächenbedarf beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 11,6 ha Waldflächen - ca. 40,0 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. <p>Zur Querung von Straßen und Wegen bzw. von Gewässern sind 13 Kreuzungsbauwerke erforderlich.</p> <p>Die Kosten für die Variante belaufen sich auf ca. 32,6 Mio. EUR.</p>
Verkehrliche, raumordnerische u. städtebauliche Aspekte	<p>Die Variante führt über 4,7 km in Trassenbündelung parallel zur B 5. Damit werden Zerschneidungswirkungen von vornherein minimiert.</p> <p>Die Variante führt durch die geplanten Abbaufelder des KiS-Tagebau Groß Warnow. Dabei wurden die Abbaugelände (Feld B 1) und das geplante Feld A2 jedoch nur tangiert.</p> <p>Die AS Karstädt ist westlich von Karstädt an der B 5/L 131 vorgesehen. Die AS Groß Warnow wird westlich von Groß Warnow an der B 5/L 134 angeordnet. Im Trassenbereich befinden sich keine verkehrsbedeutsamen Planungen.</p>	<p>Die Variante führt über 3,8 km in Trassenbündelung parallel zur B 5. Damit werden Zerschneidungswirkungen von vornherein minimiert.</p> <p>Die Variante führt durch die geplanten Abbaufelder des KiS-Tagebau Groß Warnow. Die Variante führt durch den nördlichen Bereich des Abbaufeldes A 2.</p> <p>Die Variante quert den geplanten Windpark Groß Warnow. Die vorgesehenen Standorte der Windkraftanlage weisen jedoch einen Abstand größer 200 m auf.</p>
Auswirkungen auf die Umwelt		
- Menschen	Nordwestlich von Karstädt und bei Garlin kommt es zur Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume. Die Lärmimmission überschreitet den Vorsorgewert von 49 dB(A)-nachts und teilweise den Grenzwert von 54 dB(A)-nachts in den Ortslagen Garlin sowie zwischen Garlin und Neu Pinnow. Weiterhin werden der Vorsorgewert und teilweise auch der Grenzwert im Südwesten der Ortslage Groß Warnow überschritten.	Nordwestlich von Karstädt und bei Garlin kommt es zur Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume. Die Lärmimmission überschreitet den Vorsorgewert von 49 dB(A)-nachts und teilweise den Grenzwert von 54 dB(A)-nachts in den Ortslagen Garlin sowie zwischen Garlin und Neu Pinnow. Weiterhin werden der Vorsorgewert und teilweise auch der Grenzwert im Südwesten der Ortslage Groß Warnow überschritten.
- Pflanzen u. Tiere	<p>Insgesamt werden 18,5 ha Biotop sehr hoher und hoher Bedeutung in Anspruch genommen. Geschützte Biotop nach § 32 BbgNatSchG gehen anlagebedingt in einem Umfang von 4 ha verloren. Weiterhin gehen Brutvogellebensräume sehr hoher und hoher Bedeutung in einer Größenordnung von 45 ha verloren.</p> <p>Die geplante Trasse zerschneidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Hauptwildwechsel des Rotwildes westlich der Löcknitzniederung - Nebenwildwechsel von Rotwild, Dammwild, Rehwild und Schwarzwild - Wanderbeziehungen von Fledermäusen und Fischottern im Bereich der Löcknitzquerung - Brutvogellebensräume auf einer Länge von 6,79 km - Kranichrastplätze zwischen Karstädt und Garlin <p>Darüber hinaus ergeben sich im Bereich der Löcknitzquerung Beeinträchtigungen für die Libellenfauna.</p>	<p>Insgesamt werden 18,7 ha Biotop sehr hoher und hoher Bedeutung in Anspruch genommen. Geschützte Biotop nach § 32 BbgNatSchG gehen anlagebedingt in einem Umfang von 4 ha verloren. Weiterhin gehen Brutvogellebensräume sehr hoher und hoher Bedeutung in einer Größenordnung von 55 ha verloren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Hauptwildwechsel des Rotwildes westlich der Löcknitzniederung - Nebenwildwechsel von Rotwild, Dammwild, Rehwild und Schwarzwild - Wanderbeziehungen von Fledermäusen und Fischottern im Bereich der Löcknitzquerung - Brutvogellebensräume auf einer Länge von 8,41 km - Kranichrastplätze zwischen Karstädt und Garlin
- Funktionsverlust/Zerstörung von Bestandteilen	Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen sehr hoher Bedeutung im Bereich der Löcknitzquerung (30 ha). Funktionsbeeinträchtigung von Brutvogellebensräumen hoher Bedeutung (105 ha). Beeinträchtigung durch komplexe Störungen (66 ha). Verlust aller Brutplätze empfindlicher Arten. Beeinträchtigung der Rastplätze hoher Bedeutung durch komplexe Störungen (50 ha - Kranichrastplätze). Komplexe Störungen von Amphibien (Kammolch in der ehemaligen Kiesgrube Neu - Pinnow). Störung von 4 Gewässern hoher Bedeutung für Amphibien.	Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen sehr hoher Bedeutung im Bereich der Löcknitzquerung (30 ha). Funktionsbeeinträchtigung von Brutvogellebensräumen hoher Bedeutung (130 ha). Beeinträchtigung durch komplexe Störungen (70 ha). Verlust aller Brutplätze empfindlicher Arten. Beeinträchtigung der Rastplätze hoher Bedeutung durch komplexe Störungen (50 ha - Kranichrastplätze). Komplexe Störungen von Amphibien (Kammolch in der ehemaligen Kiesgrube Neu - Pinnow). Störung von 4 Gewässern hoher Bedeutung für Amphibien.
- Funktionsbeeinträchtigung durch komplexe Störungen im 100 m-Wirkband	Verlärmung von Brutvogellebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)- Isophone von 875 ha (Vorbelastung 355 ha).	Verlärmung von Brutvogellebensräumen sehr hoher und hoher Bedeutung innerhalb der 50 dB(A)- Isophone von 970 ha (Vorbelastung 310 ha).
- Auswirkungen auf streng geschützte Tierarten	Es werden Lebensräume der streng geschützten Art bzw. Arten der Artengruppen Fischotter, Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Käfer, Nachtfalter sowie Muscheln im Sinne des § 19 Abs. 3 beeinträchtigt, von denen einige Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 3 nicht ersetzbar sind.	
- Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete	Alle Ostrassen führen zu einer deutlich geringeren Neuzerschneidung im FFH-Gebiet (zum Zeitpunkt ROV noch Vorschlagsgebiet) „Mittlere und Obere Löcknitz“. Die Ostrassen führen zu einer deutlich geringeren Zerschneidung und Beeinträchtigung des SPA „Agrarlandschaft Prignitz-Stepenitz“ (zum Zeitpunkt ROV potenzielles, zur Meldung vorgeschlagenes Vogelschutzgebiet „Agrarlandschaft Prignitz - mit Stepenitztal (BB) und östlich Grabow (MV), Teilbereich Brandenburg“).	
- Boden/Wasser	Die Trasse quert die Niedermoorbildungen der Löcknitz- und der Meynbachniederung, die ein hohes Biotopentwicklungspotenzial aufweisen. Ca. 26 ha Boden werden neu versiegelt. Es werden Bereiche mit geringerem bis mittlerem Geschützhitsgrad des Grundwassers gequert. Die Löcknitz, der Meynbach und mehrere Gräben werden überquert.	Die Trasse quert die Niedermoorbildungen der Löcknitz- und der Meynbachniederung, die ein hohes Biotopentwicklungspotenzial aufweisen. Ca. 26 ha Boden werden neu versiegelt. Es werden Bereiche mit geringerem bis mittlerem Geschützhitsgrad des Grundwassers gequert.
- Luft/Klima	Es werden Waldgebiete mit allgemeiner bioklimatischer Bedeutung zerschnitten, wodurch Waldflächen < 5 ha entstehen, die klimatisch unwirksam sind.	Es werden Waldgebiete mit allgemeiner bioklimatischer Bedeutung zerschnitten, wodurch Waldflächen < 5 ha entstehen, die klimatisch unwirksam sind.
- Landschaft	Die Trasse verläuft überwiegend gebündelt mit der B 5 und zerschneidet dabei vor allem Gebiete hoher und mittlerer Landschaftsbildqualität. Nordwestlich von Karstädt zerschneidet die Trasse randlich einen unzerschnittenen verkehrssamen Raum. Beeinträchtigungen ergeben sich durch visuell wirksame Dammbauten.	Die Trasse verläuft überwiegend gebündelt mit der B 5 und zerschneidet dabei vor allem Gebiete hoher und mittlerer Landschaftsbildqualität. Nordwestlich von Karstädt zerschneidet die Trasse randlich einen unzerschnittenen verkehrssamen Raum. Beeinträchtigungen ergeben sich durch visuell wirksame Dammbauten.
- Kultur- und sonstige Sachgüter	Voraussichtlich sind mehrere archäologisch relevante Bereiche betroffen.	

3.1.4 Ergebnis der Bewertung im ROV / Wahl der Linie

3.1.4.1 Vorzugsvariante des ROV / Ergebnis ROV

TA I (Süd), Teilabschnitt Landesgrenze ST/BB bis südlich Wittenberge

Aufgrund des übergeordneten gemeinschaftlichen Interesses zur Sicherung des Netzes „Natura 2000“ wurde für diesen Teilabschnitt die Variante W 3.2 als Vorzugsvariante/zu bestimmende Linie vorgeschlagen.

Es sprechen zwar alle Kriterien der Bewertung - außer Umwelt - bei diesem Teilabschnitt für die Variante W 3.1, in der Abwägung wurden allerdings die Umweltaspekte höher eingeschätzt. Die entscheidungserheblichen Aspekte für die Wahl der Variante W 3.2 sind die Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen im FFH- Gebiet „Krähenfuß“ durch die enge Bündelung mit der B 189, die zu einer deutlichen Reduzierung von Neuzerschneidungseffekten sowie der Neuverlärmung von faunistischen Lebensräumen führt und damit deutlich geringere Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Landschaft, Boden, Wasser sowie Kultur- und sonstige Sachgüter prognostiziert.

Die Variante W 3.2 wird nah an Wittenberge vorbeigeführt und verursacht Eingriffe und Beeinträchtigungen in vorhandenen und geplanten Sonder- und Gewerbegebieten (städtebaulicher und raumordnerischer Nachteil) sowie Kleingartenanlagen. Darüber hinaus ist die Ausbildung der AS an der B 195 straßenbaulich aufwendig. Die Variante 3.1 dagegen führt zur Verinselung des östlichen Teilbereiches des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ und stört damit die Wechselbeziehungen zwischen seinen beiden Teilbereichen. Neuzerschneidung sowie Verlärmung führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura-2000-Gebietes.

Bei Variante W 3.1 wird darüber hinaus das Betriebsgebäude (inkl. Garagen) im Einfahrtsbereich zur Mülldeponie in Anspruch genommen.

TA II (Mitte), Teilabschnitt nördlich Wittenberge bis Karstädt

Für diesen Teilabschnitt wurde aus Umweltsicht und unter Berücksichtigung von Natura-2000-Belangen die Variante W 1 als Vorzugsvariante/zu bestimmende Linie gewählt.

In diesem Teilabschnitt sind die Bewertungskriterien bei den Varianten W 1 und W 3.1 entweder neutral oder mit positivem Ausschlag für die Trassenführung der Variante W 1. Der erhebliche Vorteil der Variante W 1 gegenüber Variante W 3.1 ist, dass keine Bahnquerung erforderlich wird und damit die Variante W 1 straßenbaulich leichter herzustellen und weniger kostenintensiv ist.

TA III (Nord), Teilabschnitt Karstädt bis Groß Warnow

Als Vorzugsvariante/zu bestimmende Linie für die Trasse in diesem Teilabschnitt wird die Variante O 1.1 gewählt.

Aufgrund der weitgehenden Trassenbündelung mit der B 5 sowie der im Vergleich geringeren Umweltbeeinträchtigungen in Bezug auf Natura-2000-Gebiete, geschützten Arten und Lebensräume (z. B. Ortolan) ergeben sich Vorteile für die Trassenvariante O 1.1 gegenüber den anderen Vergleichsvarianten W 1.1, W 1.3 und O 1.3. Ebenfalls erfolgen durch diese Variante keine Beeinträchtigungen vorhandener und geplanter Gebiete bei Groß Warnow (Kiessandtagebau, Windkraftgebiet). Als Nachteil sind die relativ hohen Kosten in Folge der Nähe zur B 5 zu nennen. Diese sind jedoch aufgrund der genannten Vorteile nicht ausschlaggebend.

Ergebnis des ROV

Unter Berücksichtigung der in Kap. 3.1.3 beschriebenen Kriterien und nach Abwägung aller Belange konnte eine Reihenfolge für die betrachteten Varianten erstellt werden. Danach ergab sich für die geplante A 14 im Land BB eine Kombination von Varianten der drei Trassenabschnitte (s. Bild 11):

W 3.2 TA I (Süd)

W 1 TA II (Mitte)

O 1.1 TA III (Nord).

Diese Variantenkombination wurde durch die Landesplanerische Beurteilung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (vom 15.12.2004) mit Maßgaben, die bei der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen, bestätigt. Diese Maßgaben ergeben sich aufgrund der bedingten Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung sowie der Umweltbelange einschließlich der FFH-Verträglichkeit.

Diese sind u.a. im Einzelnen:

- Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung zur Minimierung der Auswirkungen z. B. des Flächenentzuges, der Zerschneidung von Bewirtschaftungseinheiten, der Unterbrechung von Wegebeziehungen,
- Erstaufforstungen für Waldinanspruchnahme als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme im Verhältnis 1:3,
- aktiver Lärmschutz im Sinne einer zukunftsorientierten Umweltvorsorge im TA I (Süd),
- gemeinsame Betrachtung der Ausbreitung der Luftschadstoffe und deren Auswirkung bei A 14 und B 189 im TA I (Süd),
- Anordnung von Fischotterdurchlässen bei Bündelung der A 14 mit anderen Verkehrsstraßen,
- Herstellung von Grünbrücken in den TA III (Nord) und TA II (Mitte),
- Beschränkung der Bauzeiten in verschiedenen FFH- bzw. SPA- Gebieten.

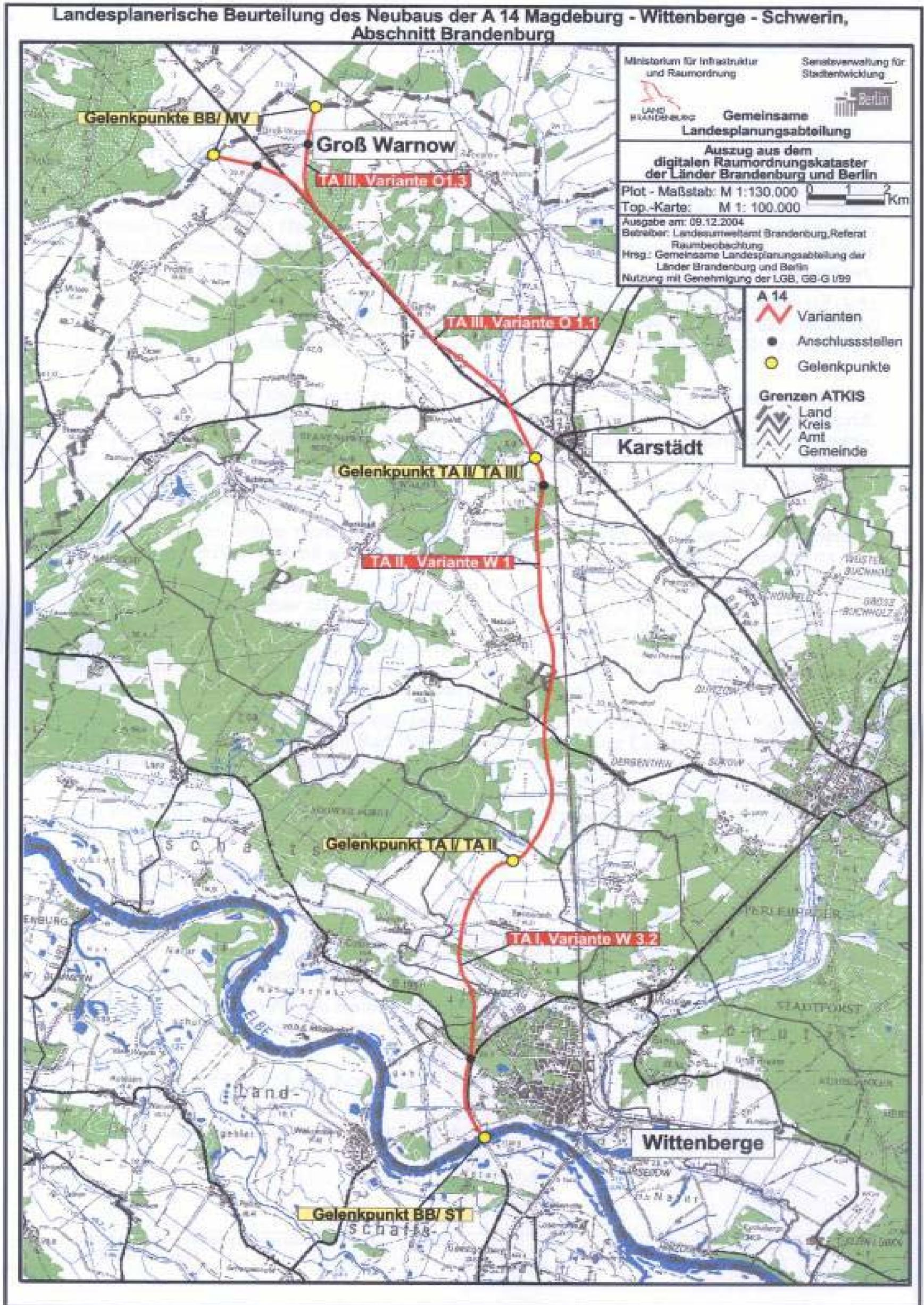


Bild 11: Darstellung der Vorzugsvariante des ROV

3.1.4.2 Ergebnis der Linienbestimmung

Mit dem Ergebnis des ROV wird sichergestellt, dass für die Gesamtmaßnahme „Neubau der A 14, Magdeburg - Wittenberge - Schwerin“ eine durchgängige Linie mit den von den Nachbarländern bereits positiv beurteilten Übergabepunkten bestimmt werden konnte.

Auf Basis der landesplanerisch festgestellten Linie wurde durch die Straßenbauverwaltung des Landes BB beim BMVBS die Linienbestimmung nach § 16 FStrG beantragt (20.12.2004). Die Linienbestimmung erfolgte am 31.08.2005 und bestätigte ebenfalls die im Kap. 3.1.4.1 gewählte Linie. Somit ist diese für die Trassenführung bestimmte Linie als Planungsentscheidung verbindlich für alle öffentlichen Planungsträger und für die weitere Entwurfsbearbeitung (s. Bild 11).

3.1.4.3 Überprüfung der Aussagen des ROV gemäß § 50 BImSchG

Gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) [11] sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen - also auch beim Autobahneubau - die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (hier FFH- und SPA-Gebiete sowie LSG in ihrer Bedeutung für die Erholungsfunktion) soweit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz).

Zur Überprüfung der Einhaltung dieses Grundsatzes wurden die Ergebnisse des ROV gesichtet. Darüber hinaus wurden die Varianten einer Betrachtung der Betroffenheiten von Wohngebieten anhand der 43 dB(A)-Nacht-Isophone unterzogen. Dementsprechend wurden folgende Isophonen zur Betrachtung lärmempfindlicher Nutzungen thematisiert (s. Tabelle 9):

Tabelle 9: Zu betrachtende Isophonen und deren Abstand von der Straßenachse

	Tag (06:00 - 22:00 Uhr)		Nacht (22:00 - 06:00 Uhr)		
	Gutachterlicher Vorsorgewert für die Erholungsfunktion der Landschaft	Pauschalierte Betrachtung für die Beeinträchtigung von FFH/SPA-Gebieten*	Orientierungswert gemäß DIN 18005 für Wohngebiete	Grenzwert gemäß 16. BImSchV für Wohngebiete/ gutachterlicher Vorsorgewert für sonstige bebaute Gebiete mit überwiegend Wohnnutzung	Zusätzlich gutachterlich empfohlener Orientierungswert für Wohngebiete
	50 dB(A)**	52 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	43 dB(A)**
VKE 1153 TA I (Süd)	716 m	568 m	709 m	435 m	874 m
VKE 1154 TA II (Mitte)	640 m	500 m	640 m	384 m	797 m
VKE 1155 TA III (Nord)	687 m	543 m	687 m	420 m	850 m

* Dieser Indikator dient der pauschalierten Betrachtung der Verlärmung im Gebiet unabhängig davon, ob die einzelnen (Vogel)arten lärmempfindlich sind oder im Rahmen von Verträglichkeitsprüfungen nach Effektdistanzen zu beurteilen sind.

** BayVGH, Beschluss vom 05.03.2001, 8ZB00.3490-Juris bzw. NVWZ-RR 2001, Seite 579

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die im ROV herausgearbeitete Vorzugsvariante W 3.2 - W 1 - O 1.1 den Intentionen des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entspricht. Für alle Bereiche nördlich Wittenberge konnte einer räumlichen Trennung Trasse - Wohnfunktionen der Vorzug gegeben werden.

Im Bereich Wittenberge selbst ergibt sich die Trassenbündelung mit der B 189 durch die Wahl der Variante W 3.2 aus der FFH-Gebietskulisse, da diese im Gegensatz zu Variante W 3.1 eine für das FFH-Gebiet „Krähenfuß“ verträgliche Variante darstellt. Dieser Aspekt steht dem Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG nicht entgegen. In diesem Fall war den „sonstigen schutzbedürftigen Gebieten“ der Vorrang vor den Wohnfunktionen einzuräumen. Darüber hinaus sind die Beeinträchtigungen der Wohnfunktionen im Bereich Wittenberge durch die Variante W 3.2 durch umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vermeidbar.

Im Bereich zwischen der AS Karstädt und Groß Warnow ergibt sich die Trassenbündelung mit der B 5 (Ostvarianten) aus der Natura-2000-Kulisse (FFH und SPA). Mit Wahl der Variante O 1.1 werden zudem die Belange des Artenschutzes berücksichtigt. Diese Aspekte stehen dem Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG nicht entgegen. In diesem Fall war den „sonstigen schutzbedürftigen Gebieten“ der Vorrang vor den Wohnfunktionen einzuräumen. Darüber hinaus können mit Wahl der Variante O 1.1 Beeinträchtigungen von Kiestagebau- und Windkraftgebieten vermieden werden. Darüber hinaus sind die durch die Variante W 3.2 - W 1 - O 1.1 hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Wohnfunktionen im Bereich Wittenberge vermeidbar, im Bereich Garlin, Neu Pinnow und Groß Warnow durch umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vermindert.

3.2 Abschnittsbildung / Vorausschau

3.2.1 Abschnittsbildung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss ein Planfeststellungsabschnitt grundsätzlich eine eigenständige Verkehrsfunktion aufweisen. Damit soll gewährleistet werden, dass eine in Teilen durchgeführte Planung auch dann noch sinnvoll bleibt, wenn sich ein Gesamtplanungskonzept im Nachhinein, als nicht realisierbar erweist.

Zweck der Abschnittsbildung ist, das Gesamtvorhaben in praktikable, effektiv handhabbare und leicht überschaubare Planungsabschnitte zu unterteilen. In Abstimmung mit den an der Gesamtmaßnahme beteiligten Ländern ST, BB, MV wurden 13 Planungsabschnitte unterteilt, von denen acht Abschnitte in ST, drei Abschnitte in BB und zwei Abschnitte in MV liegen. Die Planungsabschnitte wurden im Hinblick auf den Grundsatz der eigenständigen Verkehrsfunktionen in der Regel jeweils durch Anschlussstellen begrenzt. Wo dies - wie in der hier planfestzustellenden VKE 1153 - nicht möglich war, da die jeweilige Anschlussstelle nur einem der benachbarten Planungsabschnitte zuzuordnen ist, sind provisorische Anbindungen an das nachgeordnete Straßennetz vorzusehen (im vorliegenden Fall Bau einer provisorischen Anbindung an die B 189

südlich der AS Wittenberge) bzw. kann mit dem Bau der A 14 erst dann begonnen werden, wenn der Planfeststellungsbeschluss der anschließenden VKE (im vorliegenden Fall die VKE 3.1/3.2a) vollziehbar ist. Damit kann sichergestellt werden, dass der Planungsabschnitt auch ohne rechtswirksame Planfeststellungsbeschlüsse für den nördlich anschließenden Planungsabschnitt VKE 1154 in Verkehr gehen kann.

Anbindung Bauende

Am Bauende wird die geplante A 14 und die B 189n durch ein Provisorium an die B 189 alt angebunden.

Der Rückbau des Provisoriums erfolgt mit Realisierung der angrenzenden VKE 1154 (Herstellung der AS Wittenberge) im Norden.

3.2.2 Vorausschau

Gemäß der gestuften planungsrechtlichen Vorgehensweise wurden, wie bereits weiter oben ausgeführt, für das Gesamtvorhaben ROV in den drei von der Trasse durchquerten Ländern ST, BB und MV durchgeführt. In die ROV integriert wurden Umweltverträglichkeitsprüfungen und detaillierte FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Auf der Grundlage der positiven Landesplanerischen Beurteilungen wurde anschließend die Gesamtlinienführung nach § 16 FStrG geprüft und bestimmt. Anschließend wurde die Gesamtstrecke in die einzelnen Planfeststellungsabschnitte eingeteilt und damit begonnen, die für die Planfeststellung erforderlichen Unterlagen zu erstellen. Somit wurde sowohl gesamtvorhabenbezogen als auch in den einzelnen Abschnitten die Machbarkeit des Vorhabens untersucht. Sämtliche vorliegenden Erkenntnisse aus den genannten Planungsschritten sind bei der Planung des Vorhabens in der VKE 1153 einbezogen. Aufgrund dieser Untersuchungen stehen dem Vorhaben weder in der VKE 1153 noch in den übrigen Planfeststellungsabschnitten unüberwindliche Hindernisse entgegen.

3.3 Trassenoptimierung im Planungsabschnitt VKE 1153

Durch die Linienbestimmung wird für die weitere Planung ein eingeschränkter Trassenkorridor vorgegeben. Im Zuge der weiteren planerischen Bearbeitung wurde die Trasse innerhalb des in der Linienbestimmung vorgegebenen Trassenbereiches optimiert. Auf eine Variantenbetrachtung wurde wegen der Geringfügigkeit der Trassenänderung verzichtet. Die Auswirkungen der Veränderung der Trassenführung sind in Ziff.4 – Technische Gestaltung der Baumaßnahme – und in der Unterlage 12.0A – Landschaftspflegerischer Begleitplan - dargestellt

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme (VKE 1153)

4.1 Trassierung

4.1.1 Trassierung der A 14

Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 7/2009 vom 23.06.2009 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) [5] als Planungsgrundlage für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes eingeführt.

Die Anforderungen an eine überregionale, großräumige Straßenverbindung werden durch die Festlegung der entsprechenden Straßenkategorie und der Entwurfsgeschwindigkeit erfüllt:

Straßenkategorie AS 0: Fernautobahn

Entwurfsgeschwindigkeit: $V_e = 130$ km/h

4.1.2 Trassierung im Grundriss

Bei der Trassierung im Grundriss wurden folgende Zwangspunkte berücksichtigt:

- Maximaler Abstand des geplanten BW 1151/ 01A – Brücke über die Elbe - zum vorhandenen Brückenbauwerk im Zuge der B 189 von ca. 4,70 m
- Weitestgehender Verzicht auf Eingriffe in das FFH- Gebiet „Krähenfuß“
- Erforderlicher Abstand zum Möbelhaus
- Anschluss an die Trassierung der VKE 1154

Die Trassierung beginnt mit einer Geraden in Parallellage zum vorhanden Brückenbauwerk über die Elbe im Zuge der B 189, geht nördlich der Elbe in eine Rechtsbogenfolge ($A = 550$ / $R = 1650$ m / $A = 900$ / $R = 5500$ m) über und schließt an die Trassierung der VKE 1154 an.

Im Grundriss ergeben sich als kleinste bzw. größte Parameter für die durchgehende Strecke die in Tabelle 10 dargestellten Werte:

Tabelle 10: Trassierungsparameter der durchgehenden Strecke der A 14 (Grundriss)

Parameter		Grenzwerte für $v = 130$ km/h nach RAA	Ist-Werte (Planung)
Höchstlänge der Geraden (mit konstanter Längsneigung)	L_{max}	2.000 m	0 m
Kurvenmindestradius	R_{min}	900 m	1.650 m
Klothoidenmindestparameter	A_{min}	300 m	550 m

4.1.3 Trassierung im Aufriss

Bei der Trassierung im Aufriss wurden folgende Zwangspunkte berücksichtigt:

- Unterkante der vorhandenen Elbebrücke im Zuge der B 189,
- Höhengleiche Konstruktionsunterkanten für das vorhandenen und geplante Brückenbauwerk über die Elbe im Zuge der B 189n und der A 14,
- Beachtung der erforderlichen lichten Höhen der Bauwerke im Zuge der A 14 über einen fischottergerechten Durchlass, lichte Höhe $\geq 4,5$ m, eine Fledermausquerung, lichte Höhe $\geq 3,0$ m und einen Graben (fischottergerecht), lichte Höhe $\geq 3,0$ m,
- Beachtung der erforderlichen lichten Höhen der Bauwerke im Zuge der A 14 über die Wahrenberger Chaussee (Zufahrt zur Deponie), lichte Höhe $\geq 4,5$ m,
- Anschluss am Bauende an die Gradienten der VKE 1154,
- Berücksichtigung der maßgebenden Grundwasserstände (HGW₁₀)

Die Gradienten der A 14 verläuft wegen der o.g. Zwangspunkte auf ganzer Länge in Hochlage.

Im Höhenplan ergeben sich als kleinste bzw. größte Parameter für die durchgehende Strecke die in Tabelle 11 aufgeführten Werte:

Tabelle 11: Trassierungsparameter der durchgehenden Strecke der A 14 (Aufriss)

		Grenzwerte für $v = 130$ km/h nach RAA	Ist-Werte (Planung)
Kuppenmindesthalbmesser	H_{Kmin}	13.000 m	27.550 m
Wannenmindesthalbmesser	H_{Wmin}	8.800 m	17.000 m
Mindestlängsneigung in Verwindungsbereichen	s_{min}	0,60 % [bei $s-\Delta s \geq 0,2$]	0,81 %
Höchstlängsneigung	s_{max}	4,00 %	1,65 %
Anrampungsmindestneigung	Δs_{min}	0,40 %	0,40 %
Anrampungshöchstneigung	Δs_{max}	0,90 %	0,65 %

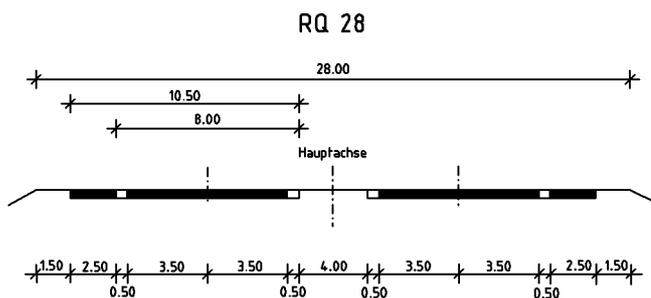
Durch die gewählte Linienführung im Grundriss und Aufriss werden die Trassierungsparameter des geltenden Regelwerkes (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, RAA, 2008 [5]) eingehalten. Die räumliche Linienführung kann als gut angesehen werden.

4.2 Querschnitte / Fahrbahnaufbau

4.2.1 Querschnitt/Fahrbahnaufbau der A 14

Das BMVBS hat gemäß Erlass vom 10.07.2009 mit Ergänzung vom 24.07.2009 für den Abschnitt der A 14 nördlich der AS Stendal (B 188) mit Blick auf die Prognoseverkehrsbelastungen von < 30.000 Kfz/24 h den RQ 28 in Anlehnung an die RAA (2-bahnig, 4-streifiger Querschnitt mit 10,50 m Fahrbahnbreite je Richtungsfahrbahn und 4,0 m Mittelstreifen) festgelegt.

Unter Berücksichtigung des geringeren Prognoseverkehrsbelastungen kann auf die Einrichtung einer 4 + 0 Verkehrsführung in Arbeitsstellen verzichtet werden.



Die Verkehrsqualität des RQ 28 wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (01) [12] für den vorliegenden Abschnitt der A 14 ermittelt. Danach ergibt sich für beide Richtungsfahrbahnen die Qualitätsstufe B.

Der Regelquerschnitt setzt sich aus folgenden Querschnittselementen zusammen:

Halber Mittelstreifen		2,00 m
Randstreifen innen		0,50 m
2. Fahrstreifen		3,50 m
1. Fahrstreifen		3,50 m
Randstreifen außen		0,50 m
Standstreifen		2,50 m
Bankett		1,50 m
<u>Breite einer Richtungsfahrbahn:</u>		<u>14,00 m</u>
Kronenbreite	2 x 14,00 m =	28,00 m

Die Festlegung der Bauklasse nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, RStO 01 [13] erfolgt anhand der bemessungsrelevanten Beanspruchung auf der Grundlage der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung (DTV-SV) für das Jahr 2025. In der Berechnung wurde für die Inbetriebnahme das Jahr 2013 angesetzt. Für die durchgehende Strecke ergibt sich nach der Berechnungsmethode 1 (RStO 01) folgende Bauklasse (s. Tabelle 12):

Tabelle 12: Bauklassen der durchgehenden Strecke der A 14

Autobahnabschnitt	DTV _w -SV = 2025	DTV _w -SV = 2013	Bauklasse
AS Vielbaum (ST) bis AS Wittenberge	6.600	4.629	SV

Entscheidende Auswirkungen auf die Wahl des Befestigungsaufbaues und der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche haben die Erfordernisse zur Schadensbegrenzung und Vermeidung von Beeinträchtigung lärmempfindlicher Vogelarten. Als geeignete Maßnahme zur Schadensbegren-

zung wird entsprechend der Untersuchungen der Einbau einer Fahrbahndecke mit einem stark lärmindernden Fahrbahnbelag, $D_{Stro} = - 5 \text{ dB(A)}$, offenporiger Asphalt, im gesamtem Planungsabschnitt vorgesehen. Die Fahrbahndecken der Brückenbauwerke, mit Ausnahme des überschütteten Bauwerkes, werden in Splittmastixasphalt - Bauweise, $D_{Stro} = - 2 \text{ dB(A)}$ hergestellt.

Der Mittelstreifen der A 14 wird wegen des großen Aufkommens von Greifvögel bis auf einen schmalen Bereich zur Anlage einer Sichtschutzbepflanzung mit Schotter befestigt. Dies wird der Ansiedlung von möglichen Beutetieren der Greifvögel, insbesondere Wühlmäusen entgegenwirken und damit mögliche Kollisionen der Vögel mit dem Fahrzeugverkehr auf der A 14 beim Anflug auf die Beute verhindern.

Die Böschungsneigung entlang der durchgehenden Strecke wird mit 1:1,5 festgelegt. Bei Dämmen zwischen 2,00 und 3,00 m beträgt die Böschungsneigung 1:3 ohne passive Schutzeinrichtungen und 1:1,5 mit passiven Schutzeinrichtungen. Bei Dämmen $< 2,00 \text{ m}$ wird eine konstante Böschungsbreite von 3,00 m ausgebildet. Die Böschungen werden mit 10 cm Oberboden angedeckt, begrünt und mit einheimischen Gehölzarten bepflanzt. Die Mulden werden mit 20 cm Oberboden angedeckt.

Die anzuordnenden Kollisionsschutzeinrichtungen (teilweise mit blickdichten Irritationsschutzwänden im unteren 2 m-Bereich) werden im Abstand von 2,00 m vom Rand der befestigten Fahrbahnfläche angeordnet.

Neben den technischen Eingriffsgrenzen (Bauaußenkanten) wird für die Baudurchführung beidseitig der A 14 ein technologischer Streifen in einer Breite von bis zu 10,0 m vorgesehen. Der Streifen wird in sensiblen Bereichen verringert. Der technologische Streifen wird nach Fertigstellung der Autobahn und der B 189n im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans rekultiviert und gestaltet.

Die Straßenquerschnitte sind in Unterlage 6 dargestellt.

4.3 Auswirkungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz

4.3.1 Trassierung, Querschnitte/Fahrbahnaufbau der zu verlegenden Straßen

B 189n

Die bisher auf der B 189 verlaufenden Verkehrsströme werden durch den Bau der A 14 südlich der geplanten AS Wittenberge zum großen Teil auf die Autobahn verlagert. Die B 189n hat deshalb südlich der AS Wittenberge ihre Bedeutung als überregionale Verkehrsverbindung verloren und wird entsprechend dem Umstufungskonzept zur Landesstraße abgestuft.

Durch die Inanspruchnahme von großen Teilen der Straßenfläche der B 189 für die A 14 zur weitestgehenden Vermeidung von Eingriffen in das FFH- Gebiet „Krähenfuß“, wird für die

B 189n eine Neutrassierung im gesamten Planungsabschnitt nördlich der Elbe erforderlich. Unmittelbar hinter dem Ende des Brückenbauwerkes über die Elbe wird die Trasse der B 189n im Grundriss mit einem Rechtsbogen (A = 400, R = 1000 m, A = 400) von der geplanten A 14 abgerückt und geht vor der Kreuzung mit der Wahrenberger Chaussee in eine Gerade über der sich wieder ein Rechtsbogen (R = 3000 m, A = 1.000) anschließt. Im weiteren Verlauf umfährt die B 189n ein Möbelhaus mit einer Bogenfolge - Linksbogen (R = 10.000 m) – Rechtsbogen (A = 250, R = 750 m, A = 250) – Linksbogen (R = 2100 m) – und schließt an die Trassierung der VKE 1154 an.

Im Aufriss schließt die Trasse an der Elbe in Dammlage an die vorhandene B 189n an und fällt dann, nach Querung eines fischottergerechten Durchlasses, bis zur Verknüpfung mit der Wahrenberger Chaussee nahezu auf Geländelage ab. Nördlich der Kreuzung steigt die B 189n wieder an. Sie quert in Dammlage einen Wirtschaftsweg und einen Graben, fällt von dort wieder auf Geländeniveau ab und schließt am Bauende an die Gradienten der B 189n in der VKE 1154 an.

Die neutrassierte B 189n erhält unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens nach RAS-Q einen Straßenquerschnitt RQ 10,5. Vor und hinter der Kreuzung mit der Wahrenberger Chaussee wird die B 189n zur Herstellung der erforderlichen Linksabbiegestreifen aufgeweitet. Auf einen gesonderten Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 01) wurde verzichtet, da sich die prognostizierte Verkehrsstärke nicht im oberen Bereich des Einsatzbereiches des RQ 10,5 befindet.

Der Regelquerschnitt setzt sich aus folgenden Querschnittselementen zusammen:

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,25 m
Fahrstreifen	3,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Randstreifen	0,25 m
Bankett	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite	10,50 m

Wahrenberger Straße (östlich B 189n) / Wahrenberger Chaussee (westlich B 189n)

Westlich der B 189n erhält die Wahrenberger Chaussee im Zufahrtsbereich zur Deponie im Bereich der geplanten Unterführung unter der A 14 eine veränderte Linienführung, östlich der B 189n wird die Wahrenberger Straße an die veränderte Grund- und Aufrisslage der B 189n angepasst. Die Länge des Umbaus der Wahrenberger Chaussee/ Wahrenberger Straße beträgt ca. 369 m.

Der bis zur jetzt vorhandenen Kreuzung mit der vorhandenen B 189 auf der Nordseite der Wahrenberger Straße verlaufende Radweg wird aus dem Kreuzungsbereich zurückgezogen. Östlich der Zufahrt zum Einkaufszentrum wird eine Radwegquerung hergestellt.

Im Kreuzungsbereich mit der B 189n wird die Wahrenberger Straße zur Herstellung von Linksabbiegestreifen aufgeweitet.

Auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsbelastungen sind für die vorstehenden Straßen folgende Straßenquerschnitte sowie Bauklassen für den Befestigungsaufbau vorgesehen (s. Tabelle 13):

Tabelle 13: Straßenquerschnitte und Bauklassen der umzuverlegenden Straßen

	B 189n südlich Wahrenberger Straße	B 189n nördlich Wahrenberger Straße	Wahrenberger Straße östlich B 189n	Wahrenberger Chaussee westlich B 189n
Verkehrsbelastung DTV _{W2025} / DTV _{W-SV2025}	2.800 / 400	3.800 / 500	3.000 / 400	800 / < 200
Querschnitt	RQ 10,5	RQ 10,5	RQ 10,5	RQ 9,5
Bauklasse	III			IV
Deckenaufbau z.B.	Asphaltbauweise nach RStO 01 Tafel 1, Zeile 5, Spalte III bzw. IV			
Gesamtdicke	48 cm	48 cm	48 cm	44 cm

Im Einzelnen wird auf die Regelungen in Unterlage 10A und auf die Darstellungen in Unterlage 7 verwiesen.

4.3.2 Gestaltung der Knotenpunkte

Das nachgeordnete Straßennetz (B 189/B 195) wird durch die AS Wittenberge mit der A 14 verknüpft. Dieser Knotenpunkt ist Bestandteil der VKE 1154.

Die Verknüpfung der Wahrenberger Straße / - Chaussee mit der entsprechend dem Umstufungskonzept abzustufenden B 189neu erfolgt als vierarmiger Knotenpunkt. Die Verkehrsqualität entspricht einer Qualitätsstufe D.

Bis zur Fertigstellung der A 14 in der nördlich anschließenden VKE 1154 wird zur Herstellung der Verkehrswirksamkeit der VKE 1153 die Autobahn vor den Bauende durch ein Provisorium an die B 189 angebunden.

4.3.3 Änderungen im Straßen- und Wegenetz

Die übrigen Wege, die die A 14 kreuzen, werden entsprechend planfrei unter- bzw. überführt. Folgende Kreuzungen mit der A 14 sowie Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind erforderlich (s. Tabelle 14 - die dazu erforderlichen Kreuzungsbauwerke sind im Ab-

schnitt 4.6 beschrieben):

Tabelle 14: Erforderliche Änderungen bzw. Kreuzungen im Straßen- und Wegenetz

Bau-km (gerundet)	Maßnahmen
0+240 – 0+450	Neubau eines Parallelweges zur Autobahn auf der westlichen Seite auf ca. 282 m Länge und 3,0 m Breite (Wirtschaftsweg)
0+475 – 0+870	Neubau eines Parallelweges zur B 189n auf der östlichen Seite auf ca. 395 m Länge und 3,0 m Breite (Wirtschaftsweg)
1+245 – 1+360	Neubau eines Parallelweges auf der östlichen Seite der B 189n auf ca. 240 m Länge und 3,0 m Breite (Wirtschaftsweg)
1+650	Aufhebung der Zufahrten zu Wirtschaftswegen westlich und östlich der B 189n

Die Wirtschaftswege werden in einer Wegbreite von 3,00 m mit jeweils 0,50 m breiten Banketten hergestellt. Die Fahrbahn der Zufahrt zum Elbdeich (Weg östlich der B 189n) erhält eine Asphaltdecke die übrigen Fahrbahnen erhalten entsprechend dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003 einen ungebundenen Befestigungsaufbau für eine mittlere Beanspruchung.

Im Einzelnen wird auf die Regelungen in Unterlage 10A und auf die Darstellungen in Unterlage 7 verwiesen.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

- Geologie

Die geplante Trasse der A 14 verläuft im weichselkaltzeitlich geprägten Elbeurstromtal einschließlich seiner Seiten- und Nebentäler. Das Gelände liegt auf Ordinaten zwischen 19 m ü. NHN und 21 m ü. NHN.

Unter einer Oberbodenschicht bzw. anthropogenen Auffüllungen in einer Mächtigkeit bis zu 1,5 m stehen als Baugrund im südlichen Teil des Planungsabschnittes bis ca. km 1+000 überwiegend Sande an. Darunter folgt eine in Ausbildung und Mächtigkeit erheblich variierende Auelehmschicht mit Mächtigkeiten bis zu 2,0 m. Im anschließenden Bereich bis zum Bauende lagern unter der Oberbodenschicht Auenlehme in einer Mächtigkeit von 0,1 m bis zu 4,5 m. Unter diesen wurde in Teilbereichen eine ca. 1,1 m dicke Torfschicht erbohrt. Darunter lagern Talsande.

Die Trassierung der A 14 sieht im gesamten Planungsbereich eine Dammlage vor. Die Gründung der Dämme ist, nach Beseitigung des Bewuchses und Abtragen mindestens der obersten biologisch aktive Zone des Oberbodens, bei entsprechender Verdichtung des dann anstehenden Planums möglich. Für den Aufbau der Dämme sind geeignete, verdichtungsfähige Böden vorge-

sehen. In den oberen 50 cm werden frostunempfindliche Böden eingebaut. Bei Verwendung örtlich verfügbarer Erdstoffe sind, um die Gesamtscherfestigkeit der Dammbaustoffe zu erhöhen, Bodenverbesserungen durch Bindemittelzugabe erforderlich.

- **Hydrologie**

Im Planungsgebiet fließt das Grundwasser generell von Nordost nach Südwest, wobei lokal auch andere Fließrichtungen möglich sind. Hier fließt das Grundwasser im Bereich der geplanten Autobahn zunächst in Richtung der die A 14 kreuzenden Gräben, diese entwässern dann in die Vorfluter Stepenitz, Karthane (Gewässer I. Ordnung) und von dort weiter in den Hauptvorfluter Elbe.

Der maßgebliche Grundwasserstand HGW_{10} liegt im Planungsbereich geländenah bei Ordinaten von ca. 20,00 bis 20,20 m ü. NHN, der HGW_{50} liegt ca. 0,30 m darüber.

- **Umfang der Erdarbeiten/Massenbilanz**

Wegen der Höhenlage sowohl der A 14 über den größten Bereich der Trasse sind erhebliche Erdmengen erforderlich. Es ergibt sich daraus folgende Erdmassenbilanz:

Oberbodenabtrag und Wiederandeckung:	13.500 m ³
Oberbodenabtrag und Beseitigung:	24.000 m ³
Boden lösen und einbauen:	7.000 m ³
Boden liefern und einbauen:	520.000 m ³

Altlasten/ Ausbausphal

Altlastenflächen sind von der Planungsmaßnahme nicht betroffen. Die bisher durchgeführten Untersuchungen der vorhandenen Straßenbefestigungen haben als Ergebnis für die Asphaltbereiche einen Wiederverwendungsbereich 1 nach den Brandenburgische Technische Richtlinien für die Verwertung von Recycling-Baustoffen im Straßenbau (BTR RC-StB 04), für Beton / Bauschutt ein Zuordnungswert nach den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (TR-LAGA 2003) von Z 1.1 ergeben. Über die Art und den Ort des Wiedereinbaus der auszubauenden Straßenbefestigungen wird, gegebenenfalls nach vertiefenden Untersuchungen, in den weiteren Planungsphasen entschieden.

4.5 Entwässerung

4.5.1 Oberflächenentwässerung

Der Planungsabschnitt ist geprägt durch zeitweilig oberflächennah anstehendes Grundwasser. Bei der Wahl des Entwässerungssystems für den Neubau der A 14 wurde auf eine offene Entwässerung unter der Beachtung der einschlägigen Richtlinien zur Entwässerung von Straßen (RAS-EW) [14] orientiert.

Die Ableitung des Oberflächenwassers ist wie folgt geplant:

- Das Fahrbahnwasser der Elbebrücke wird am östlichen Widerlager in den Mittelstreifenkanal der Autobahnentwässerung übernommen und über die geschlossene Entwässerung über ein Absetzbecken (mit Tauchwand) bei Bau-km 0+850 in ein nachgeschaltetes Versickerbecken abgeleitet.
- Die flächenhafte Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über Bankett und Dammböschungen mit Anlage von Versicker- und Transportmulden je nach Böschungshöhen und unter Beachtung der anstehenden Böden.
- Im Bogen mit dem Hauptradius $R= 1.650$ m wird das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Magdeburg in einer Rinne (Spitzrinne) mit Straßenabläufen am Mittelstreifen gesammelt und über einen Kanal im Mittelstreifen in ein Absetzbecken (mit Tauchwand) bei Bau-km 0+850 mit nachgeschalteten Versickerbecken geschlossen abgeleitet.
- Im Bereich der Stützwand im Bogen mit dem Hauptradius $R= 1.650$ m erfolgt eine geschlossene Entwässerung der Richtungsfahrbahn, bei der das Oberflächenwasser in einer Rinne (Spitzrinne) mit Straßenabläufen am äußeren Fahrbahnrand gesammelt und über ein Absetzbecken (mit Tauchwand) bei Bau-km 0+850 mit nachgeschaltetem Versickerbecken abgeleitet wird.
- Im Bereich des Möbelhauses erfolgt eine geschlossene Entwässerung der beiden Richtungsfahrbahnen, bei der Oberflächenwasser in einer Rinne mit Straßenabläufen am Mittelstreifen und am äußeren Fahrbahnrand gesammelt wird und die Ableitung in eine Versickermulde am Böschungsfuß zwischen der A 14 und der B 189n erfolgt.

Für die erforderlichen Dammschüttungen ist im oberen Bereich bis 0,50 m unter dem Planum der Einbau von versickerungsfähigen frostunempfindlichen Böden vorgesehen, um eine möglichst große Versickerrate im Böschungsbereich zu erzielen. Bereichsweise direkt am Bankett oder in der Böschung angeordnete Versickermulden gewährleisten einen Abstand von 1,0 m zum maßgebenden Grundwasserstand (HGW_{10}).

Zur Erhöhung der Speicherkapazität und Versickerleistung der Mulden werden in den Versickermulden Erdschwellen angeordnet.

Die Entwässerung der B 189n sowie der Wahrenberger Chaussee und der Wahrenberger Straße erfolgt in seitlich angeordnete Mulden. An der B 189n ist im Bereich des Möbelhauses eine Entwässerungsrinne, $b = 0,50$ m, erforderlich.

Die Regelungen zur Ableitung des anfallenden Wassers sind in Unterlage 10A enthalten bzw. aus den Unterlagen 7A und 13 zu entnehmen.

4.5.2 Meliorationsanlagen

Die vorhandenen von der Baumaßnahme betroffenen Meliorationsleitungen werden vor dem Baubeginn umverlegt.

Auf die Regelungen in Unterlage 10A und auf die Darstellungen in Unterlage 7 wird verwiesen.

4.6 Ingenieurbauwerke

4.6.1 Notwendigkeit der Maßnahmen/Bauwerksgestaltung

Für die Ingenieurbauwerke werden gesonderte Entwürfe aufgestellt. Die Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastklassen (MLC) nach STANAG ¹⁾ 2021 beim Bau von Straßenbrücken (MLC-Grundsätze) vom 25. Juni 1981 (Allgemeines Rundschreiben Nr. 11/81 des Bundesministers für Verkehr - VkB. 1981, S. 319) und die Richtlinien für die Kennzeichnung von Brücken, Fähren und Fahrzeugen für den militärischen Straßenverkehr gemäß STANAG 2010 vom 27. März 1961, werden beachtet.

Im Verlauf der Trassenführung sind insgesamt 8 Brücken vorgesehen, davon

- 5 Bauwerke im Zuge der A 14
- 3 Bauwerke im Zuge der B 189n

Die in Ansatz gebrachten Bauwerksmaße entsprechen den allgemeinen Grundsätzen der Bauwerksgestaltung bzw. speziellen Anforderungen an fledermaus- und fischottergerechte Querungshilfen im Zuge des Neubaus der A 14.

Für die vorliegende VKE 1153 wurden basierend auf den Grundsätzen folgende Festlegungen gelten:

Fledermausgerechte Bauwerke im Zuge der A 14

Entsprechend den "Hinweisen zur Anlage von Querungshilfen für Tiere an Straßen" (FGSV, Arbeitsstand August 2005) wird die lichte Weite der Bauwerke mit 5,00 m und die lichten Höhen in Abhängigkeit von den vorhandenen Arten mit $\geq 3,0$ m bzw. $\geq 4,50$ m in Ansatz gebracht. Die lichten Höhen für die fledermausgerechten Bauwerke stellen die Mindestanforderungen dar, aus ökologischer Sicht sind die lichten Höhen möglichst groß zu wählen.

¹⁾ STANAG = Standardization Agreement (Norm für militärische Fahrzeuge und Brückenbelastungen)

Fischottergerechte Bauwerke im Zuge der A 14

Die lichte Weite für diese Bauwerke setzt sich aus der vorhandenen Grabenbreite und der erforderlichen Mehrbreite infolge der fischottergerechten Ausbildung zusammen. Die erforderliche lichte Höhe wurde entsprechend dem Regelwerk "Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotters und Bibers an Straßen im Land Brandenburg" in Abhängigkeit von der Querungslänge berechnet. Bei einer Kombination von verschiedenen Nutzungsarten der Bauwerke wie z.B. einer fledermausgerechten Unterführung eines Wirtschaftsweges, sind die maßgebenden höheren Bauwerksmaße anzusetzen, um die gewünschte Funktion der Bauwerke zu gewährleisten.

4.6.2 Bauwerke, Konstruktion und Wahl der Hauptabmessungen

- Bauwerke/Bauwerksabmessungen

Tabelle 15: Bauwerke und ihre Hauptabmessungen

Bauwerk - Nr.	Bau-km	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.	Geplante Hauptabmessungen		
			Lichte Weite	Nutzbrei- te	Lichte Höhe
Bauwerke im Zuge der A 14					
1153/01A	0+043,150	Bauwerk im Zuge der A 14 über die Elbe	412,50 m	30,30 m	≥ 4,50 m
1153/02A	0+660,000	Bauwerk im Zuge der A 14 fischottergerechter Durchlass Überschüttet	5,00 m	42,63 m	≥ 4,50 m
1153/03A	0+907,446	Bauwerk im Zuge der A 14 über die Wahrenberger Chaussee (Zufahrt zur Deponie)	10,00 m	28,78 m	≥ 4,50 m
1153/04A	1+351,000	Bauwerk im Zuge der A 14, Wirtschaftsweg Fledermausquerung	4,50 m	28,64 m	≥ 3,00 m
1153/05A	1+630,000	Bauwerk im Zuge der A 14 über den Kahlhorstgraben fischotter- und fledermausgerecht	11,50 m	28,64 m	≥ 3,00 m
Bauwerke im Zuge der B 189n					
1153/21N	0+655,666	Bauwerk im Zuge der B 189n fischottergerechter Durchlass	5,00 m	11,50 m	≥ 3,05 m
1153/41N	1+339,801	Bauwerk im Zuge der B 189n, Wirtschaftsweg Fledermausquerung	4,50 m	11,50 m	≥ 3,00 m

Bauwerk - Nr.	Bau-km	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.	Geplante Hauptabmessungen		
			Lichte Weite	Nutzbrei- te	Lichte Höhe
1153/51N	1+609,680	Bauwerk im Zuge der B 189n über den Kahlhorstgraben fischotter- und fledermausge- recht	11,50 m	11,50 m	≥ 2,30 m

Für die Herstellung der Unterbauten des Bauwerkes über die Elbe ist eine Wasserhaltung erforderlich. Für die anderen Bauwerke im Zuge der A 14 und der B 189n sind kleinere Wasserhaltungsmaßnahmen (Grundwasserabsenkungen mit Absenkziel $t < 1,00$ m) für die Herstellung der Unterbauten erforderlich.

- **Stützwände**

- Stützwand parallel zur A 14, rechter Fahrbahnrand

Im Bereich von km 0+260 bis km 0+550 ist zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der A 14 und der B 189n eine Stützwand erforderlich. Die Stützwand wird als Winkelstützwand aus Stahlbeton hergestellt, die Höhe beträgt 3,5 m – 4,5 m, der Abstand vom Rand der rechten Richtungsfahrbahn der A 14 beträgt 2,25 m.

- Stützwand parallel zur B 189n, rechts

Im Bereich von km 1+623 bis km 1+673 (B 189n) ist zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der B 189n und dem Gelände im Bereich des Möbelhauses eine Stützwand erforderlich. Die Stützwand wird als Spundwand aus Stahlbeton hergestellt, die Höhe beträgt 3,0 m – 4,0 m der Abstand vom Rand der rechten Richtungsfahrbahn der B 189n beträgt 2,50 m. (s. Tabelle 16).

Tabelle 16: Stützwände

Bau-km	Beschreibung	Geplante Hauptabmessungen	
		Länge (m)	Höhe (m)
Bauwerke im Zuge der A 14			
0+400	Stützwand rechts (rechte RIFA) zwischen A 14 und B 189n	290,00	2,50 – 3,50
Bauwerke im Zuge der B 189n			
1+650	Stützwand rechts zwischen B 189n und Möbelmarkt	50,00	3,00 – 4,00

- **Schutzwände/-zäune**

In folgenden Bereichen sind Schutzwände und -zäune vorgesehen (s. Tabelle 17).

Tabelle 17: Lärm-, Irritationsschutzwände sowie Kollisionsschutzwände und -zäune

Bau-km	Typ des Bauwerks Lärmschutzwand, Kollisionsschutzzaun (teilweise mit Irritationsschutzwand)	Geplante Hauptabmessungen	
		Länge [m]	Höhe [m]
Bauwerke im Zuge der A 14			
0+000,0 – 0+270,0	Lärmschutzwand links/ rechts	270,0	4,0
0+887,5 – 0+927,5	Irritationsschutzwand (2,0 m) mit Kollisionsschutz (2,0 m), links und rechts	40,0	2,0+2,0
0+927,5 – 1+005,0	Kollisionsschutzzaun links und rechts	77,5	4,0
1+338,0 – 1+365,0	Irritationsschutzwand (2,0 m) mit Kollisionsschutz (2,0 m), links	27,0	2,0+2,0
1+619,0 – 1+649,0	Irritationsschutzwand (2,0 m) mit Kollisionsschutz (2,0 m), links	40,0	2,0+2,0
Bauwerke im Zuge der B 189n			
1+326,0 – 1+351,0	Irritationsschutzwand (2,0 m) mit Kollisionsschutz (2,0 m), rechts	25,0	2,0+2,0
1+594,0 – 1+616,0	Irritationsschutzwand (2,0 m) mit Kollisionsschutz (2,0 m), rechts	22,0	2,0+2,0

Regelungen und Darstellungen zu den Ingenieurbauwerken sind den Unterlagen 7 und 10A zu entnehmen.

4.7 Straßenausstattung

Die A 14 erhält eine Grundausrüstung mit Fahrbahnmarkierung, Schutz- und Leiteinrichtungen sowie der verkehrsregelnden und wegweisenden Beschilderung entsprechend den geltenden Richtlinien. Die Aufstellung und Anbringung von amtlichen Verkehrszeichen und -einrichtungen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO 2000) wird außerhalb der Planfeststellung geregelt und wird Gegenstand einer verkehrsbehördlichen Anordnung

Auf dem Bauwerk 1511/02 A beidseitig neben den Fahrbahnen und im Bereich zwischen km 1+000 und km 1+900 zwischen der A 14 und der B 189 am rechten Fahrbahnrand der A 14 werden Blendschutzzäune errichtet.

Entlang der Strecke werden beidseitig Wild- und Amphibienschutzzäune wie folgt errichtet:

- Westlich der A 14:

Bau-km 0+250 – 0+800	engmaschiger Wildschutzzäun kombiniert mit Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen am Böschungsfuß
Bau-km 0+800 – 0+950	separate Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen am Regenrückhaltebecken
Bau-km 0+950 – 1+005	Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen am Böschungsfuß entlang des FFH-Gebietes „Krähenfuß“
Bau-km 1+005 – 1+800	engmaschiger Wildschutzzäun kombiniert mit Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen am Böschungsfuß entlang des FFH-Gebietes „Krähenfuß“
Bau-km 1+800 – 1+950	engmaschiger Wildschutzzäun am Böschungsfuß
Bau-km 1+950 – 2+000	Wildschutzzäun am Böschungsfuß

- Östlich der B 189:

Bau-km 0+250 – 1+950	engmaschiger Wildschutzzäun kombiniert mit Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen am Böschungsfuß
----------------------	--

Die A 14 wird mit Autobahnfernmeldeanlagen ausgerüstet. Sie ermöglichen dem Betriebsdienst die Kommunikation und den Betrieb von Verkehrs- sowie Fernwirktechnik. Den Verkehrsteilnehmern steht eine Notrufanlage zur Verfügung. Bei km 0+570 werden Notrufsäulen errichtet. Das Fernmeldekabel wird an der neuen linken Richtungsfahrbahn in den Querschnitt eingeordnet.

4.8 Leitungen

Durch den Neubau der A 14 sind Anlagen folgender Versorgungsunternehmen zu sichern, um-zuverlegen bzw. zurückzubauen (s. Tabelle 18):

Tabelle 18: Betroffene Versorgungsunternehmen und ihre Anlagen

lfd. Nr	Bau-km	Rechtsträger	Leitungsart	Bemerkungen
A 14				
1	0+880	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Trinkwasserleitung und Schutzrohr DN 80 Az - DN 100 Az	Leitung umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: A 14: Bau-km 0+884
2	0+878 0+880	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Leerrohr DN 300 B Schutzrohr DN 300 B VW PE DN 90	ausbauen
3	0+920	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elt-Leitung NAYY-J 4x120 NAYY-J 4x35 Signalkabel Mittelspannungs- und Niederspannungsleitungen	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: A 14: Bau-km 0+886
4	0+905	Deutsche Telekom AG, T-Home, Postfach 229, 14526 Stahnsdorf	Fernmeldekabel	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: A 14: Bau-km 0+885
5	0+950 bis 1+050	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elektroleitung NAYY-J 4 x 25	Verlauf parallel zur A 14 im Technologiestreifen. Schutz der Leitung während der Baumaßnahme.
6	ca. 1+230	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elektroleitung NAYY-J 4 x 25 Hausanschluss für das Flurstück 158/3, Flur 28, Gemarkung Wittenberge	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: A 14: Bau-km 1+250
7	1+660	Stadtwerte Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Schutzrohr 800 StR Schmutzwasserleitung AW DN 600 GGG	gepl. Schutzrohr

lfd. Nr	Bau-km	Rechtsträger	Leistungsart	Bemerkungen
B 189n				
8	0+882	Stadtwerke Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Trinkwasserleitung und Schutzrohr DN 100 Az	Leitung umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: B 189n: Bau-km 0+876
9	0+901	Stadtwerke Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elt-Leitung NAYY-J 4x120 NAYY-J 4x35 Signalkabel Mittelspannungs- und Niederspannungsleitungen	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: B 189n: Bau-km 0+878
10	0+905	Deutsche Telekom AG, T-Home, Postfach 229, 14526 Stahnsdorf	Fernmeldekabel	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: B 189n: Bau-km 0+877
11	ca. 1+220	Stadtwerke Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elektroleitung NAYY-J 4 x 25 Hausanschluss für das Flurstück 158/3, Flur 28, Gemarkung Wittenberge	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: A 14: Bau-km 1+230
12	1+630	Stadtwerke Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Schmutzwasserleitung AW DN 600 GGG	gepl. Schutzrohr
Wahrenberger Chaussee/Straße				
13	0+200	Stadtwerke Wittenberge GmbH, Bentwischer Chaussee 1, 19322 Wittenberge	Elt-Leitung	als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: Bau-km 0+200 Bau-km 0+402
14	0+355	Deutsche Telekom AG, T-Home, Postfach 229, 14526 Stahnsdorf	Fernmeldefreileitung	Leitung als Erdkabel umverlegen gepl. Schutzrohr Neue Kreuzungsstation: Bau-km 0+201 Bau-km 0+404

Die vorhandenen Leitungen und die geplanten Leitungstrassen sind in der Unterlage 7 dargestellt. Im Einzelnen wird auf die Regelungen in der Unterlage 10A verwiesen.

5 Auswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsabschnitt; Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Umwelt-Fachgesetzen sowie sonstige Belange

5.1 Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Wesentliche Aufgabe der Konfliktanalyse ist zunächst die Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Eingriffsvermeidung und -minderung im Zuge der Entwurfsoptimierung sowie im Zuge der Entwicklung technischer, in die Planung integrierter sowie sonstiger Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einschl. bauzeitlich vorzusehender Schutzmaßnahmen.

Auch nach Ausschöpfung der technisch machbaren Möglichkeiten der Planungsoptimierung, der bautechnischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Schutzmaßnahmen verbleiben jedoch erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Nachstehend sind diese verbleibenden Beeinträchtigungen, für die Kompensationsmaßnahmen vorgesehen werden müssen, schutzgutbezogen aufgeführt.

- Schutzgut Mensch

Das Vorhaben führt im Bereich der VKE 1153 nicht zu Verlusten von Wohngebäuden. In Wittenberge werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Lärm in Wohngebieten im Bereich eines Gartens überschritten (vgl. Kap. 5.2.1). Hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen kommt es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV.

- Schutzgut Boden

Der anlagebedingte Verlust von Böden durch Versiegelung umfasst insgesamt 5,49 ha (mit anteiliger Berücksichtigung der Teilversiegelung). Weitere 3,76 ha werden durch Überformung beeinträchtigt. Hinzu kommen baubedingte Beeinträchtigungen von Böden (1,91 ha).

- Schutzgut Wasser

Anlagebedingt werden im Trassenverlauf 5 Kleingewässer hoher Bedeutung überbaut. Bei Bau-km 0+910 und der Einmündung in den Kahlhorstgraben bei Bau-km 1+600 kommt es zur Verlegung eines Grabens (Graben I/133-16) in Richtung Osten. Dabei werden Teilabschnitte des Grabens überbaut und verfüllt. Der Kahlhorstgraben (Graben I/133) wird bei Bau-km 1+630 mit einem ottergerechten Bauwerk gequert. Die Dimensionierung des vorgesehenen Querungsbauwerkes gewährleistet den Erhalt der hydraulischen und ökologischen Durchlässigkeit. Der Graben wird in diesem Bereich verlegt, desgleichen der unmittelbar nördlich davon gelegene Graben I/133-11, der im Bereich der Querung bei Bau-km 1+730 verrohrt wird.

- **Schutzgut Klima und Luft**

Zusätzliche Beeinträchtigungen des Luftaustausches sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Aufgrund des ebenen Reliefs im Bereich der Elbaue sind die Bedingungen für nächtliche Kaltluftabflüsse im Untersuchungsgebiet nicht gegeben. Sofern es untergeordnet zu thermisch induziertem bodennahen Luftaustausch kommen kann, wird dieser bereits im jetzigen Zustand durch die vorhandene Dammlage behindert. Die Neuversiegelung im Bereich der Fahrbahn bedeutet dort eine Veränderung der mikroklimatischen Verhältnisse. Insbesondere geht die Versiegelung zu Lasten der nächtlichen Kaltluftbildung. Die betroffene Fläche ist allerdings, gemessen am Kaltluftbildungspotential der Elbaue insgesamt gering, sie ist in ihrer klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion durch die vorhandene, stark befahrene Bundesstraße bereits erheblich vorbelastet (Versiegelung, Luftschadstoffimmissionen) und sie befindet sich in keinem unmittelbaren Bezug zu dem als Wirkraum in Betracht kommenden Stadtgebiet von Wittenberge (vorhandene Dammlage, reliefbedingtes Fehlen entsprechender Frischluftbahnen).

Im Sinne der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung werden deshalb die genannten Beeinträchtigungen des Klimas als nicht erheblich beurteilt.

- **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Es kommt zum Verlust von 275 Einzel- und Alleebäumen sowie von Bäumen in Baumreihen, Baumgruppen, auf Zier- /Parkrasen und Ruderalfluren sowie in Kleingärten. Von der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme sind insgesamt 3,73 ha Feldgehölze, Hecken und Gebüsche sowie 0,90 ha Waldbiotope betroffen. An Feuchtbiotopen und Gewässern beläuft sich der Verlust auf 4,50 ha Feuchtgrünland, 5 Kleingewässer und 2.155 m Gräben. Des Weiteren betreffen die anlagebedingten Biotopflächenverluste 0,87 ha Grünland, 1,12 ha Acker und 1,10 ha anthropogen geprägte Biotope.

Zu erheblichen Beeinträchtigungen der Tierwelt kommt es im Zuge der o.g. Biotop- und Lebensraumverluste, der Zerschneidung der Landschaft sowie verschiedener betriebsbedingter Störwirkungen. Im Besonderen sind hierbei zu nennen:

- die bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigung von Fledermäusen (Lichtimmissionen, Quartierverluste, Verlust von Jagdhabitaten, Zerschneidungswirkung und erhöhtes Kollisionsrisiko),
- baubedingte Gefährdung und anlagebedingte Beeinträchtigung von Amphibien und Reptilien (Lebensraumverluste, Zerschneidung von Funktionsräumen/Funktionsbeziehungen),
- baubedingte Beeinträchtigung des Fischotters / Bibers (Lärm und optische Reize, speziell während der Dämmerungs- und Nachtzeit),
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigung von Brutvögeln (Baulärm und optische Störungen, Flächeninanspruchnahme, betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und weitere Effekte sowie Kollision)

- **Schutzgut Landschaft**

Im Verlauf der Trasse und ihrer Nebenanlagen kommt es zu Verlusten an landschaftsprägenden Vegetations- und Strukturelementen. Es gehen 3 Solitäräume sowie weitere 272 Bäume im Bereich von Baumreihen, Baumgruppen, auf Zier- /Parkrasen, und Ruderalfluren sowie in Kleingärten verloren. Der Verlust von Feldgehölzen, Hecken und Gebüsch beläuft sich auf insgesamt 3,73 ha. Waldbestände gehen im Umfang von 0,90 ha verloren.

Von der Autobahn selbst gehen anlagebedingt Störungen und Überprägungen des Landschaftsbildes in den betroffenen Räumen aus. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Empfindlichkeiten der betroffenen Landschaftsräume und der Reichweiten visueller Beeinträchtigungen ist ein Gebiet von insgesamt 22 ha betroffen.

- **Schutzgut Kultur- und Sachgüter**

Im Bereich der geplanten Autobahntrasse einschließlich ihrer Nebenanlagen sowie der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen befinden sich insgesamt 2 bekannte Bodendenkmale. Auf weiteren Flächen besteht nach Angabe des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums der begründete Verdacht des Vorhandenseins von Bodendenkmalen (Bodendenkmalverdachtsflächen). (vgl. Kap. 5.5). Baudenkmale sind im Außenbereich nicht vorhanden.

Nach Ausschöpfung aller bautechnischen Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten erfolgt eine vollständige Kompensation der vorgenannten verbleibenden Beeinträchtigungen durch die nachstehend genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Vermeidungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion. Auf weiteren Flächen sind Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse geplant, die über die gestalterische Einbindung der Trasse hinaus keine Kompensationsfunktion für den Naturhaushalt besitzen.

Die ausführlichen Ergebnisse der Prüfung sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0A) zu entnehmen.

5.2 Immissionsschutz

5.2.1 Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV und VLärmSchR 97

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 8. Juli 2004 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Neubau eines Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dies betrifft den Neubau der A 14 einschließlich der AS Wittenberge sowie der anbindenden Bundesstraßen und der Anschlüsse an das bestehende

Straßennetz.

Damit ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, §2 überschritten werden.

Unter Berücksichtigung des Prognoseverkehrs 2025 liegen für ein Gebäude in Wittenberge Ansprüche auf Lärmvorsorge vor. Für dieses Gebäude besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach (Einzelheiten hierzu s. Unterlage 11).

5.2.2 Lärmschutz als Maßnahme zur Schadensbegrenzung im SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“

Die geplante A 14 grenzt im Abschnitt Bau-km 0+000 – 0+440 und 0+950 – 2+000 an das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) „Unteres Elbtal“.

Mit dem Autobahnneubau sind neben bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen auch betriebsbedingte Lärmbeeinträchtigungen verbunden. Entsprechend dem Vermeidungsgebot sind in den SPA für die dort vorkommenden Vogelarten gemäß Anhang I VLSchRL bzw. Artikel 4 Abs. 2 VLSchRL, für die durch den betriebsbedingten Lärm erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu ergreifen.

Der Bereich westlich der A 14 ist Verbreitungsgebiet der lärmempfindlichen Art Wachtelkönig. Aufgrund der Lebensweise dieser Art mit hohen Empfindlichkeiten gegenüber Verkehrslärm während der Partnerfindung kommt als geeignete Maßnahme zur Schadensbegrenzung nur der Einsatz von offenporigem Asphalt zur Lärmreduzierung am Entstehungsort in Betracht. Lärmschutzwände oder -wälle bieten dagegen nur einen begrenzten Schutz, der sich nicht auf alle kritischen Wirkbereiche (insbesondere den Luftraum) erstreckt. Darüber hinaus ist der Bau von Lärmschutzwällen oder -wänden mit weiteren Eingriffen in Natur- und Landschaft (Flächenverbrauch und Landschaftsbild) verbunden. Das Ergebnis wurde in der Entwurfsplanung wie folgt berücksichtigt: Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird der Einbau von Fahrbahnbelägen mit lärmindernder Wirkung, offenporiger Asphalt (OPA), im Streckenabschnitt von Bau-km 0+285 bis 2+000 vorgesehen.

5.2.3 Luftschadstoffe

Mit der Luftschadstoffuntersuchung wird der Anteil der A 14 an der Luftverunreinigung unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelt und mit den Immissionswerten der 22. BImSchV und TA Luft verglichen.

Für den genannten Abschnitt wurde eine Abschätzung der Kfz-bedingten Schadstoffbelastung (Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid, Benzol und PM10) durchgeführt. Die Abschätzung erfolgte nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbe-

bauung (MLuS 02), geänderte Fassung 2005 in einem Bereich von bis zu 200 m vom Fahrbahnrand der geplanten Baumaßnahme.

Durch die Berechnungen zur Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen lassen sich Angaben über die Zusatz- und Gesamtbelastung der Luftschadstoffe in den untersuchten Streckenabschnitten machen. Insgesamt zeigen die Berechnungsergebnisse, dass die Zusatzbelastungen durch den Verkehr auf der geplanten A 14 nur einen geringen Teil an den Gesamtbelastungen haben.

An den untersuchten Punkten werden die Immissionswerte nicht überschritten. Die Werte der Gesamtbelastung liegen auch an den Untersuchungspunkten in unmittelbarer Trassennähe mindestens 46 % unter den Immissionswerten.

5.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Vorhandene und geplante Trinkwasserschutzgebiete sind von der Maßnahme nicht betroffen.

5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

5.4.1 Ergebnisse des landschaftspflegerischen Begleitplanes und Maßgaben im Sinne der Eingriffsregelung

5.4.1.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG

Nach § 15 (1) BNatSchG besteht die Pflicht, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen werden nachfolgend erläutert (s. Tabelle 19). Zusätzliche Aussagen zur Konfliktzuweisung und zum Ziel der Maßnahmen enthält Kap. 5.4.1.6.

Tabelle 19: Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang	Zeitpunkt
Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen einschließlich Maßnahmen zur Vermeidung von Zugriffsverboten gem. § 44 BNatSchG sowie Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000			
V 1	Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen	vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, nicht quantifiziert	während der Baumaßnahme und nach Fertigstellung
V 2 (M, ASB) V 2 (ASB)	Errichtung von Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen	3.470 m	nach Fertigstellung
V 3 (M, ASB) V 3 (ASB)	Maßnahmen zur Otter- und Biberlenkung	3.460 m	nach Fertigstellung

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang	Zeitpunkt
V 4 (M, ASB)	Gestaltung und Dimensionierung von Bauwerken unter tierökologischen Aspekten (Fledermäuse, Fischotter/Biber, Kleinsäuger)	8 Bauwerke	während der Baumaßnahme
V 5 (ASB)	Errichtung von Kollisionsschutzzäunen /-wänden und Irritationsschutzwänden (Lärm-, Blend- und Spritzschutz) für Fledermäuse und wandernde Tiere	184 m Irritationsschutzwand 155 m Kollisionsschutzzaun	nach Fertigstellung
V 6 (M, ASB)	Einbau von Fahrbahnbelägen mit lärmmindernder Wirkung, offenporiger Asphalt	1.715 m	während der Baumaßnahme
S 1 / S 1 (M)	Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächenwasser	-	während der Baumaßnahme
S 2	Einzelbaumschutz	41 Stück	während der Baumaßnahme
S 3 S 3 (M)	Schutz von Habitaten und Biotopen, Ausweisung von Bautabuzonen	2.185 m	vor der Baumaßnahme (Baufeldfreimachung) und während der Baumaßnahme
S 4	Pflegeschnitt eines Brutbaumes des Eremiten	4 Bäume	vor der Baumaßnahme
S 6 (M, ASB)	Bauzeitenmanagement	nicht quantifizierbar	vor der Baumaßnahme (Baufeldfreimachung) und während der Baumaßnahme
S 7 (M, ASB)	Umweltbaubegleitung	nicht quantifizierbar	vor der Baumaßnahme (Baufeldfreimachung) sowie während und nach der Baumaßnahme
S 8	Schutz von Bodendenkmalen	nicht quantifizierbar	vor und während der Baumaßnahme
S 9 (M, ASB)	Ausführung von Rammarbeiten unter Berücksichtigung der Fischfauna	nicht quantifizierbar	während der Baumaßnahme

5.4.1.2 Gestaltungsmaßnahmen zur Sicherung und Einbindung der A 14

Gestaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die zu einer Begrünung und landschaftsgerechten Einbindung der neuen Straße führen. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Straßenkörpers sowie der Nebenanlagen. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen mit verkehrsleitenden, bauwerkssichernden oder ingenieurbioologischen Funktionen. Gestaltungsmaßnahmen sind keine Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG (BMV 1998). Teilweise ist ihnen eine Ausgleichsfunktion für das Landschaftsbild zuzuweisen (Neugestaltung des Landschaftsbildes).

Folgende Gestaltungsmaßnahmen wurden konzipiert (s. Tabelle 20):

Tabelle 20: *Gestaltungsmaßnahmen*

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
Gestaltungsmaßnahmen einschließlich Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000 (M)		
G 1/V (M)	Mäusefeindliche Gestaltung von Banketten und Mittelstreifen	0,61 ha
G 2	Rasenansaat	6,11 ha
G 3	Böschungsbepflanzung	2,25 ha
G 4	Bepflanzung von Stützwänden	340 m

5.4.1.3 Ausgleichsmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet sind, die von dem Vorhaben beeinträchtigten Funktionen und Werte des Naturhaushaltes möglichst gleichartig und insgesamt gleichwertig wiederherzustellen bzw. die zur Wiederherstellung oder landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes führen.

Die Ausgleichsmaßnahmen werden nachfolgend erläutert (s. Tabelle 21). Zusätzliche Aussagen zur Konfliktzuweisung und zum Ziel der Maßnahmen enthält Kap. 5.4.6.

Tabelle 21: *Ausgleichsmaßnahmen*

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
Ausgleichsmaßnahmen einschließlich Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000 (M) und vorgezogener Kompensationsmaßnahmen (CEF)		
A 1 / A 1 (M)	Anlage von Hecken entlang der Verkehrsstraße	2,15 ha
A 2	Entsiegelung von Flächen im Trassennahbereich	1,50 ha
A 3 / A 3 (CEF)	Neuanlage von Kleingewässern	10 Stück

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
A 4	Entsiegelung / Rückbau von Kleingärten am Kahlhorstweg	0,18 ha
A 5	Anlage von Hecken entlang des Kahlhorstgrabens	0,57 ha
A 6 (CEF)	Sukzession am Kahlhorstweg	2,96 ha
A 7	Flächige Gehölzpflanzungen am Kahlhorstweg	11,86 ha
A 8	Erstaufforstung an der B 189	0,70 ha
A 9	Entsiegelung nördlich Elbdeich	0,51 ha
A 10	Gehölzentwicklung nördlich Elbdeich	0,51 ha
A 11	Entsiegelung Stallanlage Hermannshof	0,21 ha
A 12	Anlage einer Streuobstwiese	0,18 ha
A 13	Anlage einer Sicht- und Immissionsschutzpflanzung am Cumloser Weg	0,82 ha
A 14 (ASB)	Anlage von Gehölzpflanzungen als Leitstrukturen für Fledermäuse	420 m ²

5.4.1.4 Ersatzmaßnahmen

Ersatzmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die notwendig werden, da Ausgleichsmaßnahmen nicht im notwendigen Umfang durchführbar sind bzw. der Eingriff nicht ausgleichbar ist. Ersatzmaßnahmen müssen geeignet sein, die vom Vorhaben zerstörten Funktionen und Werte des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wiederherzustellen.

Aussagen zur Konfliktzuweisung und zum Ziel der Maßnahmen enthält Kap. 5.1.4.6. Folgende Ersatzmaßnahmen wurden konzipiert (s. Tabelle 22):

Tabelle 22: Ersatzmaßnahmen

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
E 1	Anlage straßen-/ wegbegleitender Baumreihen/ Alleen	518 Stück
E 2	Entsiegelung Kläranlage Dergenthin	0,27 ha
E 3	Wiedervernässung und Entwicklung von artenreichen Feuchtbiotopen im Birkholzer Werder	11,90 ha
E 4	Gehölzentwicklung Birkholzer Werder	1,70 ha
E 5	Aufwertung von Grünland im Birkholzer Werder	1,15 ha

5.4.1.5 Zusammenfassende Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen

In der Unterlage 12.0A werden im Kap. 5.4 (Tabellen 67) alle zu erwartenden Konflikte, die zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft führen, schutzgutbezogen aufgeführt. Den Konflikten werden die Maßnahmen gegenübergestellt, die zu ihrer Vermeidung, Minderung bzw. zum Ausgleich und Ersatz geplant werden. In ihrem Zusammenwirken wird die funktionale Kompensation des Eingriffs gewährleistet.

5.4.2 Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Maßnahmen im Sinne des FFH-Habitatschutzes

Es wurden Verträglichkeitsprüfungen für folgende Natura 2000 Gebiete durchgeführt:

- **FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-401)**
- **FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306)**
- **FFH-Gebiet „Elbdeichhinterland“ (DE 3036-302)**
- **FFH-Gebiet „Elbdeichvorderland“ (DE 3036-304)**
- **SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ (DE 3036-401)**

Für die benachbarten VKE 1154 und VKE 1155 wurden gesonderte Planfeststellungsunterlagen einschließlich Landschaftspflegerischer Begleitpläne und FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen erstellt. Sie wurden als Pläne und Projekte anderer Vorhaben in der VP zum SPA „Unteres Elbtal“ (Unterlage 12.4.5A) berücksichtigt.

Für die Gebiete wurden Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG) erforderlich. Ausführliche Darstellungen über Natura 2000 bezogene Prüfungen enthalten die einzelnen Fachbeiträge (**Unterlage 12.4.1A, Unterlage 12.4.2A, Unterlage 12.4.3, Unterlage 12.4.4, Unterlage 12.4.5A**).

FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-303) (vgl. Unterlage 12.4.1A)

Tabelle 23: Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000: FFH-Gebiet „Krähenfuß“ (DE 3036-303)

Übernahme in den LBP als	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
Bautechnische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
V2 (M)	Errichtung von Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen	<u>Rotbauchunke, Kammmolch, Moorfrosch</u> 0+950 (Wahrenberger Chaussee) – 1+800 (westl. A 14)
V3 (M)	Maßnahmen zur Otter- und Biberlenkung	Biber, Fischotter 1+005 – 1+950 (westl. A 14) In Kombination mit Maßnahme V2 (M, ASB)

Übernahme in den LBP als	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
V4 (M)	Gestaltung und Dimensionierung von Bauwerken unter tierökologischen Aspekten (Fledermäuse, Fischotter/Biber, Kleinsäuger)	<u>Biber, Fischotter</u> BW 1153/51N Bau-km 1+609 BW 1153/05A Bau-km 1+630 <u>Rotbauchunke, Kammmolch</u> BW 1153/41N Bau-km 1+331 BW 1153/04A Bau-km 1+351 BW 1153/51N Bau-km 1+609 BW 1153/05A Bau-km 1+630
Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
S3 (M)	Schutz von Habitaten und Biotopen, Ausweisung von Bautabuzonen	im Bereich des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ westl. A14 Länge: ca. 800 m
S5 (M)	Temporärer Amphibien- und Reptilienschutz	Bau-km 0+950 (Wahrenberger Chaussee) bis 1+800 (westl. A 14)
S6 (M)	Bauzeitenmanagement	gesamte Baustrecke
S7 (M)	Umweltbaubegleitung	gesamte Baustrecke
A 1 (M)	Anlage von Hecken entlang der Verkehrsstrasse	im Bereich des FFH-Gebietes „Krähenfuß“ westl. A14 Bau-km 0+950 (Wahrenberger Chaussee) bis 1+350 Umfang: 0,37 ha

FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306) (vgl. Unterlage 12.4.2A)

Tabelle 24: Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000: FFH-Gebiet „Elbe“ (DE 2935-306)

Übernahme in den LBP als	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
Bautechnische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
V4 (M)	Gestaltung und Dimensionierung von Bauwerken unter tierökologischen Aspekten (Fledermäuse, Fischotter/Biber, Kleinsäuger)	<u>Biber, Fischotter, Fische und Rundmäuler, Avifauna, Libellen</u> BW 1153/01A Bau-km 0+043 <u>Biber, Fischotter</u> BW 1153/21N Bau-km 0+655 BW 1153/02A Bau-km 0+660
Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
S 1 (M)	Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächenwasser	gesamte Baustrecke (v.a. im Bereich der Elbe)
S3 (M)	Schutz von Habitaten und Biotopen, Ausweisung von Bautabuzonen	im Bereich des FFH-Gebietes „Elbe“ im Bereich des Brückenbauwerks
S6 (M)	Bauzeitenmanagement	gesamte Baustrecke
S7 (M)	Umweltbaubegleitung	gesamte Baustrecke
S9 (M)	Ausführung von Rammarbeiten unter Berücksichtigung der Fischfauna	Elbe

FFH-Gebiet „Elbdeichhinterland“ (DE 3036-302)

Entsprechend den Darstellungen der FFH-VP „Elbdeichhinterland“ (**U 12.4.3**) sind keine Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen einschließlich deren charakteristischen Arten sowie der Arten des Anhangs II, die Erhaltungsziel und maßgeblicher Bestandteil des FFH-Gebietes sind, zu erwarten. Es treten keine Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten auf.

FFH-Gebiet „Elbdeichvorland“ (DE 3036-304)

Entsprechend den Darstellungen der FFH-VP Elbdeichvorland (**U 12.4.4**) sind keine Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen einschließlich deren charakteristischen Arten sowie der Arten des Anhangs II, die Erhaltungsziel und maßgeblicher Bestandteil des FFH-Gebietes sind, zu erwarten. Es treten keine Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten auf.

SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ (DE 3036-401)

Tabelle 25: Zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Natura 2000: SPA-Gebiet „Unteres Elbtal“ (DE 3036-401)

Übernahme in den LBP als	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
Bautechnische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
G 1/V (M)	Mäusefeindliche Gestaltung von Banketten und Mittelstreifen	<u>Avifauna (Greifvögel)</u> gesamte Baustrecke
V6 (M)	Einbau von Fahrbahnbelägen mit lärmmindernder Wirkung, offenerporiger Asphalt	<u>Avifauna (Wachtelkönig)</u> Bau-km 0+285 bis 2+000: Abschnittslänge: 1.715 m
S 6 (M)	Bauzeitenmanagement	gesamte Baustrecke
S7 (M)	Umweltbaubegleitung	gesamte Baustrecke
Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung		
M	-	-
Maßnahmen zur Kohärenzsicherung		
KS	-	-

Als Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung für das SPA „Unteres Elbtal“ wurde festgestellt, dass die Erhaltungsziele des Schutzgebietes bei Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht erheblich beeinträchtigt werden (**Unterlage 12.4.5A**).

5.4.3 Ergebnisse des Artenschutzbeitrages und Maßnahmen im Sinne des Artenschutzrechts

Im Rahmen der Bewältigung von Auswirkungen durch Straßenbaumaßnahmen auf Natur und Landschaft sind hinsichtlich des besonderen Artenschutzes die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG und das übrige artenschutzrechtliche Schutzregime zu beachten. Besitz- und Vermarktungsverbote nach § 44 Abs. 2 BNatSchG spielen für Eingriffsvorhaben hingegen keine Rolle.

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG beziehen sich auf wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten und verbieten erhebliche Störungen, insbesondere, diese Arten zu töten oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören. Die speziellen Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG beziehen sich hingegen nur auf Tiere der streng geschützten Arten und auf europäische Vogelarten. Das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG betrifft wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten und deren Entwicklungsformen.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe nur eingeschränkt; ein solcher zulässiger Eingriff liegt hier für das Vorhaben A 14 im Planfeststellungsabschnitt VKE 1153 vor (s. Kap. 5.4.1). Für andere als europarechtlich geschützte Arten liegt bei Maßnahmen zur Durchführung eines solchen Vorhabens ein Verstoß gegen Zugriffsverbote bereits kraft Gesetzes nicht vor (§ 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG). Für europarechtlich geschützte Arten liegt dann kein Verstoß gegen die Eingriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG vor, wenn trotz des Eingriffs die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin erfüllt wird, was insbesondere durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sogenannte „CEF-Maßnahmen“) erreicht werden kann (§ 44 Abs. 5 S. 2 und 3 BNatSchG). Für Pflanzen gilt Entsprechendes.

Ist nach durchgeführter Prüfung ein Verstoß gegen ein Zugriffsverbot festzustellen, kann nach Maßgabe von § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall dennoch eine Ausnahme für die Maßnahme zugelassen werden. Liegen die Ausnahmetatbestände nicht vor, ist der Zugriff - abgesehen von der Härtefallregelung des § 67 BNatSchG - unzulässig.

Diesbezüglich erfolgte eine Prüfung der VKE 1153, ob und inwiefern artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verletzt werden. Die Prüfung ergab folgendes:

Für alle vom Vorhaben betroffene Arten des Anhang IV FFH-RL und Vogelarten der VSchRL des Untersuchungsraums lassen sich die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG Abs. (1) Nr. 1 (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten), Abs. 1 Nr. 2 (Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs-, Wanderungszeiten) sowie Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) generell oder unter

Berücksichtigung artspezifischer Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. artspezifischer CEF-Maßnahmen ausschließen:

Säugetiere: Biber, Fischotter, Mopsfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, Raufhautfledermaus, Zwergfledermaus, Graues Langohr, Braunes Langohr und alle entlang der Elbe ziehenden Fledermausarten,

Europäische Vogelarten: Zwergdommel, , Schwarzmilan, Rotmilan, Rohrweihe, Flussuferläufer, Wachtelkönig, Kranich, Wendehals, Braunkehlchen, Neuntöter sowie die ungefährdeten Brutvogelarten der Acker- und Grünlandbereiche, Arten der Ruderalfluren und Brachen, Arten der Gewässer, gehölbewohnende Freibrüter, gehölz- bzw. gebäudebewohnende Nischen- und Höhlenbrüter

Amphibien: Rotbauchunke, Laubfrosch, Knoblauchkröte, Moorfrosch, Kleiner Wasserfrosch, Kammmolch

Fische: Nordseeschnäpel

Insekten: Eremit, Asiatische Keiljungfer, Grüne Keiljungfer, Große Moosjungfer.

Im Einzelnen wird auf die **Unterlage 12.5A** verwiesen.

5.5 Maßnahmen zum Schutz von Kultur- und Sachgütern

Im Bereich der geplanten Autobahntrasse einschließlich ihrer Nebenanlagen sowie der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen befinden sich insgesamt 2 bekannte Bodendenkmale. Auf weiteren Flächen besteht nach Angabe des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums der begründete Verdacht des Vorhandenseins von Bodendenkmalen.

Bodendenkmale dürfen bei Bau- und Erdarbeiten ohne vorherige denkmalschutzbehördliche Erlaubnis bzw. Erlaubnis durch Planfeststellung und – im Falle erteilter Erlaubnis – ohne vorherige fachwissenschaftliche Untersuchung und Bergung nicht geschädigt bzw. zerstört werden.

Generell gilt, dass auch über die genannten Bereiche hinaus jederzeit Bodenfunde angetroffen werden können. Solche Funde sind unverzüglich dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischem Landesmuseum oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Die Fundstätte ist bis einer Woche unverändert zu erhalten, damit eine fachgerechte Untersuchung und Bergung erfolgen kann.

5.6 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Entfällt

5.7 Verwendung von Bodenmassen / pechhaltiger Straßenbaustoffe und Abfallbeseitigung

Die innerhalb der Baustrecke anfallenden Bodenmassen und Aufbruchmaterialien werden im Zuge der Baumaßnahme, soweit wie möglich, wieder verwendet. Abfälle bzw. nichtverwendungsfähige Stoffe werden umweltgerecht unter Beachtung des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (KrW-/AbfG) entsorgt.

Pechhaltige Straßenbaustoffe liegen nicht vor.

Durch den Neubau der Autobahn entsteht ein deutlicher Oberbodenüberschuss. Diese Massen können im Ausbaubereich nicht deponiert werden. Der für die Baumaßnahme benötigte Oberboden wird zwischengelagert und an Ort und Stelle wieder eingebaut. Der verbleibende Überschuss an Oberboden ist im Zuge anderer Bauvorhaben zu verwenden oder auf vorhandene Deponien abzufahren.

5.8 Private Belange / Voraussichtlicher Flächenbedarf

Der Flächenbedarf für die Straßenbaumaßnahme beträgt ca. 13,23 ha und für die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Straßenkörpers ca. 45,86 ha.

Für den Neubau der A 14 im Bereich der VKE 1153 ist durch den Vorhabensträger der dauerhafte Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme fremden und privaten Eigentums an Grund und Boden notwendig. Darüber hinaus sind auch dauerhafte Beschränkungen von Flächen nicht ausgeschlossen (vgl. Unterlagen 14.1A und 14.2A).

In den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind Baustelleneinrichtungsflächen, Flächen für bauzeitliche Umfahrungen und technologisch bedingte Arbeitsstreifen enthalten. Diese Flächen müssen nach Abschluss der Bauarbeiten in ihrem ursprünglichen Zustand wieder hergestellt werden.

Die Breite des technologischen Streifens beidseitig der Trasse der A 14 beträgt im Allgemeinen 10,0 m (gemessen ab Außenkante der geplanten Mulde). Im Bereich des FFH-Gebietes Krähenfuss wird die Breite des technologischen Streifens reduziert.

Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ausgenommen bundeseigene, werden erworben bzw. durch dauerhafte Beschränkung gesichert.

6 Kostenträger

Die Kosten für die Baumaßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), soweit im Einzelnen nicht eine andere Regelung im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10A) ausgewiesen ist. In den Fällen, in denen bei Versorgungsleitungen im Bauwerksverzeichnis keine Kostenregelung ausgewiesen ist, erfolgen diese aufgrund bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung.

Für die Bauwerke mit kreuzenden Verkehrswegen werden Kreuzungsvereinbarungen nach § 12 FStrG mit dem jeweiligen Baulastträger abgeschlossen in denen auch die Kostenteilung und die Unterhaltung der Bauwerke geregelt werden.

7 Durchführung der Baumaßnahme

7.1 Träger der Baumaßnahme

Träger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch das Land Brandenburg.

7.2 Zeitlicher Ablauf

Die Baumaßnahme soll nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen zeitgleich mit der VKE 3.2.a durchgeführt werden.

Der zeitliche Ablauf zur Realisierung der Baumaßnahme berücksichtigt die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (s. Unterlage 12.0A) definierten naturschutzrechtlichen Fristen.

Einzelheiten der Baumaßnahme werden, soweit erforderlich, rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen und Verkehrsanlagen abgestimmt.

7.3 Grunderwerb und Entschädigung

Der für die Baumaßnahme erforderliche Grund und Boden wird vom Träger der Baumaßnahme (s. Kap. 7.1) käuflich erworben oder dinglich gesichert. Die Höhe der zu zahlenden Entschädigungen für Grunderwerb, Wirtschafterschwernisse, Aufwuchs und sonstige Nachteile wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in besonderen Verhandlungen (Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen) mit den Betroffenen – gegebenenfalls unter Hinzuziehung eines Sachverständigen – festgelegt. In diesem Zusammenhang wird auf das seit dem 01. Oktober 2001 gültige Verkehrsflächenbereinigungsgesetz (VerFIBerG) hingewiesen.

Die für die Baumaßnahme benötigten Flächen und die betroffenen Eigentümer werden in den Unterlage 14.1A und 14.2A aufgeführt. Die aus den vorliegenden Planunterlagen ermittelten Flächengrößen gelten vorbehaltlich der Ergebnisse der Schlussvermessung.

Auf Kap. 9 wird ebenfalls hingewiesen.

7.4 Auswirkungen während der Bauzeit

Der Bauablauf wird durch die Inanspruchnahme von großen Teilen der Straßenfläche der vorhandenen B 189 für die A 14, die eine Neutrassierung der B 189n im gesamten Planungsabschnitt nördlich der Elbe erforderlich macht, bestimmt.

Vor Beginn der Arbeiten für den ganzen Planungsabschnitt zeitbestimmenden Brückenbauwerk über die Elbe ist der Neubau der B 189n zwischen der Elbe und dem Bauwerk 1151/ 21N erforderlich. Hierfür wird in diesem Bereich als erster Bauschritt das Dammbauwerk der A 14 bis zur Höhe der vorhandenen B 189 erstellt, damit hier eine provisorische Fahrbahn der B 189 mit An-

schluss an die vorhandene B 189 hergestellt werden kann. Der weitere Bauablauf stellt sich wie folgt dar:

1. Bau der B 189n zwischen Elbe und BW 1151/ 21N
2. Beginn der Bauarbeiten an der Elbebrücke
3. Herstellung der BW 1151/04A, 1151/ 41N, 1151/05A und 1151/51N
4. Bau eines Straßenprovisoriums im Zuge der Wahrenberger Straße/ Wahrenberger Chaussee mit einer Anbindung an die vorhandene B 189
5. Neubau der B 189n zwischen BW 1151/21N und Ende Planungsabschnitt
6. Umbau der Wahrenberger Straße/ Wahrenberger Chaussee einschließlich des neuen Knotenpunktes
7. Bau des BW 1151/ 03A
8. Bau der A 14 in Abhängigkeit von der Fertigstellung des Bauwerkes über die Elbe

Langfristige Straßensperrungen sind für die Durchführung der o.g. Bauarbeiten nicht erforderlich.

Die Möglichkeit, geeignetes Material für den Bau der Straßendämme in unmittelbarer Nähe der Trasse in Form von Seitenentnahmen zu gewinnen, besteht wegen des sensiblen Naturraumes nicht. Es ist daher davon auszugehen, dass die benötigten Erdbaustoffe in den Kiessandtagebauen der Region gewonnen und über das öffentliche Straßennetz der Baustelle zugeführt werden oder aber aus anderen Regionen via Wasserstraße/ Schienenweg in den Bereich Wittenberge oder Karstädt transportiert, dort umgeschlagen werden und so ebenfalls über das öffentliche Straßennetz zur Baustelle gelangen.

Für die Baumaßnahme werden zusätzlich zu den für die Errichtung der Verkehrsanlage benötigten Flächen weitere technologische Flächen erforderlich.

Die Andienung der Baustelle erfolgt vorzugsweise über das klassifizierte nachgeordnete Bundesstraßennetz, welches dafür eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.

Die möglichen Baustellenzufahrten ergeben sich aus den Schnittstellen des klassifizierten Netzes mit der geplanten Trasse der A 14.

Von den Baustellenzufahrten erfolgt die Längsverteilung der Erdstoffe und Baustellentransporte ausschließlich auf der geplanten Trasse oder den trassenbegleitenden technologischen Streifen. Werden hierbei vorhandene Gräben gequert, wird deren Nutzbarkeit durch entsprechende Provisorien wie z.B. Verrohrungen gewährleistet.

Soweit erforderlich, gehören dazu auch zusätzliche provisorische Verkehrsflächen im Bereich

der Baustellenzufahrten. Diese ermöglichen die Anlage von zusätzlichen provisorischen Fahrstreifen zur Minimierung von Verkehrsbeeinträchtigungen infolge des Baustellenverkehrs.

Der Flächenbedarf ist auf das unabdingbar erforderliche Minimum beschränkt und in den Planunterlagen als vorübergehende Inanspruchnahme für die Nutzung als trassenbegleitender technologischer Streifen bzw. als Baustelleneinrichtungsf lächen ausgewiesen.

Zur Errichtung der erforderlichen Kreuzungsbauwerke ergeben sich im unmittelbaren Trassenbereich der A 14 Verkehrseinschränkungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz. Dabei wird auf eine mindestens halbseitige Verkehrsführung, gegebenenfalls mittels Provisorien, orientiert. Für unabdingbare zeitlich begrenzte Vollsperrungen werden entsprechende Umleitungsstrecken angeboten.

Gleiches gilt für die in den Planunterlagen ausgewiesenen Umbauten im nachgeordneten Straßennetz.

Die daraus resultierenden Verkehrsführungen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Baulastträgern sowie den zuständigen Verkehrsbehörden abgestimmt.

Vor Baubeginn wird geprüft, ob und in welchen Bereichen eine Munitionsberäumung erforderlich ist.

Flächen, die außerhalb der in den Planunterlagen ausgewiesenen Bereichen liegen, werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Zur Kontrolle der Umsetzung der unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten erforderlichen bauzeitlichen Schutzmaßnahmen wird eine Umweltbaubegleitung vorgesehen. (Unterlage 12.0A, Kap. 4.2.2)

8 Umstufungen

Mit dem Neubau der A 14 erfolgt eine teilweise Umorientierung der Verkehrsströme im Planungsgebiet. Aus diesem Grunde wurde für die gesamte Baumaßnahme ein Umstufungskonzept erarbeitet, das mit Schreiben des BMVBS vom 10.04.2007 bestätigt wurde.

Wesentlichen Änderungen in der VKE 1153 ergeben sich für den Raum Wittenberge. Diese sind in Bild 12 dargestellt:

Demnach verliert die B 189 im Abschnitt zwischen den geplanten AS Wittenberge und der AS Vielbaum (Land ST) ihre Funktion als überörtliche Fernstraße und wird zur Landesstraße abgestuft.

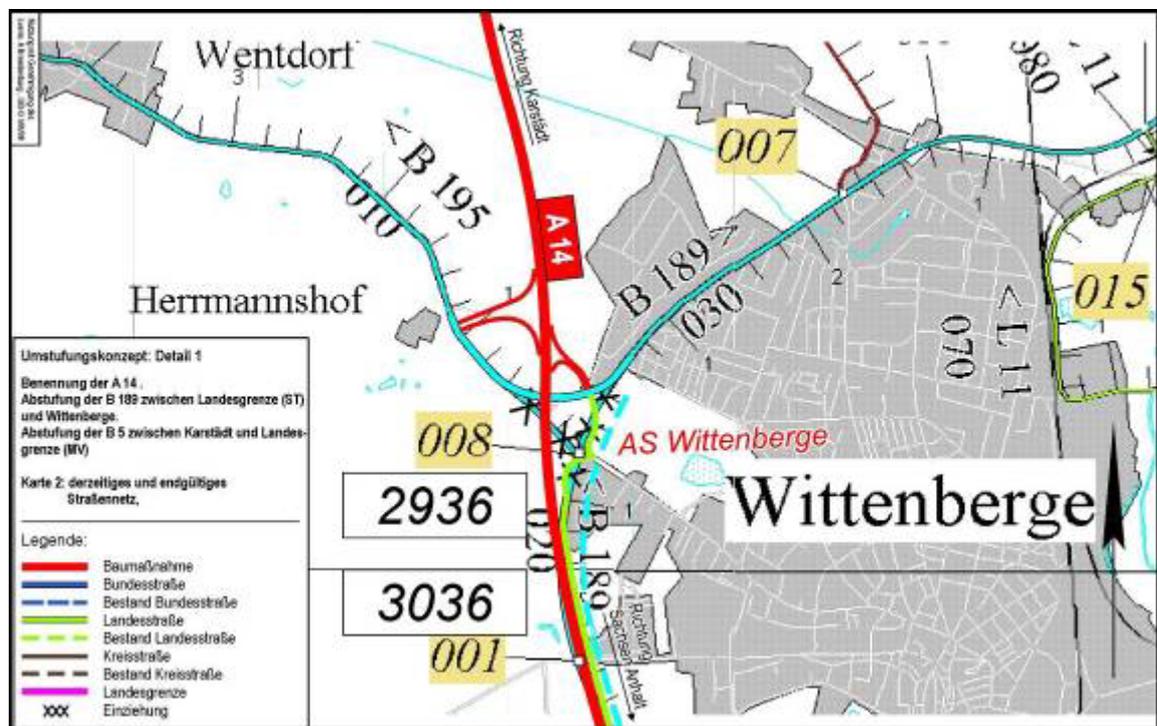


Bild 12: Umstufungskonzept im Raum Wittenberge

Abkürzungsverzeichnis

A	Bundesautobahn
AD	Autobahndreieck
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
AS	Anschlussstelle
ASB	Artenschutzbeitrag
B 189	Bundesstraße mit Nr.
BB	Bundesland Brandenburg
Bek	Bekanntmachung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BbgNatSchG	Brandenburger Naturschutzgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatschG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
CEF	continuous ecological functionality (Erhaltung ökologischer Funktion)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DN	Durchmesser-Nennweite
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
FFH-VP	Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrAbÄndG	Fernstraßenausbauänderungsgesetz
Fz	Fahrzeug
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
K 1020	Kreisstraße mit Nr.
Kfz	Kraftfahrzeug
KV	Kilovolt
L 2	Landesstraße mit Nr.
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LGr	Landesgrenze
Lkw	Lastkraftwagen
LRT	Lebensraumtyp

LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MAmS	Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen
MLC	Militär-Lasten-Klasse
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
ROG	Raumordnungsgesetz ROG
RRB	Regenrückhaltebecken
RQ	Regelquerschnitt
SPA	special protected area (europäisches Vogelschutzgebiet)
ST	Bundesland Sachsen-Anhalt
SV	Schwerverkehr
TEN	Transeuropäische Netze
UG	Untersuchungsgebiet
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerFIBerG	Verkehrsflächenbereinigungsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
VSchRL	Vogelschutz-Richtlinie
VUNO	Verkehrsuntersuchung Nord-Ost
WW	Wirtschaftsweg

Quellenverzeichnis

- [0] Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

 - [1] Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz) vom 16.12.1991, (BGBl. I S. 2174), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833 (2007, 691)) geändert worden ist

 - [2] Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg) vom 07. Juli 2009 (GVBl. I/09, [Nr. 12], S. 262, 264)

 - [3] Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542)

 - [4] Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) in der Fassung vom 04.10.2004

 - [4.1] Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist

 - [5] Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf

 - [6] Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO), Ingenieurgruppe IVV Aachen/Berlin, 1994/1995 und 2002

 - [7] Raumordnungsgesetz Artikel 1 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), in Kraft getreten am 31.12.2008 bzw. 30.06.2009, geändert durch Gesetz vom 28.03.2009 (BGBl. I S. 643) m.W.v. 01.10.2009

 - [8] Beiträge zur Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG für den Lückenschluss der A 14 zwischen der A 2 und der A 24 (Magdeburg-Schwerin), DEGES, IVV, September 2008
-

- [9] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN, Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung

 - [10] Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992

 - [11] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz BImSchG) vom 26.09.2002 in der Fassung vom 11.08.2009

 - [12] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 (HBS 01), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

 - [13] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001, (RStO 01), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

 - [14] Richtlinien zur Entwässerung von Straßen (RAS-EW), Ausgabe 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
-