

Einwendung

der Bürgerinitiative Potsdamer Norden

im Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Verfahren „Neubau der einseitigen Tank- und Rastanlage Havelseen an der linken Richtungsfahrbahn der BAB 10, km 130,0“

Zur Weiterleitung an die Anhörungsbehörde, das Landesamt für Bauen und Verkehr,
Lindenallee 51, 13566 Hoppegarten

Aktenzeichen 2112-31101/0010/047

Eingereicht bei der Stadt Potsdam am 13. April 2021

Inhalt

1. Intransparentes behördliches Handeln.....	3
1.1 Fehlende Bürgerbeteiligung.....	3
1.2 Fehlende Bekanntmachung im Flächennutzungsplan.....	4
1.3 Versäumte Anmeldung des Vorhabens in der Regionalplanung.....	4
2. Fehler in der Zuständigkeit.....	5
3. Verstoß gegen Grundrechte.....	6
3.1 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.....	6
4. Fehlerhafte Bedarfsprüfung und frühe Verfahrensfehler	7
4.1 Fehlerhafte Bedarfsprüfung.....	7
4.1.1 Unverständliche Gewichtung der Regelabstände-Empfehlungen.....	8
4.1.2 Fehlende Berücksichtigung von Autohöfen und mögliche Stellplätze an Industriestandorten.....	11
4.2 Unzureichende Prüfung Makrostandort.....	11
5. Fehlerhafte Abwägung von Wolfslake Ost und West als Standort.....	14
5.1 Fachlich unzureichende Argumentation in den Planfeststellungsunterlagen	14
5.2 Kostenvergleich.....	15
5.3 Abwägung der Belastungen	15
5.4 Lage von Wolfslake in einem Landschaftsschutzgebiet.....	16
6. Veraltete Daten und unzureichende Datenlage.....	18
6.1 Technische Entwicklung unzureichend beachtet.....	18
6.2 Veraltete rechtliche Einordnung: Klimaschutzgesetz nicht berücksichtigt.....	18
6.3 ERS entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand.....	19
6.4 Rastanlagenkonzept Brandenburg veraltet.....	20
6.5 Veraltete und unvollständige Kostenplanung.....	20
6.6 Veraltete und unzureichende naturschutzfachliche Gutachten	20
6.6.1 Vorhandene Arten wurden nicht berücksichtigt	22
6.6.2 Entomologische Gutachten fehlen.....	22
7. Unrechtmäßiger und unverhältnismäßiger Eingriff in die Raumordnung. 23	
7.1 Freiraumverbund und LEP	23
7.1.1 Wildbrücke statt Raststätte.....	24
7.1.2 Stützflächen für die Landwirtschaft.....	24
7.2 Freiraumverbund und geschützte Biotope.....	25
7.2.1 Flora und Fauna.....	28
7.3 Netzwerk „Blaues Band der Havel“.....	29
8. Schutzgüter unzureichend beachtet.....	30
8.1 Schutzgut Mensch.....	30
8.1.1 Schutz der direkt benachbarten Dörfer/Ortsteile.....	30
8.1.2 Schutzgut Erholung.....	31
8.2 Schutzgut kulturelles Erbe.....	32
8.2.1 Bodendenkmäler unzureichend erfasst	32
8.2.2 Ursprung des Dorfes Satzkorn.....	34

8.3 Schutzgut Landschaft	35
8.3.1 Landschaftsstruktur.....	35
8.3.2 Landschaftsnutzung	35
8.4 Schutzgut Wasser	36
8.4.1 Reifenabrieb	36
8.5 Schutzgut Boden	38
8.5.1 Einschätzung der Wertigkeit des Ackers.....	38
8.5.1.1 Bewertung der Ackerqualität für Brandenburg.....	39
8.5.1.2 Bewertung der Ackerqualität für Potsdam	40
8.5.1.3 Fazit der ackerbaulichen Bewertung.....	40
8.5.2 Bodenqualität im nördlichen Untersuchungsgebiet	41
8.5.3 Flächenversiegelung	41
8.6 Schutzgut Klima	42
8.6.1 Klimawandel und Gesetze in Deutschland.....	42
8.6.1.1 Klimawandel und Verkehrspolitik.....	42
8.6.1.2 Klimawandel und Bau von Verkehrsanlagen.....	43
8.6.2 Klimawandel in Potsdam.....	44
8.6.2.1 Klimanotstand in Potsdam	44
8.6.2.2 Bau auf einem Moorstandort.....	44
8.7 Schutzgut Dunkelheit	45
8.8 Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biodiversität.....	46
8.8.1 Pflanzen	46
8.8.2 Tiere.....	46
8.8.2.1 Fischadler.....	46
8.8.2.2 Kiebitze.....	47
8.8.2.3 Feldlerchen	47
8.8.2.4 Effekte auf andere Arten.....	48
8.8.3 Biodiversität.....	48
8.8.3.1 Obstwiesen	48
8.8.3.2 Grünlandstandorte auf Moorböden	50
8.8.3.3 Teiche und Gräben	50
8.8.3.4 Besonders geschützte Biotope	50
8.8.4 Fazit	50
9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unzureichend.....	51
9.1 Umsiedlung der Fischadler	51
9.1.1 Allgemeine Situation der Fischadler in Deutschland und Brandenburg	52
9.1.2 Konkrete Situation der Fischadler in Potsdam	52
9.1.3 Bestehende Risiken für die Umsiedlung der Fischadler.....	53
9.2 Insektenverträgliche Beleuchtung.....	55
9.3 Versiegelung.....	55
9.4 Lärmschutz.....	57
10. Bauliche Fragen.....	59
10.1 Anschluss an Abwasser rechtswidrig	59
10.2 Brückenkonstruktion.....	61
10.3 Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten.....	61
10.4 Schutz von Mensch und Natur während der Bauphase und während des Betriebs.....	61

1. Intransparentes behördliches Handeln

1.1 Fehlende Bürgerbeteiligung

Wir sind Anwohnerinnen und Anwohner der Potsdamer Ortsteile Paaren, Satzkorn, Uetz, Kartzow, Marquardt sowie weiterer Orte in der unmittelbaren oder näheren Umgebung der von Ihnen geplanten Raststätte. Als solche hätten wir im Vorfeld der Planung in Ihre Überlegungen miteinbezogen werden müssen.

Der Bund gibt in § 25 Abs. 3 VvVfG eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bei größeren Projekten als Regelfall vor. Eine solche Öffentlichkeitsbeteiligung hat nicht stattgefunden, eine Erklärung dafür haben wir trotz mehrmaliger Nachfrage bei den zuständigen Behörden nicht bekommen.

Wir fordern Sie hiermit auf, uns mitzuteilen, weshalb ohne vorherige Bürgerbeteiligung ein Planfeststellungsverfahren gestartet wurde.

Der Verfahrensstart ohne vorhergehende Bürgerbeteiligung widerspricht den Regeln, die sich der antragstellende Landesbetrieb Straßenwesen selbst gegeben hat und die das „Handbuch für gute Bürgerbeteiligung“ des Bundesverkehrsministeriums umsetzen sollen.

Dieses Vorgehen dient sogar nach eigenen Angaben des Landesbetriebes dazu, möglicherweise entgegenstehende Argumente bereits vor dem Start des Verfahrens zu erkennen. So soll garantiert werden, dass ein Planfeststellungsverfahren erst gestartet wird, wenn mögliche Konfliktpunkte geklärt und sich die Standortfrage auf den endgültigen Standort verfestigt hat.

Wir, die anwohnenden Bürger, haben von der Entscheidung für den Standort Potsdam-Paaren aus der Presse erfahren, unmittelbar bevor das Planfeststellungsverfahren gestartet wurde.

Damit wurden nicht nur die Rechte von uns als Anwohnerinnen und Anwohnern beschnitten, es wurden außerdem im großen Umfang Steuergelder für eine bereits weit fortgeschrittene, konkretisierte Planung verwendet, die sich möglicherweise aufgrund juristischer Unzulässigkeit und fehlerhaft ausgeübter Ermessensentscheidungen an dieser Stelle nicht realisieren lässt.

Eine ordentliche Abwägung gegen andere Standorte, an denen der Naturraum, der Schutz wertvoller Böden, der Erholungsraum einer Region und andere bedeutsame Rechtsgüter weniger beeinträchtigt werden, hat nicht stattgefunden. Die Auseinandersetzung mit der Region erfolgte, wie sich aus den Planfeststellungsunterlagen ersehen lässt, nur oberflächlich, die Abwägung der Standorte unter der Maßgabe, dass die Entscheidung für den gewählten Makrostandort bereits gefallen war und begründet werden musste.

Beispiele für die unzureichende Betrachtung der Region finden sich an vielen Stellen. So heißt es in Unterlage 19.1.0, Seite 42, Abschnitt „Erholungsnutzung/Freizeitinfrastruktur“: „Insgesamt weist das gesamte UG keine besondere Eignung für die Erholungsnutzung auf. (...) Teilweise erlebnisreiche Freiräume bietet einzig der alte Dorfkern von Priort, nördlich des UG.“ Eine solche Beschreibung muss als grobe Fehleinschätzung bewertet werden. Direkt an der Baufläche entlang führt der 66-Seen-Wanderweg, der als einer der bedeutsamsten Flachwanderwege Deutschlands gilt.

Viele Einwohner der angrenzenden Dörfer nutzen das direkte Umfeld des geplanten Bauvorhabens zur Erholung. Besucher kommen auch von weiter her, um die alten Obstwiesen und die artenreiche Natur zu genießen. Auch in einer solchen Fehleinschätzung spiegelt sich das Defizit der fehlenden Beteiligung der Öffentlichkeit.

1.2 Fehlende Bekanntmachung im Flächennutzungsplan

Aus diversen Akteneinsichtsunterlagen wissen wir, wie lange die Beschäftigung mit dem Standort Potsdam-Paaren schon zurückreicht. So sollte sich bereits die erste Variante der Tank- und Rastanlage, die noch zweiseitig geplant war, hälftig auf dem Gebiet der Stadt Potsdam befinden. In einem Schreiben des Landesbetriebes Straßenwesen an die Stadt Potsdam vom 10. August 2009 mit Kommentaren zum vorgelegten Flächennutzungsplan fehlt jedoch ein entsprechender Hinweis, dass der Eintrag der Tank- und Rastanlage versäumt wurde.

Die politische Entscheidung für den Standort fiel bereits im Jahr 2014. Am 27. November 2014 erteilte das Bundesverkehrsministerium den Planungsauftrag für eine einseitige Tank- und Rastanlage bei km 130 am Standort Paaren. Eine Aufnahme in den Flächennutzungsplan der Stadt Potsdam erfolgte dennoch nicht. Das Planungsverfahren wurde zwischen dem Landesbetrieb und mehreren Behörden intern kommuniziert, war aber an keiner Stelle transparent für Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Region einsehbar.

Zwar lassen sich aus dem Flächennutzungsplan im Allgemeinen keine Ansprüche ableiten. Wir können jedoch durch umfangreiches Aktenmaterial darlegen, wie detailliert der neue Standort behördenintern bereits verhandelt wurde, ohne dass eine Information nach außen erfolgte.

Mehrere Anwohner trafen ihre Entscheidung, in Paaren zu bauen, nach der Festlegung des Standortes. Bei einer ordnungsgemäßen Eintragung der Planungen in den Flächennutzungsplan hätten diese Anwohnerinnen und Anwohner die Chance gehabt, ihre Bauentscheidung unter der veränderten Perspektive zu überdenken.

1.3 Versäumte Anmeldung des Vorhabens in der Regionalplanung

Die Stadt Potsdam hat den südlichen Teil des Untersuchungsgebiets der Tank- und Rastanlage bei der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming als Vorranggebiet für die Landwirtschaft angemeldet. Der nördliche Teil ist als Freiraumverbund geschützt. 2014 erfolgte eine Änderung des Flächennutzungsplans durch die Landeshauptstadt Potsdam. Darin wird das Untersuchungsgebiet als „landwirtschaftliche Fläche“ ausgewiesen. Die Änderung der Flächenplanung für eine Tank- und Rastanlage hätte angemeldet werden müssen. In der Unterlage U1 Abschnitt 3.2.1., S. 17, heißt es: „Die darin untersuchten und geeigneten Varianten A und E, sowie die aus der Arbeitsstufe 2011 - 2014 entwickelte Variante A 2 wurden mit einer höheren Genauigkeit als in den vorangegangenen Untersuchungen wie nachfolgend beschrieben betrachtet.“

Dennoch hat der Vorhandenträger es versäumt, seine Einwände gegen die erneute Festlegung der benötigten Flächen als „Landwirtschaftliche Fläche“ vorzubringen. Damit hat er seine Ansprüche bis zur nächsten regulären Änderung des Flächennutzungsplans verwirkt. Stattdessen heißt es in der Unterlage 1: „Das Standortkonzept wurde im Jahre 2015 abgeschlossen und mit Gesehenvermerk vom 02.03.2016, AZ.: SIB12/743/7436.31010-Havelseen/2497253 durch das BMVI bestätigt.“ Offensichtlich ohne Beteiligung der Betroffenen Verwaltungen und Bürger.

2. Fehler in der Zuständigkeit

Das Fernstraßenbundesamt (FBA) ist seit dem 1. Januar 2021 die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung von Bundesautobahnen, soweit sich diese nicht auf dem Gebiet der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg und Hessen befinden. Die Zuständigkeit des FBA ist in § 2 Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes (Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz, FStrBAG) geregelt.

Nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen Bundesfernstraßen dann nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt wurde. Als Änderung gilt, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) nach den Maßgaben des FStrG.

Zu den Bundesfernstraßen gehören insbesondere die Fahrbahn, der Straßenunterbau, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Seitenstreifen und Trennflächen, Verkehrs- und Schutzanlagen, die Bepflanzung, Mauteinrichtungen, Betriebsgehöfte sowie Tank- und Rastanlagen an den Bundesautobahnen.

Das FBA wäre also zuständig für das Planfeststellungsverfahren. Das Versäumnis der rechtzeitigen Verabschiedung einer entsprechenden Zuständigkeitsverordnung bzw. einer entsprechenden Änderung einer bestehenden Zuständigkeitsverordnung ändert nichts daran, dass das Landesamt für Bauen und Verkehr – eine Landesbehörde – für Planfeststellungsverfahren des Bundes auf dem Gebiet des Landes Brandenburg nicht mehr die zuständige Behörde sein kann. Die rechtswidrige Einleitung dieses Planfeststellungsverfahrens durch eine nicht zuständige Behörde führt zwangsweise dazu, dass auch das Planfeststellungsverfahren rechtswidrig ist. Es muss durch die tatsächlich zuständige Behörde gestartet werden.

3. Verstoß gegen Grundrechte

3.1 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Es wird in den Planungsunterlagen nicht hinterfragt, ob zum einen die Verhältnismäßigkeit der Zerstörung der Landschaft im Vergleich zu einer Ertüchtigung der bestehenden Rastanlage Wolfslake gegeben ist und zum andern auch, ob die Planung im Einklang mit den Umwelt- und Klimaschutzzielen der Bundesrepublik steht.

Wir vertreten die Auffassung, dass die Errichtung einer neuen Tank- und Rastanlage im groben Widerspruch zu den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung steht.

Den unzureichenden Erschließungsstandard an der bestehenden Anlage Wolfslake zu qualifizieren und zu ertüchtigen, wird weder in Erwägung gezogen noch anderweitig nachvollziehbar oder logisch begründet. Stattdessen wird begründet, die Rastanlage Wolfslake sei als Provisorium errichtet worden. Es wird jedoch nicht abgewogen, dass die Anlage nach 30 Jahren ihres Bestehens fest in der Region verwachsen ist und sich sowohl das umgebende Ökosystem als auch die Kommunen und ebenso die regelmäßigen Nutzer an die Rastanlage und den bestehenden Standort gewöhnt haben. Die Verlegung würde an beiden Stellen zu Härten führen: Am neuen Standort ist sie nicht erwünscht, am alten würde sie vermisst.

4. Fehlerhafte Bedarfsprüfung und frühe Verfahrensfehler

4.1 Fehlerhafte Bedarfsprüfung

Der ursprüngliche Anlass für die Planung der TR Havelseen beruht auf der Annahme, dass Wolfslake geschlossen werden müsse, da es nur als Provisorium gedacht war¹. Da jedoch am westlichen Berliner Ring eine bewirtschaftete Rastanlage nach den Vorgaben der ERS empfohlen wird², wurde mit der Suche nach einem Makrostandort begonnen.

Zudem wurde der Bedarf nach mehr LKW-Stellplätzen festgestellt: „Für den gesamten westlichen Berliner Ring wurde für beide Richtungsfahrbahnen eine Stellplatzkapazität für LKW von insgesamt 159 Stellplätzen prognostiziert. Davon sind 95 LKW-Stellplätze bezogen auf beide Richtungsfahrbahnen (RF) auf einer bewirtschafteten Rastanlage mit Tankstelle anzuordnen.“³

In den Unterlagen wird das so ausgedrückt: „Mit der Schließung und dem Rückbau der TR Wolfslake und der Parkplätze bei km 133,2 rechte RF und km 134,3 linke RF wären keine Parkmöglichkeiten mehr entlang des gesamten westlichen Berliner Rings zwischen dem AD Havelland und dem AD Potsdam auf einer Länge von 56 km vorhanden.“⁴ Das ist aber nicht richtig, da es noch den Parkplatz bei km 121,1 gibt, wenn dieser auch nur klein ist. Zudem gibt es auch noch auf beiden RF eine PWC-Anlage (Caputh km 103,7 und Schwielowsee km 104,2).

Somit ist nicht ersichtlich, wieso überhaupt eine neue TR gebaut werden sollte, wenn Wolfslake erhalten werden kann. Bei Schließung der vorhandenen Parkplätze bei km 133,2 rechte RF und km 134,3 würden zusätzlich 23 Lkw-Stellplätze entfallen. Rechnet man die wegfallenden Plätze zusammen, so kann die TR Havelseen allenfalls die entfallenden LKW-Stellflächen ersetzen, wo bleibt außer dem erheblichen finanziellen Aufwand da der effektive Nutzen?

Auch die sinnvollere Nutzung des vorhandenen Parkraumes ist heute wesentlich einfacher umzusetzen als zu Beginn der Planungen. Mit intelligenten Steuerungen und digitalen Überwachungen lassen sich hier schlummernde Reserven und ein hohes zukunftssträchtiges Potential für die nationale und internationale Logistik erschließen. Pläne für bessere Nutzung von Parkflächen existieren seit Jahren, sind aber nur an zwei Stellen umgesetzt worden.⁵ Hier besteht ein großer Nachholbedarf.

Zudem fordert die Klimakrise ein Umdenken. Eine Gruppe von neun EU-Staaten hat die Europäische Kommission aufgefordert, ein Ausstiegsdatum für den Verkauf von Benzin- und Dieselaautos vorzuschlagen.⁶ Auch Verkehrsminister Andreas Scheuer möchte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bis 2035 abschaffen: „Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) gibt dem klassischen Verbrenner keine Zukunft mehr. In 15 Jahren sollen keine Autos mit Benzin- oder Dieselmotor mehr gebaut werden.“ Scheuer setzt nicht nur auf Elektromobilität, sondern auch auf synthetische Kraftstoffe: „Unser Ziel muss das Auslaufen des fossilen Verbrenners bis 2035 sein.“⁷

¹ U 19.6., S. 16: "Die bestehende, beidseitige TR bei Wolfslake, die nur ein Provisorium darstellt, wird zurzeit benutzt und kann aufgrund der geringen Anzahl an LKW-Stellplätzen diese nicht aufnehmen. Auch der perspektivische Bedarf an PKW Stellplätzen kann nicht gedeckt werden."

² Vgl. 19.6, S.4

³ U1, S.14

⁴ U1, S.14

⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/nebenbetriebe-rastanlagen.html>, letzter Zugriff am 22.3.2021

⁶ Vgl. Artikel FAZ vom 10.3.2021

⁷ Vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article228206995/Verkehrsminister-Andreas-Scheuer-Unser-Ziel-muss-das-Auslaufen-des-fossilen-Verbrenners-bis-2035-sein.html> (letzter Zugriff 22.3.21)

Im UVP-Bericht wird behauptet: „Das Untersuchungsgebiet wird auch bei Nichtdurchführung des Vorhabens durch den steigenden Verkehr auf der A 10 beeinträchtigt.“⁸, diese Annahme wird jedoch nicht weiter begründet. Durch die geplante Erweiterung der A14 wird der Autoverkehr unmittelbar um den Berliner Ring zukünftig entlastet. Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, ob und inwieweit der Neubau der A14 in die Berechnungen eingeflossen ist. Da diese Autobahn parallel zur A10 verlaufen wird, wird sie viel Verkehr aufnehmen, der bisher über die A10 läuft.

Die Tabelle auf Seite 17 im UVP Bericht hat nur einen Punkt, der für den Bau der Rastanlage spricht, nämlich der, dass Menschen weniger gefährdet werden, weil die Verkehrsteilnehmer die Ruhezeiten einhalten können (dazu mehr unter 4.1.1).

Dagegen wird bei Nichtbau des Projektes angegeben: „keine negativen Folgen auf Grundwasserneubildung“, „keine Störung des anstehenden Bodens außerhalb des Wirkungsbereichs der A 10“ – was ja im Umkehrschluss bedeutet, dass genau das eintreten könnte. Und es werden sogar positive Effekte erwähnt, die bei Nichtbau der Raststätte erfolgen: „Erhalt erlebniswirksamer Landschaftselemente“, „Keine weitere akustische Beeinträchtigung der Landschaft“, „Erhalt von Gehölzstrukturen im Bereich der geplanten Rastanlage“ und „weitere ackerbauliche Nutzung“ – also alles Punkte, die gegen den Bau der TR und für die Erhaltung des Ist-Zustands sprechen.⁹

4.1.1 Unverständliche Gewichtung der Regelabstände-Empfehlungen

In der Unterlage U1 wird bei der Herleitung der Standortentscheidung darauf verwiesen, dass sich prinzipiell alle Makrostandorte eignen würden. Die Entscheidung wurde dann mithilfe der ERS, also aufgrund einer Empfehlung getroffen. Die Entscheidung für den mittleren Makrostandort erfolgte somit vor allem wegen der damit verbundenen Einhaltung der vorgegebenen Regelabstände.¹⁰

„Für die Wahl des Makrostandortes der Tank- und Rastanlage sind die zu berücksichtigenden Richtlinien zur Anordnung von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen entscheidend. Eine Überschreitung des Regelabstandes von 50 bis 60 km gefährdet insbesondere die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten der LKW-Fahrer. Eine Unterschreitung dieses Regelbestandes gefährdet dagegen einen wirtschaftlichen Betrieb einer Tank- und Rastanlage, die für den jeweiligen Betreiber von entscheidender Bedeutung ist.“¹¹

Als Quelle dieser Empfehlungen wird die ERS aus dem Jahr 2011 angegeben, zugleich aber darauf hingewiesen: „Dies resultiert aus den Vorgaben gemäß RR1, Ausgabe 1981, nach denen bewirtschaftete Anlagen in einem Regelabstand von 50 bis 60 km vorzusehen sind.“¹²

Diese sog. Sozialvorschriften der Kraftfahrer sollen die Wahrscheinlichkeit verstärkter Müdigkeit der Fahrer und damit des Einschlafens am Steuer – auch des sog. Sekundenschlafs – deutlich reduzieren. Als Folge zu großer Abstände von Tank- und Raststätten wären demnach deshalb erhöhte Unfallzahlen von LKW zu erwarten. In diesem Abschnitt der BAB zeigt sich jedoch in den letzten 30 Jahren keine derartige Erhöhung der Unfallzahlen in der Verkehrsstatistik

Die ERS, auf die sich in den Unterlagen immer wieder bezogen werden, sind Empfehlungen und keinesfalls rechtliche Vorgaben. Von diesen Empfehlungen kann (und muss bei überwiegenden

⁸ 19.6., S. 16

⁹ Vgl. 19.6., Tabelle 7, S.17

¹⁰ Vgl. S. 8f. des UVP-Berichts

¹¹ U1, S. 10:

¹² 19.6., S. 7

entgegenstehenden Belangen) aus fachlichen oder wirtschaftlichen Erwägungen abgewichen werden. So wird seit 1990 in diesem Abschnitt der BAB davon abgewichen – ohne gravierende negative Folgen. Die Regel, dass bewirtschaftete Rastanlagen in einem Abstand von 50 bis 60 Kilometern vorhanden sein müssen, stammt aus den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Entwicklungen und Veränderungen, die sich seitdem ergeben haben, werden vollständig ignoriert: Durch den geplanten verstärkten Einsatz von telematischen Parkverfahren und eines digitalen bundeseinheitlichen Parkleitsystems können Fahrer ihre Rastplätze rechtzeitig vorher buchen. Damit, verbunden mit der heute gängigen Ausstattung der LKW mit GPS, verlieren die empfohlenen Mindestabstände aus der o. g. Richtlinie weiter an Bedeutung.

Im UVP-Bericht wird dargestellt, dass sich aus der bestehenden Situation kein besonderes Risiko für schwere Unfälle und Katastrophen ableiten lasse. Allerdings wolle die Bundesregierung ein generell bestehendes Defizit von LKW-Parkkapazitäten an deutschen Autobahnen beseitigen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen.¹³ Auch daraus ergibt sich, dass es eine über die Regelabstandsempfehlungen hinausgehende Begründung für die Auswahl des Makrostandortes nicht gibt.

Im Erläuterungsbericht (Unterlage U 1) wird auf S. 10, Tabelle 3 dargestellt, welche Abstände zur geplanten bzw. vorhandenen Tank- und Rastanlagen im Hinblick auf die drei Makrostandorte bestehen.

Tank- und Rastanlagen	südlicher Makrostandort	mittlerer Makrostandort	nördlicher Makrostandort
Buckautal (A 2)	51 km	71 km	91 km
Fläming (A 9)	34 km	54 km	74 km
Michendorf (A 10)	19 km	39 km	59 km
Birkenwerder (A 10)	67 km	47 km	27 km
Linumer Bruch (A 24)	55 km	35 km	15 km

Tabelle 3: Abstände der Makrostandorte

In dieser Tabelle gibt es Ungenauigkeiten. Denn rechnet man die dort angegebenen Abstände nach, fällt schnell auf, dass hier zwischen dem AD Werder und dem AD Potsdam gewechselt worden ist.

¹³ Vgl. UVP-Bericht, S. 9

Bei einer durchgehenden Rechnung mit am AD Potsdam ergibt sich Folgendes:

vorhandene bRA	Abstand der Makrostandorte zu den vorhandenen bRA		
	südlicher MS	mittlerer MS	nördlicher MS
Buckautal (A2) km 39,5	43,8	61,8	82,8
Fläming (A9) km 22,9	36,0	54,0	75,0
Michendorf (A10) km 91,5 und 91,7	20,5	38,5	59,5
"Briesetal (A10), geplant"	64,2	46,2	25,2
Linumer Bruch (A24) km 225,1	54,8	36,8	15,8

Aus dieser Tabelle ist zunächst ersichtlich, dass zwischen dem nördlichen und dem mittleren Makrostandort eine Entfernung von 20 km liegt. Lediglich für diejenigen Verkehre, die von der A 2 über den westlichen Ring nach Norden oder umgekehrt von der A 24 über den westlichen Ring nach Südwesten fahren, würde sich am nördlichen Standort eine Entfernung von 83 km zur nächstgelegenen Raststätte Buckautal ergeben, und nicht, wie in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben, 91 km. Die Entfernungen zur Raststätte Fläming für Verkehre, die von der A 9 Richtung Norden über den westlichen Ring fahren oder vom westlichen Ring Richtung Süden zur A 9 fahren würden, würde 75 km betragen. Für alle anderen Relationen würde der Regelabstand eingehalten oder unterschritten.

Da die Verkürzung dieser soeben dargestellten Relationen durch den Neubau der Raststätte lediglich 20 km betragen würde, kann auch nur die Dauer der Überwindung einer Entfernung von 20 km angesetzt werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit für LKW auf Autobahnen liegt grob zwischen 60 und 70 km/h, so dass eine Strecke von 20 km in der Regel in einem Zeitraum von unter 20 Minuten bewältigt werden kann. PKW benötigen 10 bis 12 Minuten.

Hinzu kommt, dass die Fahrer:innen von LKW beruflich unterwegs sind und deshalb ihre Touren entsprechend planen. Mit den in jedem LKW vorhandenen Navigationsgeräten kann jederzeit und frühzeitig ermittelt werden, in welchen Entfernungen sich die nächstgelegenen Raststätten befinden. Ein Unterschied von 20 km zwischen dem beantragten mittleren Makrostandort und dem nördlichen Makrostandort mit den vorhandenen Raststätten Wolfslake rechtfertigt daher nicht den Bau einer neuen Raststätte mit all den damit verbundenen Eingriffen, Belastungen der Umgebung und den entsprechenden Kosten.

Demzufolge ist die Fixierung auf den mittleren Makrostandort unverständlich. Die Nichtberücksichtigung des nördlichen Makrostandortes ist deshalb ein grober Abwägungsfehler in der Auswahl des Makrostandortes – also bereits ein gravierender Fehler im ersten Verfahrensschritt der Planung.

4.1.2 Fehlende Berücksichtigung von Autohöfen und mögliche Stellplätze an Industriestandorten

Der Bedarf für den gesamten westl. Berliner Ring wird mit 159 LKW-Stellplätzen angegeben¹⁴; es fehlen also 78 Stellplätze, wenn man nur Wolfslake zählt, aber warum wird der Autohof Groß Kreuz nicht mitgezählt bzw. in die Planung einbezogen?¹⁵

In der Beschreibung des derzeitigen Ist-Zustandes finden die beiden bestehenden Autohöfe Groß-Kreutz (A10) und Oberkrämer(A10) keine Berücksichtigung. Beide Autohöfe sind auf den Autobahnen beschildert und ausgewiesen, an beiden Autohöfen kann man problemlos tanken und rasten. Regelabstände wären erfüllt.

Autohöfe seien laut dem LS Brandenburg aber „nicht mit den Abständen der Rastanlagen an der Autobahn abgestimmt, da Autohöfe ausschließlich von privaten Betreibern mit eigenen Zielvorstellungen gebaut und betrieben werden.“¹⁶ Sie würden damit nur eine „sinnvolle Ergänzung“ darstellen. Es stellt sich die Frage, welche abweichenden Zielvorstellungen das sein sollen? Das Angebot von Autohöfen entspricht exakt dem der Betreiber von Tank- und Rastanlagen: tanken und rasten. Privat betriebene Autohöfe können in Konkurs gehen, aber das können die privaten Betreiber von Tank- und Rastanlagen auch.

Ferner werden Stellplätze auf Autohöfen nicht konsequent von der Betrachtung ausgeschlossen, sondern mal mitgezählt und mal ignoriert. Bei der Bedarfsermittlung der LKW-Stellplätze von 2018 wurden die Autohöfe mitgezählt.¹⁷

Hinzu kommt auch das 5-Punkte-Programm zum LKW-Parken des BMVI von 2020, bei dessen Veröffentlichung Bundesverkehrsminister Scheuer ankündigte: „Wir schaffen moderne, digitale Parkleitsysteme, um vorhandenen Platz bestmöglich zu nutzen. Und investieren gezielt in den Ausbau von Stellplätzen – erstmals auch auf Autohöfen und in Gewerbegebieten.“¹⁸ Erforderliche LKW-Stellflächen könnten also mit kleinerem finanziellen Aufwand in der Nähe von Gewerbe- und Industriegebieten angesiedelt werden.

4.2 Unzureichende Prüfung Makrostandort

Die Planung der TR Havelseen begann bereits im Jahr 1998. Zunächst wurde nach einem möglichen Makrostandort gesucht, der zwischen AD Werder (km 107,8) und AD Havelland (km 155,0) liegen sollte.

Aus den Unterlagen wird ersichtlich, dass sich die Planer sehr schnell auf den mittleren Makrostandort festgelegt haben: „Aus dem Jahr 1998 liegt ein erstes Standortkonzept innerhalb

¹⁴U1, S.6, 2.4.2

¹⁵ Vgl.: U1, S. 6, 2.4.2:

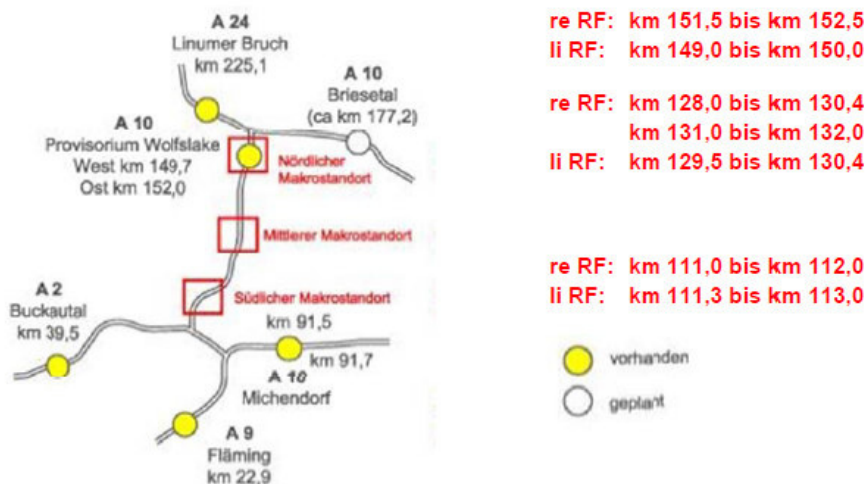
¹⁶ Website des LS Brandenburg

¹⁷ Vgl. Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018 Schätzung der Nachfrage 2030, S. 3

¹⁸ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html> Stand: 22.1.2020 (letzter Zugriff am 22.3.2021)

des mittleren Makrostandortes vor mit Betrachtung/Untersuchung von 6 Varianten.¹⁹ In den folgenden Jahren wurden die unterschiedlichen Varianten untersucht.²⁰ Im Jahr 2014 erfolgte die Standortherleitung.

Im UVP-Bericht heißt es, dass im Ergebnis einer Makrostandortsuche drei Makrostandorte identifiziert wurden, die hinsichtlich der im Rahmen der Makrostandortsuche bewerteten Kriterien als annähernd gleichwertig zu bewerten waren, nämlich ein nördlicher, ein mittlerer und ein südlicher Makrostandort, wobei der nördliche Makrostandort den Raststätten Wolfslake entspricht.²¹



In der U1 der Planfeststellungsunterlagen wird nicht mehr auf die Makrostandorte eingegangen. Es wird lediglich in Tabelle 2 des U1 dargestellt, wie die Festlegung der Makrostandorte erfolgt ist.

In der Unterlage zur Standortherleitung von 2014 werden die Makrostandorte hingegen ausführlicher beschrieben. Bei dem nördlichen und dem südlichen Makrostandort wird festgestellt, dass sich die Standorte in „einem naturschutzfachlich konfliktarmen Raum“ befinden.

Lediglich bei dem mittleren Makrostandort findet sich ein Hinweis auf naturschutzfachlich wertvolle Biotope und den Verweis auf eine überregionale Verbindung mit angrenzenden Schutzgebieten: „Bei km 130,4 wird der mittlere Makrostandort durch den die A 10 querenden Satzkornschen Graben in zwei Bereiche geteilt. Hier ist beidseitig der A 10 ein ca. 800m breiter Streifen von naturschutzfachlich wertvollen Biotopen geprägt. Es handelt sich hierbei um den Satzkornschen Graben mit seinen Umgebungsbiotopen wie Röhrichtern, Grasländer feuchter Standorte, Feldgehölze und Weidengebüschen. Gleichzeitig dient der Satzkornsche Graben auch der überregionalen Verbindung von Döberitzer Heide, Havel und Havelkanal und ist Teil des Freiraumverbundes. Hier herrscht eine hohe Dichte an nach §18 BbgNatSchAG geschützten Biotopen. Otterwechsel wurden nachgewiesen.“²²

¹⁹ Standortherleitung 2014, S. 12

²⁰ U1 Abschnitt 3.2.1., S. 17

²¹ Vgl. UVP-Bericht (Unterlage 19.6), S.8

²² Standortherleitung 2014, S. 8

Auch in der dazugehörigen Tabelle wird noch auf einmal darauf verwiesen, dass bei km 130,0 re. RF „partielle Betroffenheit eines Biotopes/LRT mit hohem Raumwiderstand (§30 BNatSchG)“ vorläge.²³

In der Präsentation „Neubau der bewirtschafteten Rastanlagen Havelseen an der A 10 (Westring)“ von 2013 wurde in Folie 7 als Ausschlussgrund aus umweltfachlicher Sicht Schutzgebiete mit mittlerem/hohem Raumwiderstand genannt. Eben diese sind aber im mittleren Makrostandort genannt. Und zwar die geschützten und naturschutzfachlich wertvollen Biotope am Satzkornschen Graben.

Somit spricht einiges mehr gegen diesen Makrostandort als bei den anderen beiden Möglichkeiten. Trotz dieser Besonderheit, die so nur bei dem mittleren Makrostandort festgestellt worden ist, wird das Fazit gezogen: „Aus naturschutzfachlicher Sicht bieten alle drei Makrostandorte gute Voraussetzungen für die Anlage von bewirtschafteten Rastanlagen, da sie in Bereichen mit einem relativ geringen Raumwiderstand liegen.“²⁴ „Relativ“ bedeutet aber in diesem Zusammenhang das Vernachlässigen des Auftretens von geschützten Biotopen mit mittlerem bis hohem Raumwiderstand. Diese dürfen jedoch auf keinen Fall ignoriert werden!

²³ Standortherleitung 2014, S. 11

²⁴ Standortherleitung 2014, S. 11

5. Fehlerhafte Abwägung von Wolfslake Ost und West als Standort

Grundlage der Planung TR Havelseen ist die Schließung der TR Wolfslake Ost und West, da diese nur als Provisorium dienen sollte.²⁵ „Wegen des unzureichenden Erschließungsstandards und auch keiner Möglichkeit diesen zu verbessern“, wurden die Standorte Wolfslake-Ost und -West mit den Nebenbetrieben als wegfallend deklariert. Bereits im Jahr 1998 wurde daher mit der Suche nach einem endgültigen Standort einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage begonnen. Dabei wurden die Standorte Priort-Ost und -West als Ersatzstandorte in Betracht gezogen.“²⁶

In den Unterlagen zur Planfeststellung wird daher kaum noch auf einen möglichen Standort Wolfslake eingegangen: Es wird lediglich hervorgehoben, warum der Standort so nicht weiterbestehen könne, aber keine Aussage zu einem möglichen Aus- oder Neubau getroffen.²⁷

5.1 Fachlich unzureichende Argumentation in den Planfeststellungsunterlagen

„Die mangelhafte Ausstattung und das Fehlen von Einzäunung der TR Wolfslake führt zunehmend zur Vermüllung und Verunreinigung des Umlandes und der nahegelegenen Ortschaft.“²⁸

Ein fehlender Zaun kann kaum ernsthaft als Abwägungsgrund angeführt werden, dass der Standort Wolfslake nicht aufrechterhalten bzw. ertüchtigt werden kann.

„Es ist dringender Handlungsbedarf geboten, da die versorgungstechnische Infrastruktur der TR Wolfslake einer Instandsetzung bzw. einer grundlegenden Erneuerung bedarf. Hinsichtlich der Trinkwasserversorgung und der Abwasserentsorgung bestehen keine Anschlüsse an das kommunale Netz. Die Frischwasser- und Löschwasserversorgung erfolgt über eigene Brunnen, die Abwasserentsorgung über eine eigene Kläranlage mit zeitlich befristeter Genehmigung. Die Versorgung mit Elektroenergie ist lediglich auf die bestehende Kapazität der Tankstellen ausgelegt.“²⁹

Den unzureichenden Erschließungsstandard an der bestehenden Anlage zu qualifizieren und zu ertüchtigen, wird weder in Erwägung gezogen, noch anderweitig nachvollziehbar oder logisch begründet. Nach Auskunft der zuständigen Behörde wäre ein Anschluss der TR Wolfslake an die Ver- und Entsorgungs-Infrastruktur und Anschlüsse an das kommunale Netz durchaus möglich. In einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem Oberbürgermeister von Potsdam bestätigt Bodo Oehme, der Bürgermeister von Schönwalde-Glien: „Nach Einschätzung der Gemeinde Schönwalde-Glien und der Stadt Potsdam wäre aber der Anschluss an die vorhandenen Trink- und Abwasserleitungen der benachbarten Ortslagen durchaus möglich – eine vertiefende Untersuchung ist bisher dazu nicht erfolgt und wäre zumindest wünschenswert. Der Standort Potsdam Nord müsste komplett neu erschlossen werden.“³⁰ Genau diese Annahme wird auch in

²⁵ U1, S. 6:

²⁶ Vgl. U1, S. 6

²⁷ U1, S.6:

²⁸ U1, S. 6

²⁹ U1, S.6

³⁰ <https://www.potsdam.de/124-potsdam-und-schoenwalde-glien-sprechen-sich-gegen-raststaetten-verlagerung-nach-potsdam-aus>, letzter Zugriff am 02.04.2021

den Unterlagen bestätigt. In den Unterlagen der Standortherleitung von 2014 wird sogar von „hohem Erschließungsaufwand“ für die favorisierte Variante E gesprochen.³¹

5.2 Kostenvergleich

Eine genaue Kostenanalyse und eine tiefgehende Beschäftigung mit dem Standort Wolfslake fehlt, aus der man dann einen Kostenvergleich zwischen den Standorten entwickeln könnte und dabei Ausbau bzw. Erweiterung versus Neubau gegenüberstellt. Gemäß der Bundeshaushaltsordnung sind Steuermittel wirtschaftlich und sparsam einzusetzen und somit ist gesetzlich verpflichtend der kostengünstigeren Variante grundsätzlich der Vorrang zu erteilen.

5.3 Abwägung der Belastungen

Auch laut Koalitionsvertrag des Landes Brandenburg hat der Erhalt von Straßen Vorrang vor einem Neubau. Damit soll nicht nur der Landeshaushalt entlastet werden, denn die Regelung bezieht sich nicht allein auf Landesstraßen, die aus dem Länderetat finanziert werden müssten. Es wird damit auch der Tatsache Rechnung getragen, dass der Neubau von Straßen und ihnen zuzuordnenden Anlagen eine erhebliche Belastung für die betroffene Region darstellt. Auch diese Belastungen – Erweiterung in Wolfslake versus Neubau bei Satzkorn/Paaren gehört in den Abwägungsprozess.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Erweiterung einer bestehenden Anlage geringere Auswirkungen auf die Umgebung hat als der Neubau in einer bislang noch nicht betroffenen Region.

Dazu zählen folgende Argumente:

- a) Wolfslake ist seit Jahrzehnten eine bekannte Landmarke. Sowohl Bürgermeister als auch Bevölkerung sind an den Ablauf der Raststätte gewöhnt und unterstützen eine Erweiterung.
- b) Der Bodenwert ist in der Region der TR Wolfslake deutlich geringer als auf den Feldern, auf denen die TR Havelseen geplant worden ist (dort liegt der Bodenwert bei >50).
- c) Die vorhandene Anlage dort ist beidseitig modernisierbar und erweiterungsfähig, ein zusätzlicher Brückenbau wäre so eventuell nicht notwendig.
- d) Die Geländestruktur bei Wolfslake ist günstig, sodass größere Belastungen der Umgebung vermieden werden:
 - a. Wolfslake Ost liegt in einer kleinen Senke. Der nächstgelegene Ort Paaren/Glien ist durch die Geländestruktur und einen hinter der Senke und vor dem Ort liegenden Forst gut vor Auswirkungen durch Lärm und Licht geschützt.
 - b. Wolfslake West liegt in einem Kiefernforst. Zwar ginge bei einer Erweiterung in geringem Umfang Forst verloren, es handelt sich jedoch nicht um einen natürlich gewachsenen, artenreichen Wald, sondern um ein vergleichsweise artenarmes Gebiet.
- e) Ein kostspieliges und zeitintensives Enteignungsverfahren sowie ein Rechtsstreit mit den Naturschutzverbänden wäre bei der Erweiterung von Wolfslake nicht zu erwarten. Die

³¹ Vgl. Standortherleitung, Tabelle6, S. 22

Gemeinde Schönwalde-Glien hat sich mittels eines politischen Beschlusses zum Erhalt der Rastanlage bekannt. Der Landwirt, dem der Acker bei Potsdam gehört, besitzt auch potenzielle Erweiterungsflächen bei Wolfslake und hat diese bereits mehrmals zum Verkauf angeboten.

- f) Die Auswirkungen der Anlage in Potsdam würden durch die hoch gelegene Geländestruktur verschärft. Die Anlage würde nicht in einer Senke, sondern über dem Geländeniveau der Region liegen, benachbarte Ortschaften wären entsprechend stärker betroffen als in Schönwalde-Glien.
- g) Durch den Bau bei Potsdam ginge ein kostbarer Freiraumverbund verloren. Biotopstrukturen mit hochwertigen und seltenen Arten wie Kiebitz, Fischadler, Wanderfalke, Flussregenpfeifer, Wiedehopf, Neuntöter, Pirol würden beeinträchtigt, mutmaßlich auch weitere Arten, die in den Biotopen vermutet werden können, aber aufgrund der bisher oberflächlichen Kartierung noch nicht erfasst wurden, wie mutmaßlich Wendehals und Steinschmätzer.
- h) Beim Bau in Potsdam ginge extrem hochwertiges Ackerland verloren. Der Landwirt beabsichtigt, gegen die Enteignung zu klagen.

5.4 Lage von Wolfslake in einem Landschaftsschutzgebiet

In den Unterlagen der Standortherleitung von 2014 wird klar, dass Wolfslake als Standort durchaus erneuert, bzw. an gleicher Stelle ergänzt oder neu gebaut werden könnte; „Naturschutzfachlich befinden sich die beiden Standorte der Tankstelle Wolfslake Ost und West aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen in einem konfliktarmen Raum. Durch die Dimensionen des Neubaus von bRA würden die vorhandenen Grenzen der Tankstellen überschritten werden. Dies ist, aufgrund der Lage des nördlichen Makrostandortes im Landschaftsschutzgebiet "Nauen - Brieselang - Krämer" gemäß §4 LSG-VO genehmigungspflichtig.“³²

Dass eine solche Genehmigung kein Hinderungsgrund sein muss, zeigt sich auch am erfolgten Ausbau des Dreiecks Havelland in den letzten Jahren.

Das Landschaftsschutzgebiet wurde sehr großräumig angelegt, es umfasst insgesamt 23.077 ha. Der Schutzzweck ist in § 3 Abs. 2 der Schutzgebietsverordnung detailliert aufgeführt.

Zu den Schutzzwecken zählen die Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, insbesondere des Wasserrückhalte- und Grundwasserneubildungspotentials der Landschaft, der Funktionsfähigkeit der Böden durch Sicherung und Entwicklung hinsichtlich ihrer Filter-, Speicher- und Transformationseigenschaften, Renaturierung der degradierten Moorböden und Schutz des Bodens vor Überbauung, Verdichtung und Abbau, des umfassenden Schutzes von Lebensräumen für seltene, bestandsgefährdete oder vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensgemeinschaften, der Pufferfunktion des Landschaftsschutzgebietes für die darin liegenden Naturschutzgebiete, von biotopvernetzenden Funktionen innerhalb des Schutzgebietes und zu angrenzenden Naturräumen, die Bewahrung der Landschaft vor weiterer Zersiedelung, die Sicherung des Gebietes als Frischluftentstehungsgebiet und klimatische Ausgleichsfläche.

³² Standortherleitung 2014, S.9

Weiter erwähnt werden die Bewahrung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des eiszeitlich entstandenen Landschaftsbildes mit seinen durch die menschliche Nutzung geprägten mosaikartigen Strukturen, dem Wechsel von Offenlandschaften und Wäldern sowie charakteristischen Ausstattungselementen, insbesondere Fließgewässer, Gräben, Kleingewässer und deren Ufervegetation, Feuchtwiesen, Flurgehölze, Landschaftshecken, Alleen, Baumgruppen, Obstbaumbestände, strukturreiche Waldränder, geomorphologische und geologische Bildungen; die Erhaltung des Gebietes wegen seiner besonderen Bedeutung für die naturnahe Erholung in der unmittelbaren Nähe zu den Ballungsräumen Berlin und Potsdam.

Sämtliche der aufgeführten Schutzzwecke lassen sich in gleichem für den jetzt gewählten Standort belegen – sogar viel mehr, da die einzelnen genannten Faktoren in einem über 23.000 ha umfassenden Gebiet naturgemäß nicht an allen Stellen gleich vorhanden sein können.

Das Gebiet bei Potsdam liegt in einem Bereich mit guten Wasserhaltefähigkeiten. Die trockengelegten Moore bieten sich zur Renaturierung an und dienen damit gleichzeitig dem Klimaschutz.

Bestandsgefährdete Tierarten sind durch die Baufläche bei Potsdam in viel stärkerem Maße betroffen als durch eine Erweiterung von Wolfslake, zum einen, weil das Artenspektrum in seiner Wertigkeit dort in der direkten Umgebung der Raststätte nicht so hoch ist wie das noch vorhandene Artenspektrum im Potsdamer Norden.

Das Artenspektrum speist sich dort aus der großen Nähe zu FFH-Schutzgebieten wie der Döberitzer Heide und der Mittleren Havelniederung, mit denen es einen Naturraumverbund bildet.

Potsdam liegt südwestlich von Berlin, das Gebiet ist somit genauso, wenn nicht noch mehr als Frischluftentstehungsgebiet für Berlin relevant.

Zu guter Letzt ist es schwer nachvollziehbar, wenn ein LSG bei Schönwalde-Glien nicht beschnitten werden darf, weil es als Erholungsgebiet für den „Ballungsraum Potsdam“ dient, die noch intakten Erholungsräume, die zu Potsdam gehören, dagegen verbaut werden sollen.

Nicht ohne Grund liegen für den Naturraum Potsdam-Nord inklusive des Baugebietes bereits Pläne zur Unterschutzstellung vor.

Diese sollten verfolgt werden, anstatt das Gebiet zu zerstören. Wolfslake sollte maßvoll erweitert werden, um auch den berechtigten Belangen der LKW-Fahrer gerecht zu werden.

6. Veraltete Daten und unzureichende Datenlage

Die Kennziffern der Planung sind veraltet. Das betrifft fast alle Bereiche der Unterlagen, darunter die Zahlen der Verkehrsstatistik, des Bedarfs³³, die verwendeten Gesetze, Richtlinien und Verordnungen, die naturschutzfachlichen Gutachten sowie die Kostenschätzung. Viele Ansätze und Gutachten sind ferner nicht ausreichend, sie ermitteln die Folgen des Vorhabens nur unzulänglich und ergeben kein vollständiges Bild von den umfangreichen Auswirkungen der Anlage an diesem Bauplatz.

6.1 Technische Entwicklung unzureichend beachtet

Neuere technologische Entwicklungen wie die Elektromobilität sowie neue rechtliche Vorgaben werden nur unzureichend in der Planung berücksichtigt. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass der Konzessionsnehmer zuständig für die E-Ladesäulen ist.³⁴ Am 18. November 2019 hat die Bundesregierung einen „Masterplan Ladeinfrastruktur“ beschlossen. Regelmäßig wird im Deutschen Bundestag über die Umsetzung des „Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung“ und den aktuellen Stand der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge diskutiert³⁵. Die Bundesregierung hat sich im Februar 2021 – vor Start des Planfeststellungsverfahrens – auf ein Ausbaukonzept für E-Tankstellen an Autobahnen geeinigt.³⁶

Auch andere Themen, wie die „Wasserstoff-Technologie“, werden nicht thematisiert. Soll es dafür entsprechende Tanksäulen und Vorratsspeicher geben? Auch nicht thematisiert wird, dass Bundesverkehrsminister Scheuer das Ende der Produktion des Verbrennungsmotors bis maximal 2035 fordert. Anderen Prognosen zufolge wird dieser Ausstieg aufgrund der akuten Klimaveränderungen sehr viel eher erfolgen. Weshalb werden dann jetzt noch Raststätten und Tankanlagen nach dem alten, herkömmlichen Modell geplant? Wir haben ein Eindruck, dass in Potsdam Nord eine Rastanlage errichtet werden soll, die bereits zum Zeitpunkt ihres Baus ein Dinosaurier wäre und deren Konzeption bereits vor der Fertigstellung überholt wäre.

6.2 Veraltete rechtliche Einordnung: Klimaschutzgesetz nicht berücksichtigt

Die Grundlage des Bedarfs an LKW-Stellplätzen bildet der Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2016. Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513) wurde erst danach verabschiedet und somit auch nicht für die Planung der TR „Havelseen“ berücksichtigt. Gemäß § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Nach § 13 Abs. 2 KSG, dem sog. Berücksichtigungsgebot, ist der Bund bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen verpflichtet zu prüfen, inwieweit die angestrebte Investition/Baumaßnahme einen Beitrag zur Minderung von Treibhausgasen leisten kann. Kommen hierbei mehrere Möglichkeiten bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Zweck der Investition solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über die gesamte Nutzungsdauer des

³³ In der U1, S. 14 beziehen sich auf "Lkw-Parken auf BAB" veröffentlicht 2008. Es gibt aber eine neuere Untersuchung "Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018", die 2019 veröffentlicht worden ist.

³⁴ Vgl. U1, S. 8

³⁵ Vgl. siehe u. a. Bundestags-Drucksache 19/16330 vom 07.01.2020

³⁶ Vgl. Dokument „Versorgungsaufgabe für den Aufbau von E-Ladestationen an Tankstellen“ des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages).

Investitionsguts oder Beschaffungsguts zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Mehraufwendungen bei der Investition oder Beschaffung sollen nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgasminde rung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten.

Aus den Planungsunterlagen ist nicht erkennbar, dass der Neubau der Tank- und Rastanlage „Havelseen“ gegenüber der Erweiterung/Ertüchtigung der bestehenden Tank- und Rastanlage in Wolfslake abgewogen wurde.

Die Anlage sticht durch ihre enorme Größe heraus, so ist das Verhältnis von Gesamtfläche zu Stellplatz höher als in der bisher betriebenen Rastanlage Wolfslake. „Modern“ wird hier gleichbedeutend mit „raumgreifend“ verwendet, obwohl jeder Quadratmeter versiegelter Boden ein Minus an offenen Böden, potenzieller Natur- oder Ackerfläche sowie steigendem Aufwand und damit auch steigendem CO₂ in der Herstellung und späteren Unterhaltung bedeutet. Die deutlich höhere Zahl an PKW-Parkplätzen wird nirgendwo begründet und deutet darauf hin, dass bei der Konzeptionierung der Anlage nicht an Sparsamkeit in Punkto Raumbedarf oder Klima gedacht wurde.

Bestätigt wird diese Annahme durch die Kleine Anfrage an die Bundesregierung der Bundestagsabgeordneten Annalena Baerbock vom 18.3.2021. Auf die Frage, wie viel CO₂ nach Kenntnis der Bundesregierung beim Neubau der Rastanlage (inklusive Rückbau der Raststätte Wolfslake und der Parkplätze) erzeugt wird, im Vergleich zu einem Anbau an alter Stelle, kam die Antwort: „Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor“.³⁷

Dass die Bundesregierung ihr eigenes Gesetz nicht beachtet, ist nicht akzeptabel. Hier ist eine neue Überprüfung erforderlich.

Es ist davon auszugehen, dass jüngste Forschungsergebnisse, die die zunehmenden Effekte des fortschreitenden Klimawandels (trockene Jahre, Starkregen, Rückgang des Grundwassers, Erosion der sandigen Böden durch Wind etc.) in der vorliegenden Planung nicht ausreichend berücksichtigt worden sind bzw. in ihrer Aktualität den Verfassern nicht vorgelegen haben. Die Daten des Landesumweltamtes zur Durchschnittstemperatur und den Niederschlägen sind von 2006, dadurch werden die Entwicklungen der letzten Jahre ignoriert.³⁸ Die dramatische Entwicklung des Klimas erfordert auch präventive Maßnahmen, die zusätzliche Versiegelung nach Möglichkeit vermeiden. Der globale dramatische Klimawandel erfordert dringend drastische Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂ Emissionen – unter anderem auch eine schnelle Verkehrswende. Der geplante Bau der Raststelle ist genau das Gegenteil. Die Stadt Potsdam hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Auch das Land Brandenburg und die Bundesregierung haben die Notwendigkeit erkannt, den Ausstoß von Treibhausgasen massiv und schnell zu reduzieren. Der Neubau beeinflusst durch die Zunahme an versiegelten Flächen nicht nur das Mikroklima vor Ort, er steht in seiner Größe, Kostenintensität und Ausrichtung auch für ein „weiter so“ der Verkehrsplanungsbehörden.

6.3 ERS entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand

Die ERS auf die sich in den Unterlagen mehrmals bezogen wird und die fast den Stellenwert eines Gesetzes zu haben scheinen, sollen bereits seit einigen Jahren überarbeitet bzw. ergänzt

³⁷ Vgl. Drucksache 19/26777, Frage 26

³⁸ Vgl. 19.1.0, S. 16

werden. Auf der Website des FSG-Verlags stehen die betroffenen Arbeitsfelder des Arbeitskreises, die aufgearbeitet werden sollen: Fotovoltaik, Lärmschutz für LKW, Kühl-LKW, Telematik, LED-Beleuchtung, Nachtabstaltung von Teilen der Beleuchtung, E-Mobilität, lange LKW, Übergabestellen für Großraum- und Schwertransporte, Nutzungskonzepte für Kontrollen Polizei/BAG, Parkhäuser, Abwasserbehandlungsanlagen.³⁹ Da diese Themen in an aktuellen ERS noch nicht berücksichtigt worden sind, sind diese nicht mehr zeitgemäß und müssten zunächst überarbeitet werden, damit auf dieser Grundlage geplant werden kann.

6.4 Rastanlagenkonzept Brandenburg veraltet

In dem Erläuterungsbericht wird auf das Rastanlagenkonzept für die Bundesautobahn im Land Brandenburg vom 05.07.2010 Bezug genommen.⁴⁰ In der Antwort auf eine Kleine Anfrage⁴¹ wird darauf verwiesen, dass das Rastanlagenkonzept Brandenburg im Sommer 2019 aktualisiert vorgelegt werden sollte.⁴² Somit ist das zugrunde gelegte Rastanlagenkonzept veraltet.

6.5 Veraltete und unvollständige Kostenplanung

Die Kosten von rund 10.000.000 Euro für die geplante TR entsprechen nicht mehr dem dem aktuellen Stand. In der Kleinen Anfrage von März 2021 wurde dies bestätigt. Nach der dort angegebenen Berechnung belaufen sich die Gesamtkosten auf 16.145 000 Euro, einschließlich des erforderlichen Überführungsbauwerks und der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen. Damit liegt der Kostenansatz in der Antwort auf die Kleine Anfrage (März 2021) bereits 62 % über dem Kostenansatz in den Planfeststellungsunterlagen (eingereicht November 2020).

Wir gehen davon aus, dass weitere Kostensteigerungen folgen werden. Nicht miteingerechnet sind beispielsweise die Bodenuntersuchungen, die mit 2.261.000 Euro beziffert werden und vom „Veranlasser des Eingriffs“ zu zahlen sind sowie die Oberbodenarbeiten/Rasen, Bäume, Bänke usw.).⁴³

6.6 Veraltete und unzureichende naturschutzfachliche Gutachten

Die eingereichten Kartierungen sind veraltet, sie erfassen auch nicht die Auswirkungen auf alle angrenzenden Biotope. Im Handbuch des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS Brandenburg) wird darauf verwiesen, das Gutachten jederzeit dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen müssen und nicht älter als fünf Jahre sein dürfen.

³⁹Vgl. <https://www.fgsv.de/gremien/strassenentwurf/autobahnen/211-rastanlagen.html>, letzter Zugriff 23.3.2021

⁴⁰ Vgl. UI, S. 14

⁴¹ Vgl. Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bundestagsdrucksache 19/26777 vom 18.3.2021

⁴² Vgl. Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Drucksache 6/8899 vom 03.07.2018:"Frage : 6. Gibt es ein Tank- und Rastanlagenkonzept der Landesregierung? Falls nicht, ist ein solches in Planung? - Zu Frage 6: Die Erarbeitung des Tank- und Rastanlagenkonzeptes liegt in der Hand des Bundes. Die Länder werden beteiligt. Das bestehende Rastanlagenkonzept aus dem Jahr 2015 soll überarbeitet werden und im Sommer 2019 aktualisiert vorliegen."

⁴³ Vgl. Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bundestagsdrucksache 19/26777 vom 18.3.2021, Antwort zu Frage 11

Der Hauptteil der Untersuchungen stammt aus dem Jahr 2011. Zu dieser Zeit war noch die Planung einer Doppelanlage auf beiden Seiten der Autobahn aktuell. Nach der Entscheidung, die Rastanlage nur westlich des Berliner Rings zu bauen, gab es 2015 noch eine Nachkartierung, die jedoch nicht vollflächig stattfand. Beide Untersuchungen sind veraltet, besonders aber die umfangreicheren Untersuchungen aus dem Jahr 2011 sind zehn Jahre alt und liegen damit über der maximalen Zeitdauer, die in der Rechtsprechung noch als hinnehmbar beurteilt wird.

Der Rahmen des Untersuchungsgebietes (UG) ist außerdem zu eng gesteckt. Im Norden des potenziellen Baugebietes wurde eine größere Fläche der Feuchtwiesen, die sich am Satzkornschen Graben befinden, mit in die Kartierungen einbezogen. Im Süden ist das Untersuchungsgebiet fast deckungsgleich mit der Baufläche, und dass, obwohl sich auch im Süden hochwertige und sensible Biotopstrukturen an die Baufläche anschließen. An den Gräben befinden sich geschützte Röhrichtbestände, ebenso enthalten die direkt an die Baufläche angrenzenden Äcker westlich des UG größere Abschnitte aus Schilf und Rohrglanzgras und müssen mindestens als Verdachtsflächen für gesetzlich geschützte Biotope geführt werden. Ebenfalls in geringer Entfernung befinden sich Erlenbruchwälder mit Schilfflächen (Verdachtsfläche gesetzlich geschützter Biotop, Anfrage ans LfU läuft) sowie alte, aufgelassene Obstwiesen, die als Habitat für geschützte Arten wie Wiedehopf und Neuntöter, potenziell auch für Wendehals und Steinschmätzer dienen. Aktuell wurden nur wenige Meter vom geplanten Bauplatz entfernt Kiebitze und Flussregenpfeifer bei der Balz beobachtet. Die Kiebitze haben dort Gelege.

Diese Biotope und die potenziellen Auswirkungen eines solchen Bauwerkes auf die Lebensräume und die dort vorkommenden Arten gehören in eine fundierte naturschutzfachliche Untersuchung.

Zudem wird in der FFH-Vorprüfung der entscheidende Punkt ignoriert, nämlich dass der Standort oder seine Umgebung als Trittsteinbiotop bzw. Nahrungshabitate für mobile Arten aus den Natura-2000-Gebieten fungiert. In der FFH-Vorprüfung wird darauf verwiesen, dass die anderen Schutzgebiete durch Verkehrswege räumlich getrennt seien und damit eine Beeinträchtigung dieser ausgeschlossen sei. Gleichzeitig wird aber in den Standortunterlagen von 2014 die Verbindung mit diesen Schutzgebieten festgestellt: „Gleichzeitig dient der Satzkornsche Graben auch der überregionalen Verbindung von Döberitzer Heide, Havel und Havelkanal und ist Teil des Freiraumverbundes.“⁴⁴ Wobei auch hier nicht alle Schutzgebiete ausreichend berücksichtigt worden sind. In einer Karte auf Seite 2, der Unterlage 19.5 wird unter anderem das FFH-Gebiet Obere Wublitz, das im Norden in ca. 2 km Entfernung liegt, gar nicht erwähnt. Aus diesen Gründen ist die FFH-Vorprüfung unvollständig.

Weder die Erfassungen 2011 noch die aus 2015 enthalten eine eigenständig durchgeführte Rast- und Zugvogelerfassung, es wurden nur Brutvogelkartierungen durchgeführt. Dabei wird das Untersuchungsgebiet seit Jahren wiederholt als bedeutender Rast- und Nahrungsplatz durch Kiebitz, Graugans, Saatgans, Blässgans, Weißwangengans und Kranich genutzt. Der von uns beauftragte Gutachter Philip Koßmann stellt klar: „Die meisten Nonpasseres-Gruppen (z. B. Enten, Gänse und Seevögel) können nicht annähernd genau mit der Revierkartierung erfasst werden“⁴⁵ und viele Zugvögel, wie nordische Gänse, sind naturgemäß nur im Frühjahr (bzw. Herbst) zu erwarten und können bei der Brutvogelkartierung schon verpasst sein.“⁴⁶ Beobachtungen im Winter 2020/2021 haben genau das bestätigt: Der Acker wird von zahlreichen

⁴⁴ Standortherleitung 2014, S. 8

⁴⁵ 19.3.1, S.7

⁴⁶ 19.1.0, S. 31

Wintergästen (v.a. Gänse und Kraniche) als Rastplatz und Nahrungsrevier genutzt. Vermutlich trägt die erhöhte und damit sonnige Lage zu seiner Attraktivität als Winterrastplatz bei.

Allerdings scheint es weitere Untersuchungen zu geben, die noch nicht in die Unterlagen eingegangen sind. Es wird auf derzeit laufende faunistische und ornithologische Untersuchungen verwiesen: „Die Ergebnisse der hier vorliegenden faunistischen Untersuchungen sollen durch die derzeitige laufende Überprüfung bestätigt werden.“⁴⁷ Um wirklich etwas über die Daten sagen zu können, müssten diese natürlich vorliegen.

6.6.1 Vorhandene Arten wurden nicht berücksichtigt

Einige Tierarten, die nachweislich im UG vorkommen oder von dem Projekt betroffen sind, wurden nicht berücksichtigt. So wurde das Vorkommen des Bibers nicht beachtet. Im Erläuterungsbericht ist zu lesen, dass es für eine Ansiedlung im Satzkornschen Graben keinen Nachweis gebe.⁴⁸ Dagegen sprechen die von Jahr zu Jahr zunehmenden Sichtungen von Bibern und deren Spuren in der Landschaft, insbesondere in unmittelbarer Nähe (am sogenannten Stichsee) westlich der geplanten Rastanlage - und damit unweit des Satzkornschen Grabens.⁴⁹

6.6.2 Entomologische Gutachten fehlen

In den Unterlagen wird zwar der Einfluss auf Insekten erwähnt und eine Ausgleichsmaßnahme mit „insektenfreundlicher Beleuchtung“ erwähnt, aber entomologische Gutachten fehlen komplett, obwohl die (nachtaktiven) Insekten sehr stark von dem Bau beeinflusst werden, da es in dieser Gegend noch Dunkelheit gibt. Die Bedeutung von (nachtaktiven) Insekten wird immer mehr erkannt. Die Bundesregierung erfasst die große Bedeutung gesunder Insektenbestände für ganze Nahrungsketten und eine erfolgreiche Landwirtschaft. Momentan wird das Aktionsprogramm Insektenschutz erstellt: „Insekten spielen in Ökosystemen eine wichtige Rolle. Fast drei Viertel aller Tierarten in Deutschland sind Insekten. Die kleinen Tiere sind für den Menschen und unsere Ökosysteme unverzichtbar, zum Beispiel für die Bestäubung von Pflanzen. Für Deutschland wird die Bestäubungsleistung durch Insekten mit einem durchschnittlichen Jahresgesamtwert der Ernte auf circa 1,1 Milliarden Euro geschätzt. Außerdem übernehmen Insekten noch weitere wichtige Aufgaben, wie den Abbau organischer Masse, die biologische Schädlingskontrolle, die Gewässerreinigung und den Erhalt fruchtbarer Böden. Doch sowohl die Gesamtmasse als auch die Artenvielfalt von Insekten sind in Deutschland in den letzten Jahrzehnten stark rückläufig. Die Bundesregierung will dieser Entwicklung mit dem Aktionsprogramm Insektenschutz entgegenwirken.“⁵⁰

Da die Insektenvielfalt in der Region sehr hoch sind und diese sowohl für sich genommen als auch als Nahrungsgrundlage für Vertebraten schützenswert sind, ist ein entomologisches Gutachten nötig, das den Artenbestand erfasst und den Effekt auf tag- und nachtaktive Arten untersucht.

⁴⁷ 19.1.0, S. 26

⁴⁸ Vgl. U1, S. 58

⁴⁹ Vgl. 19.1.0, S. 38 und 19.2, Seite 9, Tabelle 1.

⁵⁰ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/insekten-schuetzen-1852558>, letzter Zugriff am 23.03.2021

7. Unrechtmäßiger und unverhältnismäßiger Eingriff in die Raumordnung

7.1 Freiraumverbund und LEP

„In Zeiten hohen Flächenverbrauchs sind Freiräume so etwas wie das Tafelsilber eines Landes, und das verscherbelt man besser nicht. Im Freiraumverbund werden landesweit hochwertige Freiräume zusammengeschlossen und vor Bebauung geschützt. Insofern ist der Freiraumverbund als grüne Infrastruktur wichtig für die Entwicklung der Hauptstadtregion. So wird der Naturhaushalt stabilisiert, die Artenvielfalt in Flora und Fauna erhalten und den Folgen des Klimawandels entgegengewirkt.“(Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, S.10)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), aktuelle Version vom 29. April 2019, legt Flächenverbünde fest, die vor Verbauung geschützt werden sollen und konkretisiert diesen Bedarf wie folgt: „Der Freiraumverbund soll einer übermäßigen Flächeninanspruchnahme und Zersiedlung der Landschaften entgegenwirken und besonders hochwertige Freiräume im Sinne einer `Grünen Infrastruktur` sichern. Lebensraumnetzwerke sollen ergänzt und vernetzt, Biotope verbunden, die Funktionsfähigkeit der Tier- und Pflanzenwelt sowie von Waldflächen geschützt und die räumlichen Voraussetzungen für die Landschaftspflegefunktionen der Land- und Forstwirtschaft geschaffen werden.“

In Unterlage 19.1.0, S.8, Kapitel 2 „Bestandserfassung und -beurteilung“, Unterkapitel „2.1 Schutzausweisungen, Aussagen der Landschaftsplanung und sonstige raumwirksame Vorgaben“ wird auf den LEP HR verwiesen und festgestellt: „Das nördliche Vorhabengebiet liegt teilweise im Freiraumverbund. Der Freiraumverbund ist räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die den Freiraumverbund in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, sind ausgeschlossen, sofern sie die Funktionen des Freiraumverbundes oder seine Verbundstruktur beeinträchtigen.“

Genau das würde durch den Bau der Raststätte an dieser Stelle jedoch geschehen. Die vom Freiraumverbund erfassten hochwertigen Grünlandflächen mit vielfältigen geschützten Biotopen und dem Satzkornschen Graben würde in ihrer Funktion beeinträchtigt werden, und zwar sowohl als eigenständig schützenswerte, hochwertige Lebensräume als auch als Passage für Tiere zwischen den nahegelegenen (FFH-)Schutzgebieten.

Die zum Freiraumverbund gehörenden Flächen erfüllen diese Passagefunktion nicht nur theoretisch, sondern sehr konkret und nachweislich.

Im Satzkornschen Graben wurden Otterwechsel beobachtet. Auf den Wiesen und dem angrenzenden Acker leben und passieren geschützte Arten wie Kiebitz, Wanderfalke, Kranich, Feldlerche, Raubwürger, Waldstrandläufer und andere. Auch terrestrische Arten passieren über diesen Korridor mutmaßlich. Die nachgewiesenen Otterwechsel geben darauf einen ersten Hinweis, bezüglich anderer Arten müsste diese Funktion noch stärker untersucht und artspezifisch betrachtet werden. Lebensraumverbünde bestehen vermutlich nicht nur in der Klasse der Säugetiere, sondern auch bei Amphibien und Reptilien. Das legen Nachweise von deckungsgleichen Arten auf der vom Freiraumverbund erfassten Fläche, in der Döberitzer Heide und im nahe gelegenen FFH-Gebiet Mittlere Havelniederung nahe. Entomologische Nachweise fehlen für den strittigen Raum vollständig, würden aber mit großer Wahrscheinlichkeit zu demselben Ergebnis führen, nämlich, dass die bezeichneten Lebensräume eine Einheit bilden.

7.1.1 Wildbrücke statt Raststätte

Dass die Verbindung zwischen den überregional wertvollen Schutzgebieten Ferbitzer Bruch, Döberitzer Heide und Mittlere Havelniederung durch die Autobahn zerschnitten ist, sollte nicht als Argument dazu dienen, die Gegend durch den Bau einer riesigen, durch ihre erhöhte Lage doppelt schädlichen Rastanlage weiter zu zerstören und sowohl die Verbindung zwischen den Gebieten als auch den Wert der Biotope an sich massiv zu schwächen.

Im Gegenteil sollten umgehend Maßnahmen eingeleitet werden, um den Freiraumverbund zu einem wirklichen Verbundsystem zu machen.

Die Bürgerinitiative Potsdamer Norden fordert daher, an dieser Stelle anstatt einer Raststätte eine Wildbrücke über die Autobahn zu bauen. Diese würde den bereits bestehenden Austausch zwischen den Populationen erheblich verbessern und besonders bei den terrestrischen Arten, die nicht fliegen können, zu einer verstärkten genetischen Durchmischung beitragen.

Einen dermaßen wertvollen Arten- und Biotopbestand hat selbst Brandenburg nicht an vielen Stellen. Ein solcher Reichtum sollte aktiv gefördert werden, und nicht zerstört. Um dieses Ziel zu erlangen, könnten die bereits vorliegenden Schutzgebietskonzepte für die Region weiter ausgearbeitet werden (Projekt Milan).

7.1.2 Stützflächen für die Landwirtschaft

In den Zielen des LEP HR heißt es weiter: „Zusätzlich dienen diese Gebiete als Verbindungsflächen zwischen den Kernflächenkomplexen und besitzen beispielsweise in Form von Dauergrünland auch Entwicklungspotenzial hinsichtlich des Landschaftswasserhaushaltes und erfüllen die räumlichen Voraussetzungen zur Natur- und Landschaftspflege für die Land- und Forstwirtschaft.“

Daraus wird ersichtlich, dass der Freiraumverbund auch dazu gedacht ist, andere wichtige Flächeneinheiten, wie Wald und Landwirtschaft, in ihrer biologischen Funktion zu unterstützen. Auch diese Synergie ist in Potsdam-Paaren vorbildlich gegeben: Der neben den Grünflächen liegende Acker, auf dem gebaut werden soll, hat eine für Brandenburg herausragende Bodengüte. Nur vier Prozent der Ackerflächen in Brandenburg haben eine vergleichbare oder bessere Bodenqualität. Auf diesem Acker kann also sehr produktiv angebaut werden. Aufgrund der zunehmenden Trockenheit in der Region, die sich seit Jahren signifikant erhöht und die perspektivisch noch schlimmer werden wird, sind solche Äcker für die Ernährungssicherung von herausragender Bedeutung, da sie zudem ein sehr viel besseres Wasserhaltevermögen haben als durchschnittliche Äcker in Brandenburg. Die an den Acker angrenzenden Freiraumverbundflächen stützen die Agrarproduktion, indem sie den Wasserhaushalt regulieren und andere Ökosystemleistungen wie Bestäubung durch Insekten bereitstellen.

Gleiche Synergien gelten für die in der Nähe befindlichen Waldflächen und alten Obstwiesen, die ebenfalls durch das hohe Artenspektrum der umgebenden Schutzgebiete auffallen.

Unser Fazit: Der Freiraumverbund würde durch das Bauvorhaben nachhaltig gestört. Die biologisch und agrarisch extrem hochwertigen Flächen sollten weiter gefördert und entwickelt werden, nicht zerstört.

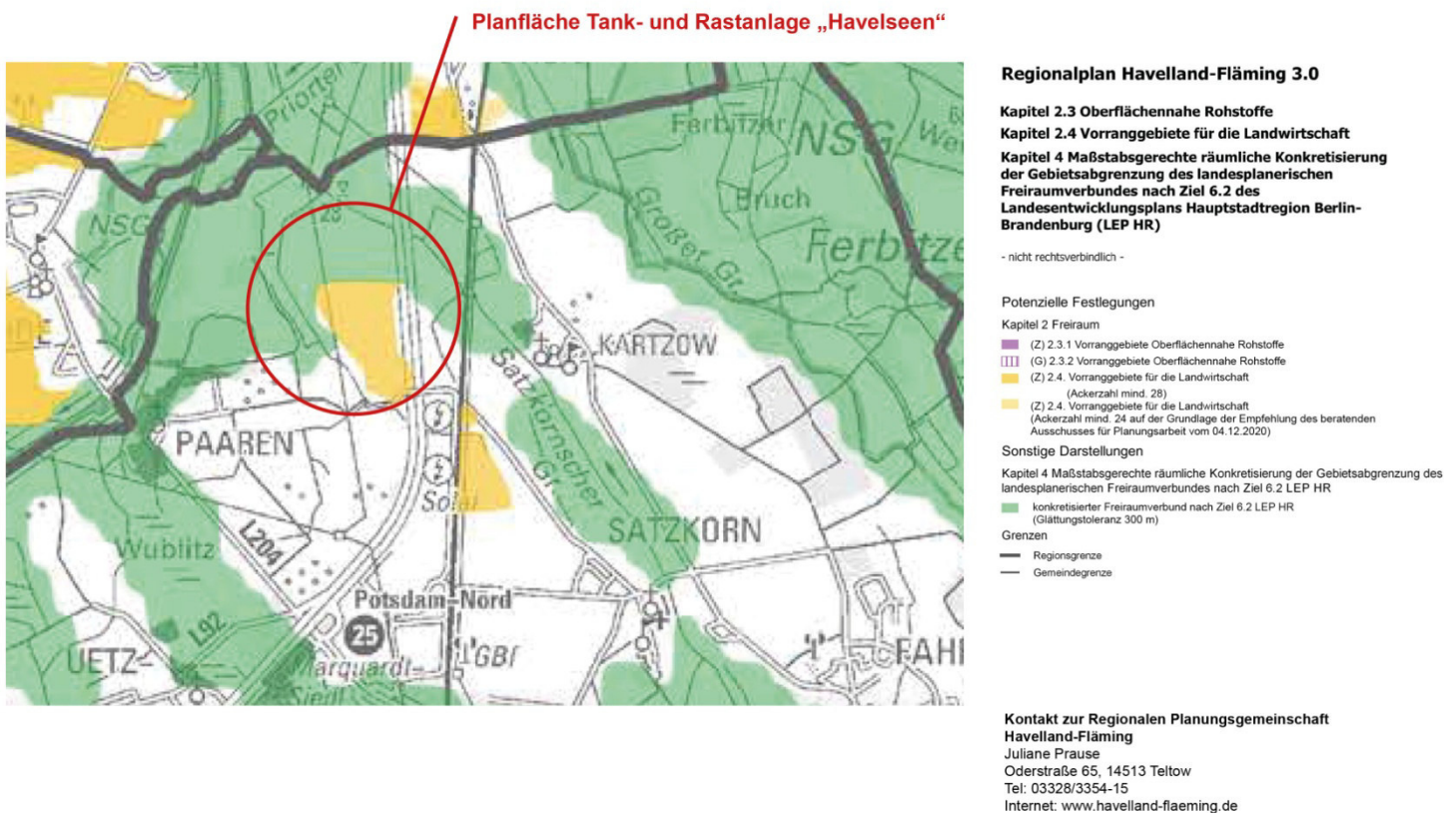
Für den Austausch zwischen den Populationen schlagen wir den Bau einer Wildbrücke vor. Diese könnte aus den Geldern finanziert werden, die sich durch die vergleichsweise

günstigere Modernisierung der bereits bestehenden Rastanlage Wolfslake einsparen lassen.

7.2 Freiraumverbund und geschützte Biotope

„Das nördliche Vorhabengebiet liegt teilweise im Freiraumverbund (Z 6.2). Der Freiraumverbund ist räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die den Freiraumverbund in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, sind ausgeschlossen, sofern sie die Funktionen des Freiraumverbundes oder seine Verbundstruktur beeinträchtigen.“ (U19.1.0., Seite 8).

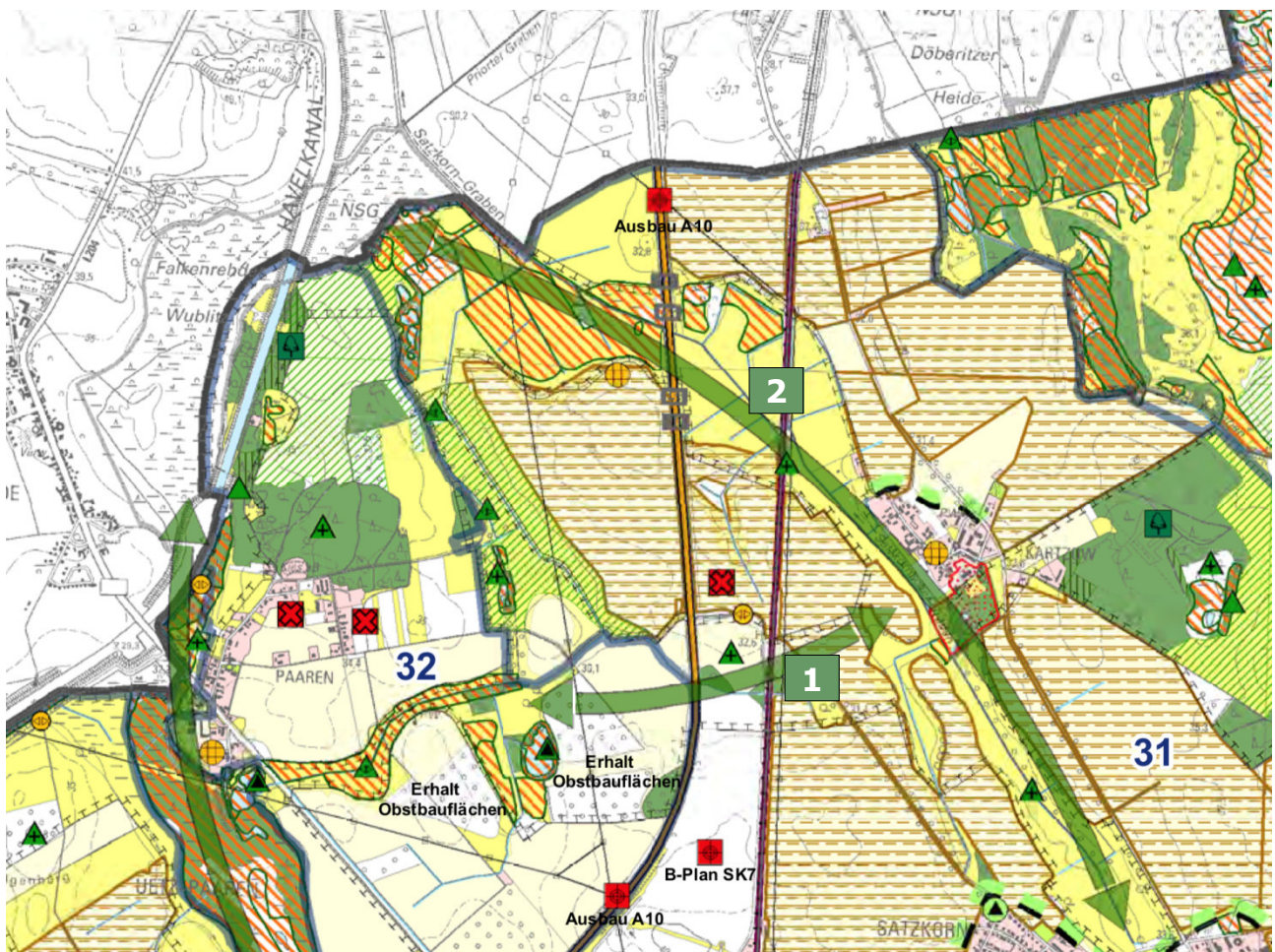
Welche Ausdehnung der Freiraumverbund hat, wird deutlich in der aktuellen Karte der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming (mit den Vorranggebieten für Landwirtschaft) für die Neuaufstellung des Regionalplans.



Das Untersuchungsgebiet steht mit den angrenzenden Schutzgebieten in naturräumlicher Verbindung auch über den Freiraumverbund hinaus. In der geplanten Dimensionierung ist mit einer erheblichen Beeinträchtigung und Zerschneidung von Biotopverbundsystemen zwischen den benachbarten Naturschutz-/Landschaftschutzgebieten Döberitzer Heide und Falkenrehrder Wublitz zu rechnen. Das Ferbitzer Bruch und die Döberitzer Heide sind zudem Natura-2000-Gebiete. Westlich schließt sich das SPA-Gebiet „Mittlere Havelniederung“ (DE 3542-421) mit einem hohen europäischen Schutzstatus an. Es wird entgegen der Aussagen im Erläuterungsbericht ebenfalls durch das Vorhaben beeinträchtigt. Die Bürgerinitiative Potsdamer Norden befürchtet hohe Umweltauswirkungen in einem bisher durch Emissionen wie Licht, Lärm und Abgase unbeeinträchtigten Gebiet.

Das Zielkonzept des Landschaftsplans der Stadt Potsdam sieht im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld den Erhalt und die Entwicklung der vorhandenen hochwertigen Biotopflächen und -strukturen vor, insbesondere den Erhalt der zusammenhängenden Obstbauflächen. Durch den Bau der Rastanlage würden Flächen in Anspruch genommen, die für Naturschutz- und Landschaftspflegemaßnahmen vorgesehen sind.

Aus der entsprechenden Karte wird deutlich, dass der südliche Freiraumverbund (1) durch das Gewerbegebiet Friedrichspark (z.Z. umzäunte Solaranlagen) bereits zerstört ist. Ein in Aufstellung befindlicher Bebauungsplan sieht hier eine hohe Bebauungsdichte vor. Umso wichtiger wird die bestehende nördliche Freiraumverbindung entlang des Satzkornschen Grabens über die Autobahn hinweg (2). Sie muss erhalten bleiben und darf nicht weiter eingengt werden.

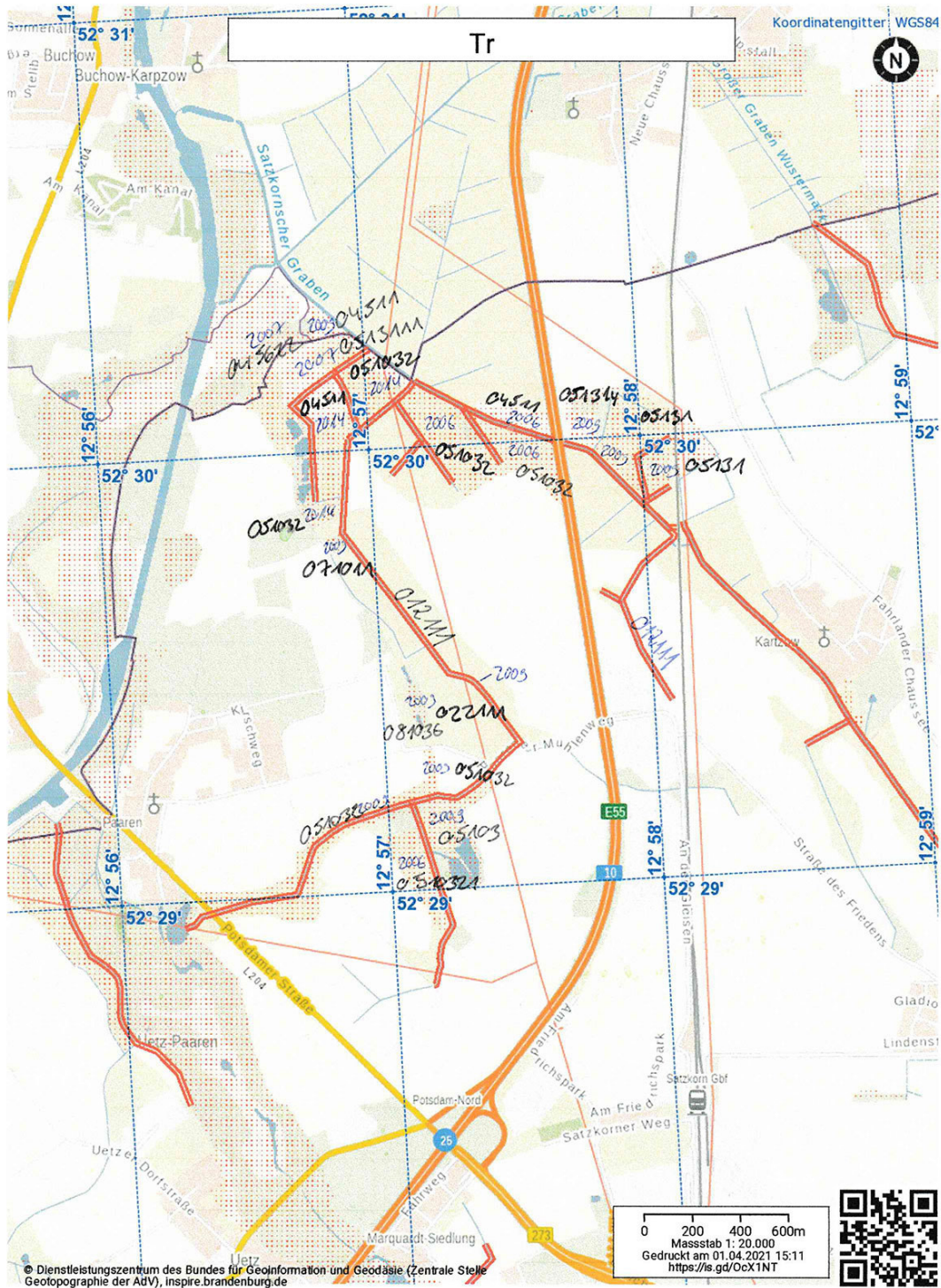


Quelle: https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/K6_Stand_19092012_k.pdf

In der Tabelle U 19.1.0, S. 24 wird die naturschutzfachliche Bedeutung des Schilfröhrichts (012111) an Fließgewässern im Süden des östlichen UG (Schutzstatus § 18 und § 30) als sehr hoch eingeschätzt.

Dieser geschützte Biototyp zieht sich entlang des gesamten UG. In der Tabelle sowie in der Karte 19.1.1 wird aber nur der Süden des östlichen UG damit ausgewiesen, ansonsten werden die Bereiche (011331) lediglich als Gräben angegeben, die nicht geschützt sind.

Anhand dieser Biotopkarte (Metaver) wird deutlich, welche Bereiche tatsächlich geschützt sind (rote Linien und gepunktete Flächen). Das sind deutlich mehr! Die Kartierung muss entsprechend überarbeitet werden. Der Bestand zahlreicher geschützter Biotope ist in Gefahr.



Im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 heißt es auf Seite 1 „Mit der Aufnahme von Gebieten des Natur-, Arten- und Biotopschutzes werden höchstwertige schutzwürdige Freiräume berücksichtigt, miteinander vernetzt und vor Zerschneidungen geschützt. Dies bildet eine Grundlage für die ökologische Wirksamkeit des Freiraumverbundes. Zusätzlich werden die Funktionsfähigkeit der Tier- und Pflanzenwelt und der Biotopverbund im gesamten Planungsraum gestärkt. Mit seiner puffernden Wirkung fördert der Freiraumverbund den Erhalt und die Entwicklung der Gebiete, die eine besondere Bedeutung für die Biodiversität und für die Artenvielfalt haben. Nicht zuletzt wegen der räumlichen Ausdehnung und des Schutzstatus tragen diese zur Stabilisierung des Naturhaushaltes insbesondere für die Funktionsfähigkeit von Böden und Wasserhaushalt sowie für den Klimaschutz bei und erfüllen die räumlichen Erfordernisse für eine Natur- und Landschaftspflege durch die Land- und Forstwirtschaft.“ Die Planung der Tank- und Rastanlage steht somit dem Landesentwicklungsplan entgegen.

Im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019 Seite 28 heißt es in § 6 Freiraumentwicklung:

„(1) Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt sollen in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit sowie ihrem Zusammenwirken gesichert und entwickelt werden. Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden.

(2) Die Inanspruchnahme und die Zerschneidung des Freiraums, insbesondere von großräumig unzerschnittenen Freiräumen, sollen vermieden werden. Zerschneidungswirkungen durch bandartige Infrastruktur sollen durch räumliche Bündelung minimiert werden.

(4) Freiräume mit hochwertigen Schutz-, Nutz- und sozialen Funktionen sollen in einem Freiraumverbund entwickelt werden.“

§ 2, Absatz 2, Nummer 2, Satz 5 und 6 ROG 2009, Seite 73: „Der Freiraum ist durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen.“

Im Entwurf des Landschaftsprogramm Brandenburg / Schutzgutbezogene Zielkonzepte / 3.7 Landesweiter Biotopverbund heißt es auf Seite 1: „Durch den Biotopverbund soll trotz ausgebauter Infrastruktur und moderner Landnutzung, wie Windkraftanlagen und Bioenergiepflanzenanbau eine ökologisch funktionsfähige Kulturlandschaft mit natürlichen Austauschprozessen zwischen den Populationen erhalten bzw. wieder hergestellt werden, so dass keine genetische Verarmung eintritt und die Arten auch den sich ändernden klimatischen Bedingungen folgen können. Tierarten müssen ihre Areale in Anpassung an anthropogene Veränderungen der Landschaft und infolge des Klimawandels verschieben können.“

Ein möglicher Bau der Tank- und Rastanlage „Havelseen“ am Standort Potsdam / Satzkorn steht diesen Gesetzen und Verordnungen entgegen.

7.2.1 Flora und Fauna

Nicht alle anliegenden Biotope mit Schutzstatus bzw. einem Besatz von artenschutzrechtlich relevanten Tieren wurden erfasst. Die Grenzen des Untersuchungsgebietes wurden zu eng gezogen und die Vernetzung mit angrenzenden Lebensräumen nicht hinreichend betrachtet.

Auf eine vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung kann nicht verzichtet werden.

Das Untersuchungsgebiet mit dem Feuchtgrünland und die angrenzenden Biotope sind Lebensraum zahlreicher Tierarten, darunter viele geschützte Tierarten, z.B. der Kiebitz. Kiebitze sind sehr standorttreu und kommen zum Brüten meist an ihren eigenen Geburtsort zurück. Auch für Rastvögel ist das Gebiet sehr interessant und geeignet. Unzählige Kraniche und Wildgänse wurden dort im Winter 2020/21 regelmäßig beobachtet. Die Kartierung von Brut- und Rastvögeln ist veraltet (2011 und 2015). Zudem müssen auch die Zug- und Rastvögel mitbeachtet werden. Die Kartierung muss neu durchgeführt und die Ergebnisse entsprechend aufgearbeitet werden. Die ständige Belastung durch Lärm, konstante und wechselnde Beleuchtung, Bewegung etc. würde den Lebensraum vieler Tierarten zerstören oder sehr stark stören. Insgesamt hat das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt.

7.3 Netzwerk „Blaues Band der Havel“

Das Projekt „Blaues Band der Havel“ schafft zwischen Potsdam, Werder und Brandenburg ein Netzwerk für nachhaltige Bewirtschaftung in einem regionalen Kulturlandplan.

Die Vorplanungen für das Projekt laufen schon lange, offizieller Start war September 2020. Gefördert wird es mit EU-Geldern sowie aus dem Haushalt des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft Brandenburg und damit aus Landesgeldern.

Im Gebiet der Stadt Potsdam koordiniert der Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaft e.V. die Aktivitäten. Zwei Schwerpunkte sollen in dem Projekt vereint werden: die Erhaltung der vielfältigen Kulturlandschaften westlich und nördlich angrenzend von Potsdam wie auch im Stadtgebiet und eine standortangepasste, klimaschonende Bodennutzung mit nachhaltiger Bewirtschaftung. Auch der Landschaftsraum Paaren ist Teil dieses Konzeptes. Hier fokussiert sich die Entwicklung auf die Entwicklung der alten, naturnahen Obstflächen und die Entwicklung des Agrarraumes. Die Planfläche der Rastanlage befindet sich mitten in dieser Kulturlandschaft. Der Rastanlagenbau widerspricht der Grundidee des „Blauen Bandes“ räumlich wie inhaltlich komplett, obwohl beide Konzepte vom Land Brandenburg gestaltet und mitfinanziert werden.

8. Schutzgüter unzureichend beachtet

Die menschliche Gesundheit, kulturelles Erbe, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Klima, Luft müssen einzeln, aber auch im Zusammenspiel untereinander betrachtet werden. Diese Schutzgüter werden in den Planfeststellungsunterlagen nur oberflächlich und punktuell, vor allem aber nicht im Zusammenspiel tiefgründig betrachtet. Das Schutzgut Dunkelheit fehlt vollkommen, obwohl Lichtverschmutzung ein immer bedeutenderes Thema ist.

8.1 Schutzgut Mensch

8.1.1 Schutz der direkt benachbarten Dörfer/Ortsteile

In den Planfeststellungsunterlagen wird nicht ausgeführt, ob und wie die benachbarten Dörfer gegen die Auswirkungen der Rastanlage geschützt werden sollen. Es wird sogar ein Siedlungsbezug verneint, obwohl das Dorf Kartzow nur einige Hundert Meter entfernt in Sichtweite liegt und das Dorf Paaren ebenfalls nur etwa 800 Meter entfernt beginnt. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Dörfer bzw. Ortsteile Satzkorn, Marquardt, Falkenrehde und Buchow-Karpzow von erheblichen Belastungen betroffen sein werden. Die Bewohner dieser Dörfer müssen mit einer Zunahme von Kriminalität als auch Auswirkungen wie Vermüllung und Verkotung ihrer unmittelbaren Umgebung rechnen, die sich häufig im Umfeld von derartigen Rastanlagen etabliert.

In den Planfeststellungsunterlagen wird an keiner Stelle erläutert, wie die umliegenden Dörfer gegen derartige Auswirkungen und Belastungen geschützt werden sollen.

Es fehlen auch Ausführungen, wie und wo die peripheren Verkehre der Rastanlage geführt werden sollen. Hierunter fallen z. B. Rettungswege oder Pendler- und Versorgungsverkehre, die nicht über die Autobahn führen können.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Lebensqualität der Menschen im Umfeld der Rastanlage auf Grund der benannten Faktoren und Belastungen in vielerlei Hinsicht erheblich nachteilig verändern werden. Die von den Planungsmaßnahmen betroffenen Menschen haben sich seinerzeit ganz bewusst hier angesiedelt und ihren Lebensmittelpunkt in dieser Region und ländlichen Umgebung auf eigene Kosten eingerichtet.

Eine Planfläche für eine Raststätte war im Flächennutzungsplan der Stadt Potsdam seinerzeit nicht ausgewiesen. Deshalb führt der Bau der Raststätte nicht nur zu einer Einschränkung der Lebensqualität, sondern auch zu einem erheblichen Werteverlust der Grundstücke und Häuser der Grundstückseigentümer.

Potsdam inklusive seiner ländlichen Gemeinden verzeichnet einen regen Zuzug an Bürgern. Die Einwohnerzahl stieg von etwa 155.000 im Jahr 2010 um 16 % auf aktuell gut 180.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Prognose bis zum Jahr 2030 ist weiter steigend. Ein guter Teil dieses Zuzugsprognose entfällt auf den Potsdamer Norden, der durch das Wohngebiet Krampnitz massiv erweitert wird. Auch die Ortschaften in direkter Umgebung der Raststätte erfahren einen regen Zuzug.

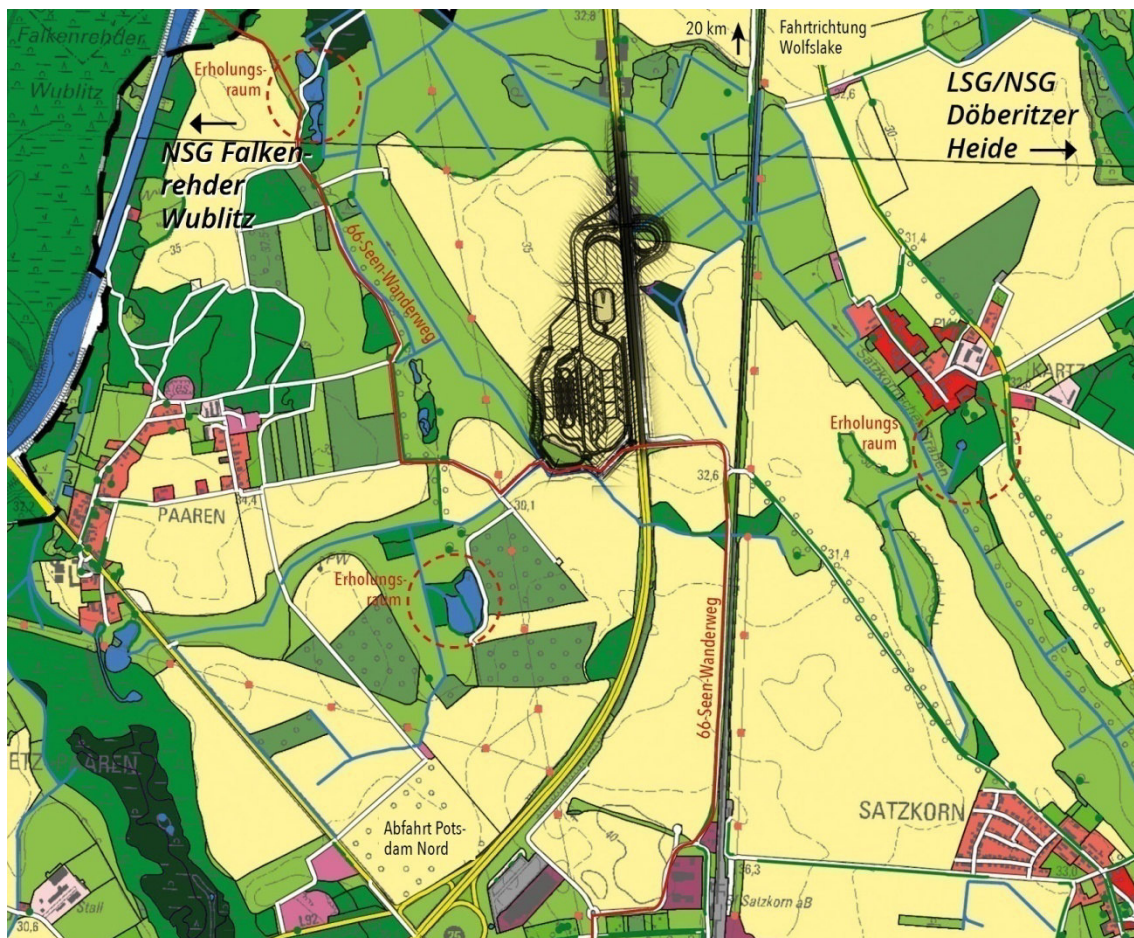
All diese Menschen benötigen Erholungsräume und eine lebenswerte Umgebung. Bei der planerischen Entwicklung einer Region sind daher Entscheidungen zu treffen: Möchte man den Zuzug von Menschen fördern oder die Region industriell-gewerblich ausbauen. Potsdam hat sich entschieden, indem es den Freiraumverbund erhalten, die Wohngebiete und Natur und Landwirtschaft fördern möchte. Beide Zielsetzungen sind nicht vereinbar. Eine Raststätte passt nicht in ein ländlich strukturiertes Wohngebiet.

8.1.2 Schutzgut Erholung

In den Planfeststellungsunterlagen wird ausgeführt, dass die Region „keine Bedeutung als Erholungsraum“ hätte. Diese Aussage ist definitiv falsch, weil durch die Planungen der Zugang zu ländlichem Erholungsraum im direkten Wohnungsumfeld gefährdet bzw. verwehrt wird. In den Planungsunterlagen ist kein Bezug zum Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dahingehend nachvollziehbar, dass nicht nur wertvolles Agrarland einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen wird, sondern darüber hinaus auch Naturerlebnismöglichkeiten verwehrt werden.

Gemäß BNatSchG ist „Erholungsvorsorge eine Zukunftsvorsorge für die Gesellschaft und ihre Individuen. Der Natur- und Landschaftsschutz soll durch die Bereitstellung von Räumen für Bewegung und Sport, die Verbesserung des Landschaftsbildes, den Schutz und die Pflege von Flächen sowie die Abwehr von Zerschneidung, Überbauung und Lärm qualitativ hochwertige Erholungslandschaften schaffen und somit auch zur Gesundheitsvorsorge beitragen“. Dieser Anspruch wird durch den Bau der Tank- und Rastanlage für immer verwehrt.

Unmittelbar an der geplanten Baufläche verläuft der 66-Seen-Wanderweg. Angler nutzen die angrenzenden Teiche. Auf den alten Obstwiesen sind häufig Selbstpflücker und Pilzsammler unterwegs, die häufig dafür aus den umliegenden Orten oder aus Potsdam Stadt anreisen. Viele Menschen nutzen das Planungsgebiet, um dort Sport zu treiben oder spazieren zu gehen. Die landschaftliche und ökologische Attraktivität würde erheblich eingeschränkt und an touristischem Interesse verlieren.

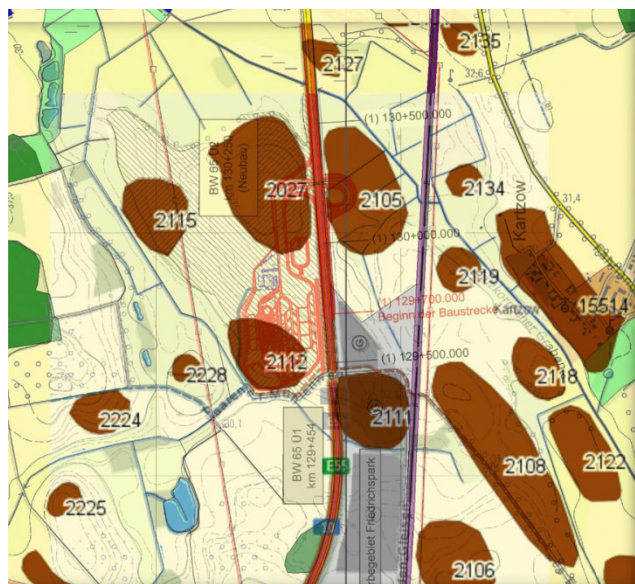


8.2 Schutzgut kulturelles Erbe

8.2.1 Bodendenkmäler unzureichend erfasst

Erläuterungsbericht, S. 22 u. 62, Bestandsübersichtsplan U19.1.1, Bl.15.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter (62).

Im Untersuchungsraum befinden sich nicht drei, sondern fünf ausgewiesene Bodendenkmale (BD 2111, 2105, 2027, 2115, 2112). Mit der unzureichenden Erfassung der Bodendenkmale ist keine hinreichende Beurteilung des Aufwands bezgl. der Untersuchung der Bodendenkmale möglich. Da das Untersuchungsgebiet nach Westen deutlich zu knapp bemessen ist, muss es ausgedehnt werden. Dann gehört auch BD 2228 dazu. Ca. 1/3 des Untersuchungsgebiets ist



Bodendenkmalfäche. Die Bodendenkmäler umfassen eine Siedlung und einen Einzelfund aus der Zeit des Neolithikums, einen Rast- und Werkplatz aus der Steinzeit, drei Siedlungen aus der Bronzezeit, vier Siedlungen aus der Ur- und Frühgeschichte, zwei Siedlungen aus der Eisenzeit, eine Siedlung aus der römischen Kaiserzeit, zwei Siedlungen aus dem slawischen Mittelalter und zwei Siedlungen aus dem deutschen Mittelalter.

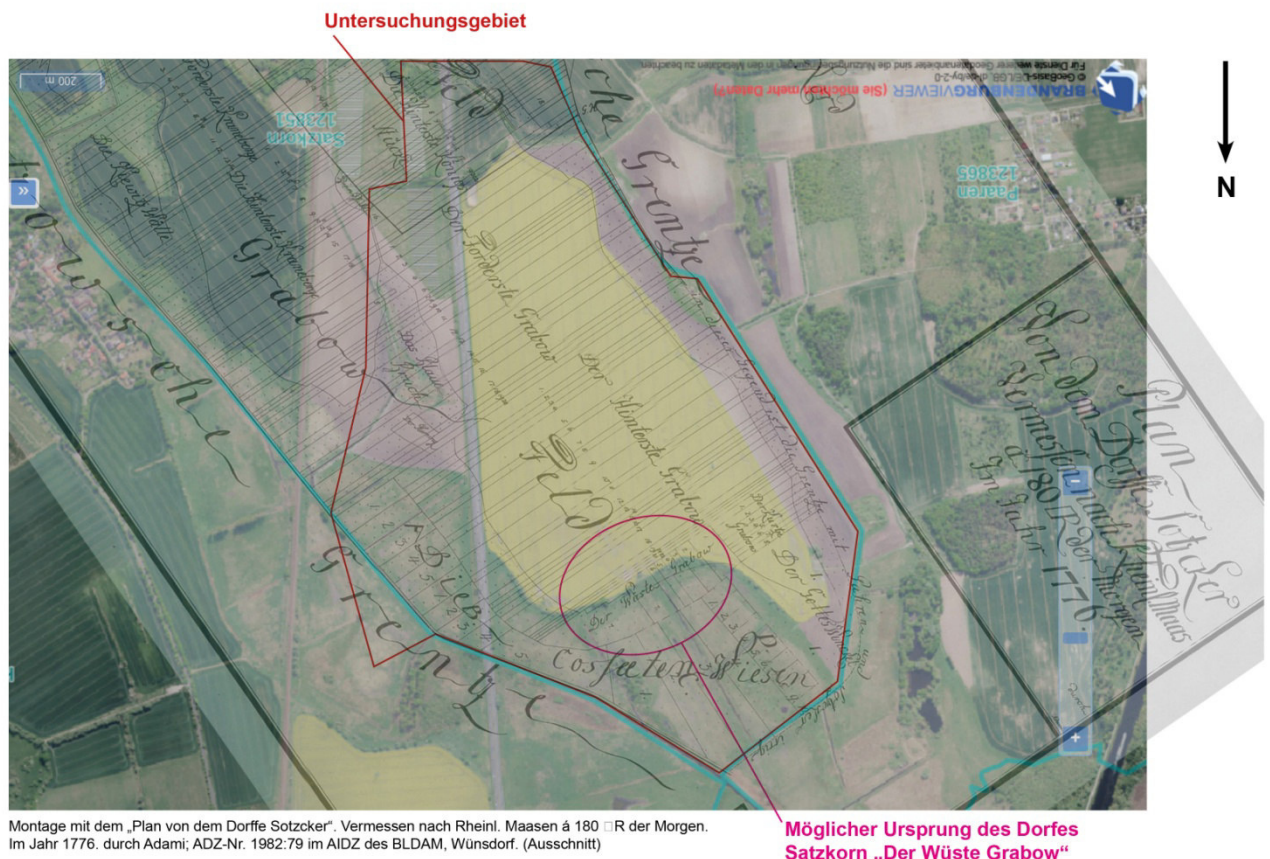
Wie im Erläuterungsbericht auf Seite 62 erwähnt, sind die Ackerbereiche im westlichen Untersuchungsraum fast vollständig Bodendenkmalverdachtsflächen. Dies betrifft nahezu die gesamten beplanten Flächen. Das Gebiet zwischen Paaren und Satzkorn ist, wie die Aufzählung oben zeigt, aus Sicht der Denkmalkunde besonders bedeutsam: Dort, wo der Ackerboden besonders fruchtbar ist, haben schon immer Menschen gesiedelt. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass die Fläche der Bodendenkmale von Fachfirmen archäologisch untersucht wird, bevor dort gebaut werden darf. Die Kosten für die archäologischen Maßnahmen muss der Bauherr tragen. Bauherr ist seit 1.1.2021 die staatseigene Autobahn GmbH, alleiniger Gesellschafter die Bundesrepublik Deutschland. Das heißt, dass die Kosten für die archäologische Untersuchung der Planfläche aus Steuergeldern finanziert werden. Die Ausgaben für die archäologischen Untersuchungen müssen in die Gesamtwirtschaftlichkeitsberechnung für den Bau der Anlage eingerechnet werden. Die berechneten Investitionskosten von ca. 16 Mio. Euro ohne die Kosten für die archäologische Untersuchung sind also für eine realistische Kostenschätzung und einen Vergleich nicht brauchbar. Die gesetzlich vorgeschriebenen archäologischen Untersuchungen treiben die Kosten des Baus stark in die Höhe. Dies bestätigt die Antwort der Bundesregierung auf Frage 11 der Kleinen Anfrage von Annalena Baerbock und

der Fraktion Bündnis90/Die Grünen vom 18.3.2021, Drucksache 19/26777. Zusätzlich zu den Kosten der Tank- und Rastanlage kämen in einer Größenordnung von noch einmal 20 % Kosten für diese Untersuchungen hinzu (2,261 Mill EUR). Dieser Betrag wird sich noch einmal erhöhen, wenn die fehlenden Bodendenkmäler (s.o.) mit einkalkuliert werden.

Deshalb ist das Vorhaben aus wirtschaftlicher Sicht und aus Sicht der Steuerzahler im Vergleich zu den anderen Mikrostandorten und zum Ausbau von Wolfslake nicht akzeptabel. In der Kostenrechnung Seite 22, Erläuterungsbericht, sind diese Kosten nicht enthalten. Sollten die Kosten tatsächlich, was wir bezweifeln, auf den Betreiber der Anlage abgewälzt werden können, würde das die Wirtschaftlichkeit der Anlage infrage stellen. Die Wirtschaftlichkeit ist aber ein Kriterium für die Standortentscheidung.

8.2.2 Ursprung des Dorfes Satzkorn

Der Dorf- und Kulturverein Satzkorn e. V. beschäftigt sich im Rahmen seiner heimatkundlichen Untersuchungen damit, den Ursprung und die Geschichte des Dorfes Satzkorn historisch aufzuarbeiten. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass vermutlich am Rande der feuchten Wiesen, nahe der nördlichen Gemarkungsgrenze die Geburtsstätte des Dorfes Satzkorn gelegen haben könnte. Deshalb ist es dem Dorf- und Kulturverein von großer Bedeutung, dass diese Flächen auch für weitere Forschungen und Untersuchungen in ihrer



derzeitigen Substanz erhalten bleiben. Durch den Bau der Raststätte werden auch weitere archäologische Untersuchungen für immer verwehrt und ausgeschlossen. Die Kopfweidenreihe am Wüsten Grabow ist kulturhistorisch von Bedeutung: „Eine Siedlung lag vermutlich am Rande der feuchten Wiesen, nahe der nördlichen Gemarkungsgrenze. Anhand der im Kartenbild des 18. Jahrhunderts nachvollziehbaren Parzellierung und des überlieferten Flurnamens „Der Wüste Grabow“ dürfte die Ortslage lokalisierbar sein, was noch durch archäologische Untersuchungen festzustellen wäre. Der verloren gegangene Ort „Grabow“ ist möglicherweise im Dorf Satzkorn aufgegangen. Unter anderem die Parzellierung deutet darauf hin.“ (Quelle: Landschaft als Kulturgut, Dissertation von Ramona Simone Dornbusch, Mai 2011, Seite 111).

8.3 Schutzgut Landschaft

8.3.1 Landschaftsstruktur

Der geplante Bauplatz befindet sich auf einer Anhöhe. Wie aus den Planfeststellungsunterlagen hervorgeht, soll der Bau noch weiter angehoben werden, um an den eventuell später kommenden sechsspurigen Ausbau der A 10 zu passen. Damit verbunden würde die Anlage noch höher liegen als das Gelände jetzt schon ist, um bis zu 2,20 Meter.

Damit wäre die Tank- und Rastanlage „Havelseen“ der herausragende, dominierende Punkt in der Umgebung, mit entsprechend gesteigerten Auswirkungen und einer optischen Dominanz gegenüber der restlichen Landschaft.

Das ist nicht hinnehmbar. Sollte vor Ort gebaut werden, müsste die Anlage um mindestens 2 Meter tiefergesetzt werden als das Gelände jetzt schon liegt, um die Umgebung vor den Auswirkungen abzuschirmen, oder es müsste ein anderer Standort gefunden werden mit einer Landschaftsstruktur, in dem der Bau geringere Auswirkungen auf die Umgebung hat.

8.3.2 Landschaftsnutzung

Die Umgebung des geplanten Bauplatzes wird auf vielfältige Weise genutzt.

Direkt an der Baufläche entlang läuft der 66-Seen-Wanderweg, auf dem nur kurze Zeit nach dem Queren der Autobahn und einer etwa 400 Meter langen Strecke am Acker entlang in eine abwechslungsreiche Gegend mit Erlenbruchwäldern, Schilfbeständen, Obstwiesen, Feldern und Teichen gelangt. Dieser Weg wird häufig von Spaziergängern und Wanderern genutzt. Die Karte auf Seite 31 dieses Dokuments zeigt, dass der Weg vorbei an den Ackerflächen führt und die Menschen Erholung außerhalb des sensiblen Bereichs finden können.

Der Bauplatz selbst ist, wie in den Planfeststellungsunterlagen treffend angegeben, durch vielfältige Grabensysteme und die im Osten verlaufende A 10 schwer zugänglich. Das ist von Vorteil, weil die Gegend so selten von Menschen und Hunden direkt betreten wird. Entsprechend wird sie von störanfälligen Tieren als Nahrungshabitat und vom Fischadler als Bruthabitat genutzt.

Die gesamte Umgebung wird von den Anwohnern genutzt, die dort auch lokale landwirtschaftliche Produkte gewinnen.

So leben in Paaren und Satzkorn ungewöhnlich viele Imkerinnen und Imker. Der Besatz der Region mit Bienen ist daher sehr hoch, und entsprechend groß ist der Nahrungsbedarf dieser nützlichen Tiere. Mit dem Landwirt besteht ein einvernehmliches Verhältnis. Er bebaut die Region so, dass es für die Honigbienenvölker immer ausreichend Nahrung gibt. Entweder wird ein Acker, oft auch der vom Bau bedrohte, mit Raps bepflanzt oder, wenn dort Weizen wächst, werden sandigere Äcker in Ortsnähe mit Bienenweide eingesät. Der Wegfall des Ackers würde die ohnehin schon angespannte Nahrungssituation der Honigbienen und anderer Blütenbesucher weiter verschärfen.

Teile der aufgelassenen Obstwiesen werden zur Produktion von naturlandzertifiziertem Apfelsaft genutzt. Die Obstwiesen prägen die Region kleinteilig und abwechslungsreich.

Durch den Bau der Tank- und Rastanlage würde das Landschaftsbild nachhaltig zerstört und die Landschaftsnutzung stark eingeschränkt und in Teilen sogar verhindert.

8.4 Schutzgut Wasser

Das Bundesland Brandenburg ist durch vergleichsweise geringe Niederschlagsmengen geprägt. In der Folge sind durch die Trockenheit im Zusammenhang mit steigenden Durchschnittstemperaturen Schäden für Mensch und Natur inzwischen Realität geworden (steigende Waldbrandgefahr, Ernteverluste, Verlust von Arten in Flora und Fauna etc.). Verschärft wird diese Situation in den letzten Jahren durch den voranschreitenden Klimawandel (z.B. drohende Versteppung) und die zunehmende Verdichtung von Böden, gerade durch die intensive Bautätigkeit im Berliner Speckgürtel.

Im vorliegenden Fall ist geplant, eine besonders fruchtbare landwirtschaftliche Fläche zu versiegeln und damit einigen der o.g. Probleme Vorschub zu leisten. Wir halten diese Planung für nicht verantwortbar.

Die beschriebenen Maßnahmen zur Sammlung von Regenwasser bewirken vermutlich auch, dass die Mengen dem Boden verloren gehen und angrenzende Gewässer auch westlich des Berliner Ringes unter zusätzlicher Wasserknappheit leiden.

Durch die Versiegelung von Flächen wird die Grundwasserneubildungsrate vermindert. Der Abfluss von einer versiegelten Fläche kann die Grundwasserneubildung durch Versickerung nicht ersetzen, erst recht nicht die Sammlung in einem Regenwasserrückhaltebecken. Die erforderliche Grundwasserbilanzierung fehlt.

Die Erreichung eines ausgewogenen ökologischen Gleichgewichts für vom Wasser abhängige Ökosysteme als Teilaufgabe des Naturschutzes wird durch die Planungsmaßnahmen verwehrt. Somit entstehen zwangsläufig auch rahmenrechtliche Konflikte im Zusammenhang mit den Vorgaben des Natur- und Umweltschutzes, der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union sowie den allgemeinen Vorgaben des Gewässerschutzes.

8.4.1 Reifenabrieb

Reifenabrieb bildet sich an den Laufflächen von Fahrzeugreifen. Er entsteht primär bei Beschleunigungs- und Bremsvorgängen. Dabei entstehen Partikel, die aus einer Mischung von Gummi und Straßenabrieb bestehen.

„Durch den Straßenverkehr kommt es zu Emissionen, in deren Folge es auch zu Einträgen unterschiedlicher Stoffe in den GWK⁵¹ kommen kann. Relevant sind betriebsbedingt in Straßenabwässern enthaltene Metalle und Schwermetalle (insbesondere Blei, Kupfer und Zink) aus dem Reifen- und Bremsabrieb, Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe - PAK (Naphthalin und Benzo(a)pyren) aus dem Reifenabrieb sowie Chlorid aus dem Tausalzeinsatz.“⁵²

Das Abspülen der Asphaltflächen im Zuge der Niederschläge führt zum Überlaufen der Absatzbecken und somit zum Abspülen von Leichtölen in die Vorfluter.

Beim Bau einer Tank- und Rastanlage mit einer Kapazität von über 300 Fahrzeugen zuzüglich Schwerlastverkehr ist mit mehreren Tausend Belegungen täglich zu rechnen, bei denen es, anders als beim laufenden Verkehr auf der A 10, zu vielen Anfahr- und Bremsvorgängen und damit zu einem erhöhten Reifenabrieb kommt.

Die Einträge aus Reifenabrieb in die umliegenden Ökosysteme sind nicht marginal, wie eine im September 2020 veröffentlichte Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und der

⁵¹ GWK = Grundwasserkörper

⁵² 19.4., S. 29

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) darlegt.⁵³ Der Eintrag erfolgt über verschiedene Wege, etwa zu 5 bis 10 % über die Luft, wo er zur Feinstaubbelastung beiträgt. Der größte Anteil gelangt in die Entwässerungssysteme oder über Bankette in den Boden. Beide Eintragswege führen zu nennenswerten Belastungen, wie die Zahlen von BfG und BASt deutlich machen:

Bundesweit gelangen jährlich 60.000 bis 70.000 Tonnen Reifenabrieb in den Boden und 8.700 bis 20.000 Tonnen in Oberflächengewässer. Der Abrieb von Autoreifen ist damit eine der größten Mikroplastikquellen – deutlich vor Faserabrieb, der beim Waschen von Kleidung aus Kunstfasern entsteht.

Die veröffentlichten Ergebnisse der Wissenschaftler/-innen zeigen: Der Großteil der 90 % des Abriebs, dessen Verbleib bisher ungeklärt war, verbleibt im Boden, davon können wiederum ca. 12 bis 20 Prozent in Oberflächengewässer gelangen. Auf Straßen in Ortschaften und Städten spült Regen den Reifenabrieb über kurz oder lang in die Kanalisation. Handelt es sich um ein sogenanntes Mischwassersystem mit Kläranlage, werden dann mehr als 95 Prozent des Reifenabriebs zurückgehalten.

An Straßen außerorts findet die Versickerung der Straßenabflüsse in der Regel über Bankett und Böschung statt. Der größte Teil des Reifenabriebs wird so in den straßennahen Boden eingetragen und von der oberen bewachsenen Bodenzone zurückgehalten. Ca. 12 bis 20 Prozent können in Oberflächengewässern landen. Dort wird ein Teil der Partikel abgebaut beziehungsweise lagert sich im Sediment ab – die genauen Anteile sind allerdings noch nicht bestimmbar.

Fahrzeugreifen bestehen etwa zur Hälfte aus vulkanisiertem Naturkautschuk oder synthetischem Gummi und enthalten darüber hinaus eine Vielzahl von Füllmitteln und anderen chemischen Zusatzstoffen. Die Effekte auf bodenbewohnende Organismen sind bisher kaum bekannt. Das trifft fast ebenso auf die ökotoxischen Wirkungen für Wasserorganismen unter Umweltbedingungen zu.

Wird eine dermaßen große Rastanlage mitten in ein Netzwerk sensibler Lebensräume gebaut, muss also nachvollziehbar dargelegt sein, dass durch diesen Abrieb und andere Emissionen entstehende Einträge nicht in die Umgebung gelangen und dort zur Beeinträchtigung der Biotopie und der darin lebenden Tiere führen.

Laut den Planfeststellungsunterlagen ist die Klärung in einer Kläranlage für das Oberflächenwasser jedoch nicht vorgesehen. Geplant ist die Anlage von Absetzbecken mit angeschlossener Versickerungsmulde.

„Die Regenwasserbehandlung und der Stoffrückhalt finden in den Absetzanlagen und in den Versickerungsbecken sowie durch Muldenversickerung statt.“⁵⁴

Im Falle von Starkregen ist eine direkte Ableitung in den Satzkornschen Graben mit seinen Umgebungsbiotopen wie Röhrichten, Grasländer feuchter Standorte, Feldgehölze und Weidengebüschen vorgesehen – und damit in die Falkenreher Wublitz. Die umgebenden, geschützten Biotopie sind in der Karte auf S. 27 in diesem Dokument ersichtlich.

⁵³ Originalpublikation: Beate Baensch-Baltruschat, Birgit Kocher, Friederike Stock, Georg Reifferscheid (2020). Tyre and roadwarparticles (TRWP) - A review of generation, properties, emissions, human healthrisk, ecotoxicity, and fate in the environment. Science of the Total Environment, 733, 1 Sept. 2020.

<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137823>

⁵⁴ 19.4., S. 32

„Als zusätzliche Sicherheit wurde für eventuelle außergewöhnliche Regenereignisse ein Notüberlauf für jedes Versickerbecken vorgesehen. Als Notüberlauf des Versickerbeckens 1 führt eine Rohrleitung zum Graben 00/18-04. Als Notüberlauf des Versickerbeckens 2 dient der Anschluss an eine Rohrigole unterhalb der Versickermulde entlang der linken Richtungsfahrbahn von km 130+040 bis zum Satzkornschen Graben.“

Wie die Ergebnisse der oben zitierten Studie und die daraus abgeleiteten Empfehlungen darlegen, sind diese Maßnahmen in keinem Fall ausreichend, um Schaden von den angrenzenden gesetzlich geschützten Biotopen und anderen hochgradig sensiblen Lebensräumen abzuwenden.

In jedem Falle müsste dafür gesorgt werden, dass die gesamte Entwässerung über die Zufuhr zu einer geregelten Reinigung in einer Kläranlage läuft.⁵⁵

Ferner muss dargelegt werden, mit welchem nicht rückhaltbaren Eintrag in die Umgebung über Bankette und über die Luft gerechnet wird, wo sich diese Einträge ablagern werden und wie sichergestellt wird, dass die sensiblen Biotope in der Umgebung nicht durch diese Einträge beeinträchtigt werden.

Dazu ist eine Kalkulation nötig, mit wie vielen An- und Abfahrten pro Tag gerechnet wird und wie viel Abrieb daraus jährlich entsteht. Eine Darlegung, dass durch die Nähe zur Autobahn ohnehin ein Eintrag von Abrieb in die Umgebung entsteht, reicht jedenfalls nicht aus.

Dasselbe gilt für andere potenzielle Stoffeinträge, beispielsweise Streusalz, Öl- und Benzinrückstände und Abgase.

Durch die erhöhte Lage ist zusätzlich mit einem verstärkten Einfluss der Emissionen auf die niedriger liegenden Lebensräume in direkter Nachbarschaft zu rechnen.

Wir empfehlen also auch unter diesem Aspekt, die Standortwahl noch einmal neu zu überprüfen und abzuwägen.

Der Ostflügel der Raststätte Wolfslake liegt in einer Senke, der Westflügel wird durch einen Kiefernforst abgeschirmt.

8.5 Schutzgut Boden

Der größte Flächenanteil der geplanten Baumaßnahme betrifft eine besonders hochwertige Ackerfläche die 44 bis 55 Bodenpunkte aufweist.

8.5.1 Einschätzung der Wertigkeit des Ackers

„Die betroffenen Böden sind durch jahrzehntelange intensive ackerbauliche Nutzung sowie durch die Einflüsse der vorhandenen Verkehrswege stark anthropogen überprägt. Aufgrund dieser erheblichen Vorbelastung wird der Eingriff bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahme 1V als unerheblich bewertet.“ (19.1.0, S.44).

Die Aussage vermittelt, dass der Boden als Lebensraum wertlos sei. Das entspricht nicht den Tatsachen. Die landwirtschaftliche Nutzung sowie die Flächengröße und erhöhte Lage schaffen beste Voraussetzungen für die Nutzung als Rastplatz für Rast- und Zugvögel. Die Tiere finden hier Nahrung und, haben, als wesentliches Kriterium des Standortes, freie Sicht auf potenzielle

⁵⁵ Am Standort Wolfslake gibt es bereits eine Kläranlage: „Die Frischwasser- und Löschwasserversorgung erfolgt über eigene Brunnen, die Abwasserentsorgung über eine eigene Kläranlage ...“, U1 S. 6

Feinde, die eine rechtzeitige Flucht garantiert. Die Bedeutung des Ackers als Ruheort für Rast- und Zugvögel muss eine weitaus größere Beachtung finden als bisher geschehen und in der FFH-Vorprüfung (U19.5) fälschlicherweise angenommen. Im Rahmen unserer Voruntersuchungen wurden auf der Ackerfläche fünf männliche Heidelerchen beim Balzflug beobachtet. Zahlreiche Kraniche und Graugänse suchten die Fläche im Winter durch die erhöhte, sonnige Lage als Rastplatz und im Frühjahr als Nahrungsbiotop auf.

Auf den direkt angrenzenden Flächen wurden Kiebitze und Flussregenpfeifer in der Brutvorbereitung beobachtet, beides hochgradig bedrohte Arten. Und selbst wenn die Ackernutzung die anwesenden Arten nicht maßgeblich fördert – sie vertreibt sie auch nicht, im Gegensatz zu dem angestrebten Bauprojekt. Konventionell bearbeitete Äcker lassen sich jederzeit auf Bionutzung umstellen. Raststätten nicht.

Zudem hat die Autobahn in Bezug auf den Boden nur an ihren Randzonen Einfluss auf den Boden. Schäden durch eine mögliche „intensive ackerbauliche Nutzung“, die zu einer erheblichen Vorbelastung geführt haben sollen, sind nicht belegt. 2019 betrug der Anteil konventionell bewirtschafteter Fläche an der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche in Deutschland 92,2 % (Quelle: Umweltbundesamt). Auf konventionellen Äckern erzeugte Lebensmittel machen also den Großteil der im Lande produzierten Agrarprodukte aus. Die Äcker, auf denen diese Lebensmittel erzeugt werden, als entbehrlich zu bezeichnen, steht dem Anspruch einer EU-Politik entgegen, die mittels Direktzahlungen den größten Teil ihres Haushaltes für die Förderung eben dieser Äcker aufwendet.

8.5.1.1 Bewertung der Ackerqualität für Brandenburg

Der betroffene Acker weist Bodenwerte von bis zu 55 auf und liegt somit weit über dem Durchschnitt der Ackerböden in Brandenburg. Der Durchschnitt liegt bei 35 Punkten. Nur rund 4 % der Böden in Brandenburg weisen eine vergleichbare oder bessere Qualität auf.

Die hohe Bodenqualität zeigt sich in den Erntemengen, die nach Angaben des bearbeitenden Betriebes zwei bis drei Mal höher liegen als auf einem niedrigwertigeren Boden mit hohem Sandanteil: „Unser bester Ackerboden. Von den 50er-Böden ernten wir in guten Jahren zwischen acht und neun Tonnen Getreide pro Hektar.“⁵⁶ Der betreffende Acker hat durch seine hohe Qualität sehr gute Wasserhaltefähigkeiten. Nach Angaben des Betriebes wurden auf dem Acker in den Jahren mit extremer Trockenheit in Brandenburg, wie etwa 2018, noch normale Ernten erzielt, während auf den ärmeren Böden die Ernte fast vollständig ausfiel. Die Klimaprognosen gehen für Brandenburg von einer weiter zunehmenden Versteppung aus, sodass die Wertigkeit von Böden mit hoher Wasserhaltefähigkeit rapide ansteigen wird.

Das Innovationsnetzwerk Klimaanpassung Brandenburg Berlin (INKA BB) hat aus dieser Tatsache in seinen Grundsätzen für die klimaadaptierte Regionalplanung folgende Schlussfolgerung gezogen: „Ziel der Anpassung an die Folgen des Klimawandels ist es, im Handlungsfeld der Landwirtschaft besonders klimawandelstabile (sog. klimarobuste) und zugleich ertragreiche Landwirtschaftsflächen zu erhalten bzw. zu sichern.“⁵⁷

In der Handlungsanweisung des Landesumweltamtes „Anforderungen des Bodenschutzes bei Planungs- und Zulassungsverfahren im Land Brandenburg“ (Fachbeiträge des Landesumweltamtes, Heft Nr. 78, aktualisierte Fassung 2003) steht auf S. 10: „Aufgrund der

⁵⁶ Vgl. https://www.bauernzeitung.de/brennpunkt/autobahnraststaetten-bau-berliner-ring/?fbclid=IwAR22Ks3O5z9TFNUGGEZoGL1prIkMoNLhMfvZQL1M07HMCIGe87MXTrMIM_Q, letzter Zugriff 11.04.2021

⁵⁷ <http://www.inka-bb.de>, letzter Zugriff 11.04.2021

überwiegend armen Böden Brandenburgs kommt dem Erhalt von Böden, die mit einer hohen und sehr hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit eingestuft werden, im Regelfall besondere Bedeutung zu.“In der Folge wird die Unterlassung des Bauvorhabens bzw. die Wahl eines anderen Standortes mit weniger hochwertigen Böden empfohlen.

Das Bewertungsschema ordnet zwar anthropogen geprägten Böden, darunter Böden im Umfeld von Verkehrs- und Siedlungsflächen ein niedrigeres Biotopentwicklungspotenzial zu.

Diese Abwertung kann jedoch nicht pauschal gelten und schon gar nicht auf einen sich weit ins Hinterland erstreckenden Acker, der großflächig eine hohe Bodenwertigkeit aufweist. Auswirkungen der Autobahn treten allenfalls in den Randbereichen auf und sind bei stetig durchfahrendem Verkehr niedriger einzustufen als bei an- und abfahrenden Fahrzeugen, Reifenabrieb bei Wende- und Bremsmanövern, laufendem Motor, Verschmutzungen durch den Tankstellenbetrieb etc. Ferner sind auch die südlich und westlich an das Plangelände angrenzenden Böden von so guter Qualität, dass sie für Gemüseanbau geeignet sind und auch genutzt werden. Diese Böden würden als „neue Nachbarn“ der Raststätte eine sehr viel stärkere qualitative Abwertung erfahren als der fragliche Acker durch die Autobahn.

8.5.1.2 Bewertung der Ackerqualität für Potsdam

Auch im Gebiet der Stadt Potsdam zählt der betroffene Acker zu den „Premium-Böden“. Nur ca. 19 % der Potsdamer Ackerböden weisen Bodenzahlen > 44 auf. Bodenzahlen > 50 sind sogar nur auf etwa 5 % der als Ackerböden definierten Flächen im Stadtgebiet zu finden.

Landwirtschaftliche Flächen mit einer solch hohen Bodenqualität werden aktuell im Rahmen der Regionalplanung als Vorranggebiete für Landwirtschaft ausgewiesen. Die betreffende Fläche wird aufgrund ihrer überdurchschnittlichen Bodenqualität von der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming für die Festlegung als Vorranggebiet für die landwirtschaftliche Bodennutzung ausgewiesen (Entwurf vom 20.03.2021). Diese Absicht steht der Rastanlagenplanung entgegen (Umweltbericht S.9).

8.5.1.3 Fazit der ackerbaulichen Bewertung

Die extrem hohe Bodenqualität wurde bei der Standortherleitung nicht ausreichend berücksichtigt und nicht ausreichend gegen Alternativen abgewogen. Beim Vergleich der Mikrostandorte (Erläuterungsbericht, U1, S. 21, Tab. 4) wird in die hohe Bodenqualität gar nicht als Kriterium aufgeführt. Sie muss aber mit beachtet werden, ebenso die potenzielle Auswirkung des Raststättenbetriebes auf benachbarte Äcker. Gerade in Zeiten der zunehmenden Erderwärmung müssen hochwertige Äcker mit guten Wasserhaltefähigkeiten, die die Versorgung der Bevölkerung sichern, unbedingt erhalten bleiben.

Die Bedeutung des Ackers für den betroffenen Betrieb wurde nicht erkennbar in den Abwägungsprozess einbezogen, obwohl dieser über Jahre wiederholt mit seinem Anliegen vorstellig wurde und sogar Alternativen angeboten hat.

Die Flächennutzungsplanung der Stadt Potsdam mit der Absicht, den Acker als landwirtschaftlichen Vorzugsstandort anzumelden, wurde nicht beachtet – oder mit dem Start des Planfeststellungsverfahrens umschifft. Die Kriterien für landwirtschaftliche Vorzugsstandorte sind nicht geheim, der Landesbetrieb Straßenwesen hätte sie in seinen Abwägungsprozess einbeziehen müssen.

8.5.2 Bodenqualität im nördlichen Untersuchungsgebiet

Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets sind ferner Böden betroffen, die nicht oder nur durch extensive Mahd bewirtschaftet werden. Der Boden ist hier gänzlich unbelastet. Dieser Aspekt wurde bei der Einschätzung außer Acht gelassen. Auf diese Region wird im Abschnitt 8.8 (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) näher eingegangen.

8.5.3 Flächenversiegelung

Die Bundesregierung hat in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“ festgelegt, den Flächenverbrauch in Deutschland bis zum Jahr 2030 auf unter 30 Hektar pro Tag zu verringern.

Für Brandenburg wurde vom Umweltbundesamt ein Zielwert von 1,3 ha pro Tag (2004-2007: 8,3 ha in BB) für den Zeitraum 2017-2020 definiert.⁵⁸

Der tatsächliche Flächenverbrauch beträgt in Deutschland zurzeit mehr als das Doppelte. Nach Einschätzung des NABU werden jeden Tag ca. 66 ha Boden versiegelt. In Brandenburg sind es zwischen 3 und 5 ha täglich.

Das Bekenntnis zum maßvollen Umgang mit dem Faktor Boden findet sich nicht nur in der Regierungserklärung der Bundesrepublik Deutschland, sondern in vielen anderen Erklärungen der Landesregierung und der Bundes- und Landesbehörden.

Das ist auch dringend nötig: Wird das Tempo nicht gebremst, wäre in knapp vier Jahren die Fläche von Berlin versiegelt (892 km²). Binnen 65 Jahren wäre bei gleichbleibendem Flächenverbrauch die Fläche Schleswig-Holsteins verschwunden (15.763 km²).

Ähnlich wie bei der Reduktion von Treibhausgasen greifen Vorgaben wie die 30-Hektar-Regel der Bundesregierung aber nur dann, wenn sie konkret umgesetzt werden. Gerade Bundes- und Länderbehörden kommt hier eine besondere Verantwortung zu, zum einen, weil die Regierungsbehörden die Befugnis besitzen, Räume zu gestalten und der Allgemeinheit Flächen für Bauprojekte zu entziehen, zum anderen aber auch als Vorbildfunktion für ihre Bürgerinnen und Bürger.

Diese Verantwortung wiegt umso stärker, wenn die Entscheidung langfristig nicht reversibel ist. Eine Autobahnraststätte wird auf absehbare Zeit nicht wieder abgebaut, die versiegelten Flächen sind nicht ohne Weiteres und auch nicht ohne dauerhafte Folgen für die darunter liegenden Böden wieder zurückzubauen. Asphaltierte Böden sind dem Naturhaushalt dauerhaft entzogen – zur Nutzung als Agrarfläche, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und als Erholungsraum für Menschen. Ihre Funktion als regulative Fläche für den Klimahaushalt geht verloren.

Ein Abwägungsprozess, in dem diese Frage wirklich berücksichtigt wurde, ist aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich. Es erfolgt keine ernsthafte Abwägung gegen Standorte, die bereits versiegelt sind, und die maßvoll erweitert werden könnten, oder gar die Überlegung, ob auch Alternativen denkbar wären, etwa die Nutzung vorhandener Parkflächen an Industrieflächen oder Gewerbezentren. All diese Alternativen sind am westlichen Berliner Ring vorhanden.

⁵⁸ Vgl. https://www.ls.brandenburg.de/media_fast/4055/KV%20814%2014%20MIL%20GA%2036%20-%20Antwort.pdf, letzter Zugriff am 11.04.2021

Auch die enorme Größe der geplanten Anlage spricht nicht für ein Bewusstsein zum maßvollen Umgang mit Ressourcen wie dem Boden. Die Anlage ist maximal groß dimensioniert. Sie bietet wesentlich mehr Parkflächen für PKW, obwohl daran kein Mangel besteht.

Die TR Wolfslake bieten Raum für über 80 LKW und 26 für PKW auf etwa neun Hektar. Nach Auskunft der Angestellten ist das ausreichend. „Havelseen“ beansprucht für eine geringfügig höhere Zahl an LKW und 183 PKW etwa 30 Hektar Fläche, obwohl sie als einseitig geplante Anlage nur ein Rast- und Tankstellengebäude benötigt.

Die Abwägung, ob tatsächlich so viel Fläche verbraucht werden muss, hat also in doppelter Hinsicht nicht oder nicht ausreichend stattgefunden: bei der Wahl des Standortes und bei der Dimensionierung der Anlage. Auch eine fundierte Bedarfsanalyse scheint, zumindest was die Zahl der PKW-Parkplätze betrifft, nicht stattgefunden zu haben.

8.6 Schutzgut Klima

8.6.1 Klimawandel und Gesetze in Deutschland

Sei der Entscheidung für einen Neubau der Raststätte „Havelseen“ im Jahr 2014 hat sich der Klimawandel entscheidend verschärft. Die weltweite Klimapolitik hat dem Rechnung getragen, etwa mit den Post-Kyoto-Beschlüssen, die 2015 in Paris verabschiedet wurden und in denen es ein Übereinkommen gab, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen. Die Bundesregierung beschloss im vergangenen Jahr das Klimaschutzgesetz. Es sieht vor, dass Deutschland bis 2050 treibhausgasneutral wird. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) geht davon aus, dass in Deutschland CO₂-Neutralität allerdings schon bis etwa 2035 erreicht werden muss, wenn ein angemessener Beitrag zum globalen 1,5-Grad-Ziel geleistet werden soll.

8.6.1.1 Klimawandel und Verkehrspolitik

Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehr einen deutlichen Anteil an der Reduktion von Treibhausgasen leisten. In § 4 Abs. 1 Pkt. 3 Klimaschutzgesetz ist der Punkt „Verkehr“ ausdrücklich aufgeführt. Darunter gefasst wird auch Transport (ziviler inländischer Luftverkehr; Straßenverkehr; Schienenverkehr, inländischer Schiffsverkehr). Die zulässige höchste Jahresemissionsmenge für das Segment Verkehr muss nach dem Klimaschutzgesetz von 150 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent im Jahr 2020 bis auf 95 Mio. Tonnen im Jahr 2030 sinken.

Der Gütertransport via LKW macht dabei einen erheblichen Anteil an CO₂-Emissionen aus. Die Umweltbilanz des Güterverkehrs auf der Straße ist deutlich schlechter als die der Bahn, erkenntlich aus dieser Tabelle des Umweltbundesamtes:

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr – Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
Lkw ²	g / tkm	111	0,086	0,037	0,244	0,006
Güterbahn ³		17	0,011	0,002	0,026	0,001
Binnenschiff		30	0,081	0,028	0,382	0,009

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel

Quelle: TREMOD 6.14

Umweltbundesamt 11/2020

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Methan

⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre „Umweltfreundlich mobil!“ (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltfreundlich-mobil>)

Das bestätigt auch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH: Der Verkehr in Deutschland müsse für die Zielerreichung einer CO₂-Neutralität bis 2035 erheblich verringert werden. Im Vergleich zur Bahn benötigt ein Auto mit Verbrennungsmotor das 4,8-fache an Energie pro Kilometer und Person, ein Lkw sogar das 5,6-fache pro Tonne und Kilometer gegenüber der Güterbahn. Um eine Chance zu haben, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken, müssten die deutschen Emissionen insbesondere in den kommenden fünf Jahren – und damit vor allem in der nächsten Legislaturperiode – dramatisch abnehmen, sagt Prof. Dr.-Ing. Manfred Fishedick, wissenschaftlicher Geschäftsführer des Wuppertal Instituts.

Das Bundesverkehrsministerium steht also vor der Aufgabe, die Emissionen aus dem Güterverkehr in den nächsten Jahren erheblich zu senken. Der Neubau einer überdimensionierten Rastanlage ist damit ein falsches Signal.

8.6.1.2 Klimawandel und Bau von Verkehrsanlagen

Bei den Plänen für neue Rastanlagen kommt fernerhin zum Tragen, dass auch der Bau einen erheblichen Anteil am CO₂-Ausstoß hat. Die Planungsbehörden sind nach dem Klimaschutzgesetz verpflichtet, die Auswirkungen ihrer Bauvorhaben bzgl. des CO₂-Ausstoßes zu ermitteln. Ermittelt werden muss also die Klimabilanz des Neubaus, kombiniert mit dem Rückbau der alten, bestehenden Rastanlage Wolfslake mit zwei weiteren Bestandsparkplätzen zwischen Potsdam Nord und Spandau im Vergleich zu einem Ausbau der alten Anlage oder mit alternativen Konzepten, etwa der Nutzung von Parkplätzen in Gewerbegebieten oder Industrieanlagen.

Dass hierzu keine ausreichende Abwägung stattgefunden hat, ergibt sich aus der Antwort auf die Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen an die Bundesregierung vom 18. März 2021 (Drucksache 19/26777). Frage 26 lautete: Wie viel CO₂ wird nach Kenntnis der Bundesregierung beim Neubau der Rastanlage (inklusive Rückbau der Raststätte Wolfslake und der Parkplätze) erzeugt, verglichen mit einem Ausbau an alter Stelle? Die Antwort lautete, dass der Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse vorliegen.

8.6.2 Klimawandel in Potsdam

8.6.2.1 Klimanotstand in Potsdam

Die Stadt Potsdam hat 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Wie dringend das ist, bestätigt eine Presseerklärung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) des Landes Brandenburg vom 7. Januar 2021. Minister Axel Vogel informiert darin über die bereits festzustellenden Folgen des zunehmend sichtbarer werdenden Klimawandels. „Die Änderungen der Klimaindizes bestätigen den Klimawandel vor Ort und machen dessen Auswirkungen auf die Natur deutlich. Das spiegelt sich auch in der Dürre im Boden, in den sinkenden Wasserspiegeln der Seen, im Absterben von Bäumen und vielen anderen Punkten wider.“ Wissenschaftsbasierte Fakten zeigen, dass die Auswirkungen des Klimawandels Brandenburg schon jetzt besonders treffen, sagt Vogel. Die Landesregierung habe die umfassende und schnelle Minderung der Treibhausgasemissionen zu einem Schwerpunkt ihrer Arbeit gemacht und sich zum Ziel gesetzt, dass Brandenburg spätestens bis 2050 klimaneutral lebt und wirtschaftet.

Die in die Jahre gekommenen, nicht mehr zeitgemäßen Planungen zu „Havelseen“ konterkarieren diese Nachhaltigkeitsbestrebungen. Sie ignorieren die damit verbundenen Klimafolgekosten, die auf nachfolgende Generationen abgewälzt werden.

Die Folgen des Klimawandels – absterbende Bäume, sinkender Grundwasserstand – sind in der direkten Umgebung des geplanten Bauplatzes sehr konkret erlebbar. „Havelseen“ und die dazugehörige, klimaunverträgliche Infrastruktur würden diese Tendenz weiter verschärfen, indem sie die Regenwasserversickerung verhindern und Überhitzung und Überflutung begünstigen.

8.6.2.2 Bau auf einem Moorstandort

Verschärfend kommt hinzu, dass „Havelseen“ in einer Moorregion errichtet werden soll. Im Bereich des Satzkornschen Grabens befinden sich ausgedehnte Torflagerstätten mit Rohstoffmächtigkeiten von mehr als einem Meter. Um Moorböden vollständig vor Torfmineralisierung und Degradierung zu schützen, müssen durch Wiedervernässung konsequent flurnahe Wasserstände (0 bis 2 dm unter GOF) eingestellt werden.

Diese Wiedervernässungsprojekte zählen zum Klimaschutzplan der Stadt Potsdam. Potsdam hatte vor einigen Hundert Jahren 18 km² Moorfläche. Heute sind davon nur 2 km² intakt erhalten, vor allem im Potsdamer Norden zwischen Kartzow, Paaren und Marquardt – und damit in der betreffenden Region.

Die restlichen Moorflächen sind nicht verschwunden, sie werden größtenteils als Grün- und Ackerland genutzt. Würde man sie wiedervernässen und renaturieren, so könnte man die CO₂-Emissionen der Stadt Potsdam erheblich senken, sagt Ariane Walz (Referentin für Klimaanpassung im Umweltministerium und Mitglied im Potsdamer Klimarat). 10 % der CO₂-Emissionen stammen in Potsdam aus trockengelegten Mooren, davon ließen sich mit Renaturierung 90 % einsparen.

Der Klimarat befürwortet diese Maßnahme und unterstützt jeden Hektar, auf dem dieses Potenzial genutzt wird.

Der Bau der Raststätte Havelseen würde also nicht nur als Teil einer veralteten Verkehrspolitik im großen Rahmen, sondern auch ganz konkret vor Ort, mit messbaren Zahlen, den Klimaschutzzielen entgegenstehen.

8.7 Schutzgut Dunkelheit

Eine rund 30 Hektar große Rastanlage hat in einer Region, in der es bisher nachts noch sehr dunkel ist, massive Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner und auf die Natur. Bisher kann man die Sternbilder und astrologische Phänomene gut beobachten, durch eine derart große Lichtquelle wie die geplante TR wird dies in Zukunft weniger möglich sein. Zudem stört künstliches Licht den Schlaf-Wachrhythmus der Menschen und sorgt damit für eine weitere gesundheitliche Belastung.

Leuchtende Anlagen ziehen nachtaktive Insekten (70% aller in Deutschland lebenden Insekten sind nachtaktiv) und andere Tiere aus der Umgebung ab und haben damit Einfluss auf die Artenvielfalt einer Region.

Schädigende Effekte durch Lichtverschmutzung sind immer relativ, d.h. die Auswirkungen sind umso stärker, je dunkler eine Region in der Nacht noch ist.

Die in den Planunterlagen angegebenen „insektenfreundliche Beleuchtung“ wird diesen Effekt höchstens verringern und taugt damit nicht als Ausgleichsmaßnahme. Der Begriff ist nicht definiert, in der Regel werden darunter langwelligere Beleuchtung mit nach unten ausgerichtetem Lichtkegel verstanden. Auch solche Beleuchtung zieht jedoch Insekten an, zudem ist die Sogwirkung artspezifisch unterschiedlich, wie verschiedene Studien belegen: „... Allerdings muss angemerkt werden, dass lange Wellenlängen für Spanner-Schmetterlinge (Geometridae) genauso attraktiv sind wie kurze (Somers-Yeates et al. 2013), und dass ein negativer Einfluss von nächtlichem Kunstlicht, unabhängig vom Farbspektrum der Beleuchtung, auf die Fortpflanzung von Nachtfaltern nachweisbar ist (Van Geffen et al. 2015b). Daher scheint die Erweiterung von Dunkelkorridoren und dunklen Bereichen in vom Menschen bewohnten Landschaften die beste Möglichkeit zu sein, um negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, einschließlich der Insekten, wirksam zu begrenzen (Gaston et al. 2012) ...“

Ferner bezieht sich die „insektenfreundliche Beleuchtung“ lediglich auf die Ausleuchtung der Parkplätze, da das Raststättengebäude ausdrücklich nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Um den Faktor Lichtverschmutzung abschätzen zu können, müsste die Auswirkung des Gebäudes aber Teil des Verfahrens sein.

Fledermäuse können von den ums Licht kreisenden Insekten angezogen werden und auf der Autobahn mit Fahrzeugen kollidieren. Studie von EUROBATS (Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Nukleare Sicherheit) „Leitfaden für die Berücksichtigung von Fledermäusen bei Beleuchtungsprojekten“ von 2019: Auszug: Minderung indirekter Auswirkungen von nächtlichem Kunstlicht auf die Beute von Fledermäusen. Gerade aus den östlich gelegenen NSG Döberitzer Heide und Ferbitzer Bruch werden die Tiere angelockt und müssen dabei die Eisenbahn und die ständig befahrene Autobahn überwinden, was zwangsläufig zu großen Verlusten führen wird.

Zur Verdeutlichung dieser Annahme ein Beispiel: - Am 16.06.2001 fand auf dem Lausitzring das erste Open-Air-Konzert mit AC/DC statt. - Gleichzeitig fand in etwa 4 km Entfernung der GEO Tag der Artenvielfalt in der Bergbaufolgelandschaft Grünhaus statt, an dem innerhalb 24 Stunden so viele Arten wie möglich festgestellt werden sollen. - Insektenforscher und Fledermausforscher haben dabei unabhängig voneinander festgestellt, dass bis Mitternacht kaum Tiere nachweisbar waren, erst eine halbe Stunde nach dem die Lichter beim Konzert erloschen waren, konnten Insekten und Fledermäuse im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden

(Beobachtung Klaus Thiele). Anmerkungen: Die artenreiche Döberitzer Heide ist keine 4 km entfernt.

Die Anlage wird auf einem hoch gelegenen Gelände errichtet und soll laut Planungsunterlagen noch weiter erhöht werden, um an den eventuell später kommenden sechsspürigen Ausbau der A 10 anschlussfähig zu sein. Das erhöht den Einfluss der Anlage durch Lichtverschmutzung auf die Umgebung.

8.8 Schutzgut Pflanzen, Tiere und Biodiversität

8.8.1 Pflanzen

Eine botanische Kartierung des Untersuchungsgebietens zählt nicht zu den Planfeststellungsunterlagen. Diese ist für das Gebiet des Ackers zwar nicht nötig, jedoch für die angrenzenden Flächen. Hier ist das Untersuchungsgebiet wiederum nur im nördlichen Teil des Vorhabengebietes ausreichend groß, im westlichen, östlichen und südlichen Teil verläuft die Grenze dicht an der potenziellen Bebauungsgrenze und erfasst damit die umliegenden Strukturen nicht.

8.8.2 Tiere

Im Kern verweisen wir auf das fachliche Gutachten von Philip Koßmann, das der Einwendung des NABU beiliegt, und auf noch laufende Untersuchungen, die den Artenbestand des Vorhabengebietes und angrenzender Biotopstrukturen erfassen.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass die vorgelegten Unterlagen veraltet sind und fachliche Mängel aufweisen (unzureichende Zahl von Begehungen, keine Erfassung der Wintervögel, falsche fachliche Einschätzungen zu potenziellen Einflüssen, v.a. Fluchtdistanzen, fehlende Arten).

Wir konzentrieren uns an dieser Stelle auf den Hinweis zu einzelnen Arten. Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Es wurden zahlreiche weitere Arten bereits in ersten Erfassungen beobachtet, wie Flussregenpfeifer (rd. 100 m vom Vorhabenstandort entfernt, balzend), Raubwürger (durchziehend), Bekassine (Grünland am Satzkornschen Graben), Wanderfalke (Paar auf dem Fischadlerhorst sitzend, dann weiterziehend).

8.8.2.1 Fischadler

Wie unter Pkt. 9.1.3. ausführlich dargelegt wird, ist die Umsiedlung des Fischadlerpaares auf Mast 32 der am Vorhabengebiet entlang verlaufenden Stromtrasse nicht erfolgversprechend und daher nicht statthaft. Die Umsiedlung würde zum Verlust eines Brutrevieres und damit zum Ausfall von Bruten führen. Das dort lebende Paar brütet seit zwölf Jahren am Standort und hat bereits 21 Jungvögel großgezogen. Die Reviere in der Umgebung sind besetzt.

Die Fischadler würden mutmaßlich, da es sich um ein „eingespieltes“ Brutpaar handelt, zu ihrem gewohnte Standort zurückkehren, auch wenn der Horst abgebaut und die Nistplattform versetzt würde. Dort wäre die Brut nicht mehr aussichtsreich, zum einen wegen der zunehmenden Störquellen, zum anderen, weil das Fischadlerpaar den Acker aktiv nutzt. Am 11. April konnte das Männchen immer wieder dabei beobachtet werden, wie es auf den Acker hinunterstieß und dort Äste als Nistmaterial suchte. Auch zur Nahrungssuche wird der Acker genutzt, wenn es für die Versorgung der Jungvögel „schnell gehen muss“ (mdl. Aussage Wolfgang Püschel).

8.8.2.2 Kiebitze

Im Umfeld des Vorhabengebietes brüten mehrere Kiebitzpaare. Besonders nah dran ist eine Subpopulation am südwestlichen Rand des Vorhabengebietes. Die Niststandorte befinden sich auf dem angrenzenden Acker, im Untersuchungsjahr innerhalb des beplanten Gebietes, in diesem Jahr knapp außerhalb. Das Nahrungsgebiet erstreckt sich jedoch über den Graben hinweg bis hin auf das Vorhabengebiet. Im Falle des Baus würden dieser regelmäßig besuchte Brutplatz der Kiebitze verlorengehen.

Eine andere Population befindet sich nördlich des Vorhabengebietes im Grünland. Der Grünlandbereich ist bis heute durch seine abgeschiedene Lage ein hervorragender Lebensraum und wird alljährlich von mehreren Brutpaaren aufgesucht.

In den Unterlagen ist nicht ausreichend dargelegt, wie die dort brütenden Vögel vor Störeinflüssen geschützt werden sollen.

Anders als von den sich auf dem Weg bewegenden Wanderern ist von den Besuchern einer Tank- und Rastanlage kein rücksichtsvolles Verhalten zu erwarten, ganz einfach aus dem Grund, weil sich Besucher einer Rastanlage dort nicht aufhalten, weil sie die Gegend absichtsvoll aufsuchen.

Ein Brutnachweis liegt aus dem Juni 2020 vor (Bild eines Kükens, Stephan Otten). Aufgenommen wurde das Bild lt. Auskunft Herr Otten südlich der Kopfweidenreihe, in der Nähe des Wasserpumpenhauses.



8.8.2.3 Feldlerchen

Auf dem betreffenden Acker brüten aktuell etwa sieben Feldlerchenpaare oder befinden sich in Brutvorbereitung. Die männlichen Vögel lassen sich dort beim Gesang beobachten. Die Brutreviere dieser Vögel gingen verloren, und ähnlich wie beim Kiebitz ist nicht davon auszugehen, dass sie an anderer Stelle problemlos alternative Reviere finden.

Der aktuelle Bestand der Feldlerchen in Deutschland wird laut NABU auf 1,3 bis 2,0 Millionen Brutpaare geschätzt. Offizielle Monitoringdaten des Dachverbands Deutscher Avifaunisten

(DDA) zeigen zwischen 1990 und 2015 einen Bestandseinbruch um 38 Prozent, also um deutlich mehr als ein Drittel. Seit 2007 steht die einst extrem häufige Feldlerche deutschlandweit als gefährdet auf der Roten Liste der bedrohten Vögel.

Als Hauptursache für den Rückgang wird die Intensivierung der Agrarlandschaft genannt, sprich, der Verlust von Brutrevieren und von Nahrungsressourcen.

Die Vielzahl der Brutpaare im Vorhabengebiet und in der Umgebung zeigt, dass für die Feldlerchen die Welt hier „noch in Ordnung“ ist. Der Landwirt bearbeitet die Flächen so, dass die Feldlerchen ihre Brut dort aufziehen können. Auf dem Acker und in den umgebenden Grünlandflächen finden sie genug Nahrung.

Mit dem Bau der Raststätte würden sowohl Brut- als auch Nahrungsreviere verschwinden.

Mit der Durchführung des Bauvorhabens ist davon auszugehen, dass mehrere Brutreviere verloren gehen und nicht an anderer Stelle kompensiert werden können. Der Bau würde also zum weiteren Rückgang der bedrohten Art beitragen. Verstärkt würde dieser Effekt durch den Einfluss der nächtlichen Beleuchtung auf die Nahrungsinsekten. Auch hier ist von einem maßgeblichen Einfluss auszugehen.

8.8.2.4 Effekte auf andere Arten

Für andere seltene Arten, die in der Nähe des Vorhabengebietes potenziell vorkommen könnten, müssten negative Effekte ausgeschlossen werden. Für etliche Artengruppen, die in den vielfältigen Biototypen in der näheren Umgebung potenziell vorkommen könnten, war es jetzt noch zu früh und zu kalt. Das trifft sowohl auf Amphibien zu als auch auf Insekten.

Auch für Reptilienuntersuchungen war es noch zu früh. Erste Stichproben erbrachten aber Zauneidechsenvorkommen, die vom Bau direkt berührt wären (Anne Brandenburger).

In den etwa weiter entfernten Biotopen leben ebenfalls seltene Arten, die hier mutmaßlich aus der Döberitzer Heide einwandern, wie Wiedehopf, Pirol und Neuntöter. Es existiert keine umfassende Kartierung der nahe gelegenen Biotope. Die Raststätte würde erhöht zwischen der Döberitzer Heide und den von diesen Arten besiedelten Biotopen liegen. Effekte auf den Austausch zwischen der Quellpopulation und den bei Paaren verorteten Tieren lassen sich nicht ausschließen.

Die Tiere könnten, sollte es sich lediglich um Nahrungsgäste handeln, die zwischen dem FFH-Gebiet und den Lebensräumen bei Paaren pendeln, beim Überfliegen der Raststätte abgelenkt werden, an den Glasscheiben verunglücken, empfindlichere Arten könnten durch die zunehmenden Störungen davon abgehalten werden, sich anzusiedeln oder bereits besiedelte Brutreviere verlassen, nachtaktive Tiere könnten durch die Lichtquellen abgelenkt werden.

8.8.3 Biodiversität

Auf den Lebensraumverbund, der die hohe Artenvielfalt im Potsdamer Norden bedingt, wurde bereits unter Pkt. 7.1 und 7.2 (Freiraumverbund) eingegangen. Die Region ist geprägt durch sehr kleinstrukturierte, vielfältige Biotope, von denen viele nicht durch Wege erschlossen sind und die so einen idealen Lebensraum für seltene Tiere bilden.

8.8.3.1 Obstwiesen

Dazu zählen 32 ha aufgelassene Obstkulturen, die in unterschiedlichen Schlaggrößen seit der Wende erhalten wurden. Die Apfelwiesen zählten ehemals zum Obstanbaugebiet der DDR und wurden mit der Wende aufgegeben, weil die dort angebauten Apfelsorten als nicht mehr rentabel

galten. Da nach der Wende Rodungsprämien für diese alten Obstäcker gezahlt wurden, sind nur noch wenige Flächen erhalten. Im Hinterland von Paaren, zwischen dem Dorf, der A 10 und der L 204, bestand die glückliche Fügung, dass die Flächen von einem Biobauern aufgekauft wurden, der nicht an den Prämien interessiert war, sondern die Flächen zur pädagogischen Nutzung und als Naturgebiete erhalten wollte. An den Obstwiesen ist also seit nunmehr 30 Jahren „nichts passiert“, im Sinne von anthropogenen Einflüssen. Die Wiesen haben sich zu fantastischen kleinen Urwäldern entwickelt, zwischen denen sich magere Grünlandstandorte befinden – ideale Lebensräume für eben die seltenen Trockenlandarten der Döberitzer Heide, wie Wiedehopf, Wendehals, Neuntöter und Steinschmätzer. Manche der Obstwiesen liegen wie Inseln auf Äckern im Hinterland, sodass sie – sollte die Region so unbeschadet erhalten bleiben – weiter dem Naturschutz dienen und mit einem maßvollen Entwicklungskonzept noch wertvoller werden können. Gespräche dafür laufen bereits seit Jahren, erste Schritte sind erfolgt. Teile der Wiesen liegen in der Nachbarschaft des Vorhabengebietes, sie ziehen sich, nur wenige Hundert Meter entfernt, westlich am Vorhabengebiet entlang (Entfernung ab rd. 400 m).



Aufgelassene Obstwiese (oben) und aufgestellter Wiedehopfnistkasten im Umfeld des Vorhabengebietes.



8.8.3.2 Grünlandstandorte auf Moorböden

In den Planunterlagen der Stadt Potsdam zur Klimaschutzfunktion von Mooren, Seite 61⁵⁹, lässt sich erkennen, dass westlich und nördlich an das Vorhabengebiet Moorstandorte grenzen und das Vorhabengebiet diese nordöstlich auch tangiert.

Die durch den moorigen Untergrund entstandenen Biotope weisen einen ganz anderen Artenverbund auf als die eher trockenen Wiesen mit und ohne Obstbaumbestand in unmittelbarer Umgebung. Äcker und Grünland auf diesen Moorstandorten weisen feuchte Senken auf, die beliebte Brutplätze für Arten wie Kiebitz und Flussregenpfeifer bilden und potenziell noch für weitere Arten, darunter auch Amphibien, wichtig sein können.

In etwa 350 m Entfernung westlich des Gebietes gibt es Erlenbruchbereiche und Röhrichtbestände, die ebenfalls nicht erfasst wurden.

Besonders die feuchten Grünlandgebiete nordwestlich des Vorhabengebietes wurden in den Kartierungen noch gar nicht berücksichtigt. Auch aus den ersten faunistischen Erfassungen im Jahr 2021 liegen zu diesen Gebieten noch keine Daten vor. Der Artenbestand dieser Biotope müsste erfasst und potenzielle Auswirkungen des Bauvorhabens überprüft werden.

8.8.3.3 Teiche und Gräben

Etwa 350 m südwestlich und 700 m nordwestlich befinden sich größere Teiche, die als Biotope für Amphibien, Fische, Wasservögel und aquatische Insekten dienen. Die nordwestlichen Gewässer grenzen dicht an das Naturschutzgebiet „Falkenrehder Wublitz“. Sowohl das NSG als auch die 700 m entfernten, ehemaligen Ziegeleiteiche sind über verzweigte Gräbensysteme miteinander und mit dem Satzkornschen Graben verbunden und dienen als potenzielle Passagen für Lebewesen.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf dieses Verbundsystem wurden nur unzureichend betrachtet.

8.8.3.4 Besonders geschützte Biotope

In den Planfeststellungsunterlagen wurde nur ein Teil der gesetzlich geschützten Biotope erfasst, die in den Katastern des LfU registriert sind. Für weitere Biotope laufen zurzeit Überprüfungen.

8.8.4 Fazit

Die Biodiversität in dem überplanten Lebensraum ist, anders als in den Planfeststellungsunterlagen eingeschätzt, sehr hoch und durch das Auftreten zahlreicher Arten gekennzeichnet, die an anderen Orten rückläufig sind. Diese hohe Artenvielfalt ist der Tatsache geschuldet, dass die Region in der Vergangenheit in weiten Zügen nicht überplant und überpflügt, sondern einer natürlichen Entwicklung überlassen wurde. So wurden viele Lebensräume zu attraktiven Trittsteinbiotopen für die seltenen Arten aus den angrenzenden FFH-Gebieten. Der Bau einer großen Tank- und Rastanlage in ein so fragiles Verbundsystem von Lebensräumen würde große Schäden verursachen.

⁵⁹<https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/Klimaschutzfunktion%20von%20Niedermoorfl%C3%A4chen%5B1%5D.pdf>, letzter Zugriff 11.04.2021

9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unzureichend

Im Erläuterungsbericht wird in der Tabelle 21 aufgelistet, wie der Eingriff in die Natur durch den Bau der TR Havelseen kompensiert bzw. gemildert werden soll. Schaut man sich die geplanten Maßnahmen im Einzelnen an, wird schnell klar, dass diese nicht nur unzureichend sind, sondern auch auf veralteten Daten basieren, nicht schlüssig sind und wesentliche Faktoren unzureichend berücksichtigen.

Maßnahmen-Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang
1V	Vermeidung von Beeinträchtigungen auf Bau- und Baunebenflächen, Rekultivierung der Baunebenflächen	gesamtes Vorhaben
2V _{ASB}	Insektenverträgliche Beleuchtung	gesamtes Vorhaben
3V	Schutzzaun für empfindliche Bereiche	ca. 1.250 m
4A _{CEF}	Nisthilfe für Fischadler	1 Stück
5A	Entsiegelungen	18.990 m ²
6A	Gelenkte Sukzession	61.090 m ²
7A	Gehölzpflanzungen	41.290 m ²
8E	Extensivierung	44.515 m ²
9G/A	Gestaltung der Rastanlage	14.000 m ²
10G	Rasenansaat	70.300 m ²
11V _{ASB}	zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung	gesamtes Vorhaben
12E	Alleebaumpflanzungen	188 Stück

Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen

Erläuterungen:

- V Vermeidungsmaßnahmen
- V_{ASB} artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen
- A Ausgleichsmaßnahmen
- E Ersatzmaßnahmen
- A_{CEF} Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (continuous ecological functionality-measures, Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität)
- G Gestaltungsmaßnahmen

Tabelle U1, S. 67

Die Maßnahme "Nisthilfe für Fischadler" sieht vor, dass eine Nisthilfe für die geschützte Vogelart angebracht werden soll. Berücksichtigt wird jedoch nicht, was im Fall einer eventuellen Ablehnung dieser passieren wird.

9.1 Umsiedlung der Fischadler

Unterlage 19.1.0 Landschaftspflegerischer Begleitplan

5.2.3, S. 61 Neue Nisthilfe für Fischadler

„Errichtung einer neuen Nisthilfe auf einem mind. 500 Meter entfernt stehenden Masten der Hochspannungsleitung. Die mit 4A_{CEF} gekennzeichnete und durchzuführende vorgezogene Ausgleichsmaßnahme verhindert das Zutreffen der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG. Kompensatorische Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) sind bei diesem Vorhaben nicht notwendig. Umfang: 1 Stück“.

Unterlage 9.3, S. 8/9: Lage der Maßnahme – Hochspannungsmast, mind. 500 m entfernt von geplanter Rastanlage Havelseen, Gemarkung Satzkorn, Flur 3, Flurstück 16/13. Herstellung und Unterhaltung (5 Jahre) erfolgt durch den Leistungsträger oder einen von ihm beauftragten Dritten. Beeinträchtigungen werden dadurch vermieden/ausgeglichen.

Dagegen wenden wir ein:

Es ist fachlich äußerst unwahrscheinlich, dass die Umsiedlung des Brutpaares an diesem Standort gelingen wird. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein angebotener Alternativbrutplatz angenommen wird, ist als „gering“ einzuschätzen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG ist damit erfüllt.

9.1.1 Allgemeine Situation der Fischadler in Deutschland und Brandenburg

Fischadler stehen in Deutschland auf der Roten Liste (Schutzstufe 3, gefährdet). Auch nach europäischem Recht sind sie geschützt (Art des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie⁶⁰). Der Fischadler ist als wildlebende europäische Vogelart (Art. 1 VS-RL) über den gebietsunabhängigen Artenschutz des Art. 5 VS-RL geschützt. Der artenschutzrechtliche Status des Fischadlers in Brandenburg ist „besonders geschützt“.

Der Fischadler brütet in Deutschland hauptsächlich in waldreichen Seengebieten und Flusslandschaften. Die Tiere ziehen im Herbst nach Süden und kommen Ende März aus den Winterquartieren zurück. Die Art brütet ursprünglich auf Bäumen, nimmt jetzt aber auch Hochspannungsmasten an. Meist wählt ein Fischadlerpaar einen geeigneten Niststandort aus, beginnt dort zu bauen und wird dann im Folgejahr durch die Errichtung einer wasserdurchlässigen Unterlage aus Draht unterstützt, die ein Abrutschen des Horstes verhindert. Ist ein Neststandort einmal angenommen, kehrt das Paar meist lebenslang zurück.⁶¹

In Deutschland gibt es zurzeit laut Angaben der Staatlichen Vogelschutzwarte Buckow zwischen 600 und 700 besetzte Reviere.⁶² Davon befinden sich 381-383 im Land Brandenburg. Das sind zwischen 64% und 55% des Gesamtbestandes in Deutschland.

Durch die verstärkte Abundanz von Fischadlern in Brandenburg kommt dem Bundesland eine besondere Rolle zum Schutz des Vogels zu. Betrachtet man die Verteilung der Brutreviere in Brandenburg fällt auf, dass die Reviere nicht gleichmäßig über das Bundesland verteilt sind. Vielmehr haben bestimmten Regionen eine besondere Bedeutung für die Aufzucht von Fischadler-Jungen. Ein solcher „Hotspot“ für Fischadler befindet sich nördlich von Potsdam.

9.1.2 Konkrete Situation der Fischadler in Potsdam

Nördlich bzw. nordwestlich von Potsdam brüten in einem engen Raum zwölf Paare. Im Stadtgebiet Potsdam lebt also genau 2 % der bundesweiten Fischadlerpopulation. Sehr günstig ist hier das Vorhandensein fischreicher Gewässer (z.B. Großer Zern-, Schlänit-, Fahrlander See) und eine über Teilstrecken durch ungestörtes Gelände verlaufende Hochspannungsleitung, auf deren Masten sich alle zwölf Bruthorste der Fischadler befinden.

Nach dem „Artenschutzprogramm Adler“ des Landes Brandenburg sind beider Brut unbekannte oder wechselnde Störungen gefährlicher als Dauerstörquellen. Besucherverkehr sowie verschiedene Freizeitaktivitäten stellen das Gros der Störquellen dar. Begünstigend für den Zugriff auf Nestlinge durch Nesträuber wirkt die Abwesenheit des Weibchens in Folge von Störungen.⁶³

Der Acker, auf dem der Mast mit dem Horst des betroffenen Paares steht, ist zurzeit vollständig ungestört, da im unmittelbaren Umfeld keine Straßen und Wege bzw. andere Störquellen

⁶⁰ FALCONIFORMES / Pandionidae / Pandion haliaetus; Zum Schutz aller wildlebenden europäischen Vogelarten unabhängig von ihrer Bestandssituation oder des Vorkommens in Vogelschutzgebieten siehe EuGH, 4.3.2021, C-473/17

⁶¹ Vgl. https://www.artensteckbrief.de/?ID_Art=282&BL=20012, letzter Zugriff am 11.04.2021

⁶² Rote Liste und Liste der Brutvögel des Landes Brandenburg 2019

⁶³ <https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/adler.pdf>, letzter Zugriff am 11.04.2021

vorhanden sind. Wird die Rastanlage „Havelseen“ jedoch gebaut, würde der Bau und Betrieb der Anlage eine erhebliche Beeinträchtigung bedeuten, so dass die Fortpflanzungsstätte des Fischadlers aufgegeben werden müsste.

Das betroffene Nest ist seit zwölf Jahren besetzt, in dieser Zeit wurden von dem dort brütenden Paar insgesamt 21 Jungvögel aufgezogen. Das Nest ist auch aktuell besetzt, das Paar hat mit der Brut begonnen oder steht unmittelbar davor.

9.1.3 Bestehende Risiken für die Umsiedlung der Fischadler

Eine erfolgreiche Umsiedlung der Fischadler ist aus nachfolgenden Gründen unwahrscheinlich.

Begründung

Limitierende Faktoren für die Fischadlerpopulation in Potsdam Nord

Limitierende Faktoren für die An- oder Umsiedlung von Brutpaaren sind

- a) Geeignete Neststandorte
- b) Fischreiche Gewässer.

Die Masten der Hochstromtrasse, die das Gebiet in Nordsüdrichtung durchzieht, sind im geeigneten Revierbereich bereits jetzt sehr dicht mit Brutpaaren auch anderer Vogelarten besetzt, die regelmäßig im Frühjahr zurückkehren. Elf der Horste im Stadtgebiet Potsdam und nördlicher Grenzbereich befinden sich auf der besagten Stromtrasse auf einer nur etwa knapp 13 km langen Strecke. Ein weiteres Brutpaar befindet sich westlich von Paaren auf einem Abzweig der Trasse ebenfalls auf einem Strommast.

Der Fischadlerbestand in der Region von Potsdam wurde in den 1980er- und 90er-Jahren aufgebaut. Über die letzten Jahre blieb die Zahl der Brutpaare stabil.

Weiblicher Fischadlernachwuchs wandert in der Regel ab, die männlichen Jungvögel verhalten sich jedoch bevorzugt standorttreu, d.h., wenn es ein freies Revier in der Nähe geben würde, wäre es mutmaßlich von einem aus der Region stammenden Jungvogel sofort besetzt worden.

Nach mdl. Aussage von Günter Lohmann – der Greifvogelexperte beringt die Nestlinge in der Region – wandern die in Potsdam erbrüteten Jungvögel nach dem Flüggewerden ab, es sei denn, ein Standort wird durch Tod eines Altvogels frei. Der Verbleib der Jungvögel kann durch Beringung nachvollzogen werden.

Diese Tatsache zeigt, dass die Kapazitätsgrenzen der Brutreviere der Fischadler in der Region erreicht sind.

Innerhalb dieser Kapazitätsgrenzen besteht Konkurrenzdruck sowohl intraspezifisch (zwischen den Fischadlern) als auch interspezifisch (mit anderen Vögeln wie Greif- und Rabenvögeln). Fischadler dulden zwar andere Fischadlerpaare in ihrer Nähe, sind jedoch selbst nicht besonders konkurrenzstark gegenüber anderen Arten und werden daher häufig verdrängt. Beispielsweise wurde das Fischadlerpaar westlich von Paaren im Jahr 2019 von Nebelkrähen attackiert, die ihr Nest auf dem Ausleger des Fischadlermastes gebaut hatten. Als die Fischadler aus dem Winterquartier eintrafen, brüteten die Nebelkrähen bereits und bekämpften die Fischadler erbittert, wenn diese zum Nest wollten. Der Kampf ging über Wochen und die Fischadler gaben den Brutversuch schließlich auf.

Eine solche interspezifische Konkurrenzsituation ist auch am Standort Potsdam Nord gegeben. In direkter Umgebung des jetzigen Fischadlerhorst-Standortes sind weitere Masten durch

Turmfalken und Krähen besetzt. Ein anderer Mast dient als Schlafplatz eines Wanderfalken, eine Art, die dem Fischadler gegenüber sehr konkurrenzstark auftritt, genau wie Turmfalken und Krähen. Der nächstfolgende Mast in nördliche Richtung nach dem Wanderfalkenschlafplatz ist durch Krähen besetzt und der direkt folgende durch einen anderen Fischadler. Danach folgt wieder ein krähennestbesetzter Mast und darauf wieder ein Fischadlerhorst.

In Richtung Süden stehen die Strommasten entweder auf störungsreicherem Gelände oder sind durch Konkurrenten besetzt. Masten, die noch frei sind, eignen sich nicht, da sie für Fischadlerhorste nicht hoch genug sind. Viele dieser Masten liegen im Revierbereich anderer Greifvögel wie Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan und Baumfalke, so dass hier bereits ein erheblicher interspezifischer Konkurrenzdruck besteht. Die Vögel würden ihr Revier mit hoher Wahrscheinlichkeit gegen den anzusiedelnden Fischadler verteidigen.

Ein angebotener Ersatzstandort in der näheren Umgebung würde somit mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht angenommen werden. Würde es in der näheren Umgebung attraktive Standorte geben, wären diese schon von anderen Fischadlerpaaren besetzt worden.

Das Brutpaar am Standort Potsdam-Paaren nutzt, wie bereits oben erwähnt, den Neststandort seit zwölf Jahren. Nach Expertenansicht von Günter Lohmann werden die Brutpaare „unflexibler“, je länger sie an einem Standort nisten. Versuche, ältere Paare umzusiedeln, enden daher vergleichsweise häufiger damit, dass das Paar an den gewohnten Standort zurückkehrt, auch wenn das Nest entfernt und die Plattform abgebaut wurde. Es kommt dann zu verzweifelten Brutversuchen, die Vögel können aber aufgrund des fehlenden Horsts und vor allem der jetzt störungsreicheren Umgebung keine Jungvögel mehr aufziehen.

Diese „Anhänglichkeit an den Standort“ kann sich über mehrere Jahre hinziehen. In diesen Jahren wird der Bruterfolg des Paares ausfallen und damit keine Tiere erbrütet werden, die in anderen Regionen zum Aufbau der Population dieser gemäß Roter Liste (3) bundesweit immer noch gefährdeten Art beitragen könnten.

Fazit

Es ist unwahrscheinlich, dass die geplante Umsiedlung des betroffenen Fischadlerpaares in Potsdam-Paaren gelingen würde. Das gilt aufgrund der oben konkret dargelegten Gegebenheiten.

Für die Umsiedlung von Fischadlern liegen keine validen Studien vor, wie häufig die Umsiedlung tatsächlich gelingt. Es gibt zwar wenige Berichte von erfolgreichen Umsiedlungen, jedoch häufiger solche von Misserfolgen, und zwar (auch) konkret aus der hier betroffenen Region. So wurde bei der Verlegung der Stromtrasse in Marquardt ein Ersatzstandort nicht angenommen. An der A 13 wurde bei Arbeiten an der Gastrasse bei Teupitz ein Horst abgebaut und der Nistort mit Flatterband versehen. Die standorttreuen Vögel kamen dennoch an den alten Ort zurück und bauten dort ein neues Nest (mündliche Aussage Lohmann).

Brandenburg und gerade auch der Raum Potsdam haben eine deutschland- und sogar europaweite Verantwortung zum Schutz dieser Art:

Die in Paaren erbrüteten Fischadler werden beringt und sind somit nachverfolgbar. Daher ist bekannt, dass Nestlinge aus Potsdam Nord als adulte Tiere Subpopulationen in Frankreich aufgebaut und dort erfolgreich gebrütet haben, in Polen gesichtet wurden, und innerhalb Deutschlands neue Populationen in Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern gegründet haben.

Die Art steht im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie der EU (Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009), in der alle europäischen Vogelarten aufgeführt sind, für deren Schutz besondere Maßnahmen ergriffen werden müssen. Dazu zählt auch die Verantwortung, in Regionen mit günstigen Bedingungen und konstanten Bruterfolgen, diese Erfolge zu stabilisieren und nicht zu gefährden.

Das Risiko, dass das Fischadlerpaar den neuen Nistort nicht annimmt bzw. dass kein adäquat geeigneter Ersatz gefunden werden kann, ist hoch, der Versuch einer Umsiedlung erfüllt somit den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG.

9.2 Insektenverträgliche Beleuchtung

Die Maßnahme „Insektenverträgliche Beleuchtung“ ignoriert, dass die Insekten in einer Umgebung, in der es noch weitgehende Dunkelheit gibt, von jeder Lichtquelle, handelt es sich nun um langwelliges oder kurzwelliges Licht, angezogen werden und dieser dann auch selbst oder durch angelockte Fressfeinde zum Opfer fallen. Die in den Planunterlagen angegebene „insektenfreundliche Beleuchtung“ wird diesen Effekt höchstens verringern und taugt damit nicht als Ausgleichsmaßnahme. Gerade in einer Zeit, in der auch die Bundesregierung die große Bedeutung gesunder Insektenbestände für ganze Nahrungsketten und eine erfolgreiche Landwirtschaft erfasst und als wesentliches Schutzziel benennt, ist diese Maßnahme das falsche Signal. Weitere Ausführungen dazu im Unterpunkt Schutzgut Dunkelheit.

9.3. Versiegelung

Für das Projekt TR Havelseen werden 270.000 m² in Anspruch genommen und 76.270 m² davon teilweise oder komplett versiegelt. Bei dieser Rechnung fehlt noch das Betriebsgrundstück des Konzessionsinhabers, das nicht in die Bilanzierung eingeht: „Die benötigten Flächen für das Betriebsgrundstück des Konzessionsinhabers gehen nicht in die Bilanzierung ein. Diese werden im Rahmen der Genehmigungen für den Konzessionsinhaber gesondert behandelt.“ Das sind noch einmal 12.825 m².⁶⁴

Im LBP-Erläuterungsbericht wird erläutert, dass die rechnerisch ermittelte Versiegelung von insgesamt 76.270 m² zu einem vollständigen Funktionsverlust der betroffenen Böden führt. 2.975 m² davon betreffen Böden besonderer Bedeutung (Moorböden). Der Eingriff sei als erheblich und nachhaltig zu bewerten. (Konflikt 1Bo – Bodenversiegelung).⁶⁵ Die Besonderheit der vorhandenen Böden soll dadurch kompensiert werden, indem deren Flächenausmaß doppelt in die Flächenberechnung der zu entsiegelnden Fläche einfließt. Das ist kein adäquater Ersatz im Hinblick auf die Bedeutung dieser Böden.⁶⁶ Die hohe Bodenzahl des Ackers wird überhaupt nicht berücksichtigt.

Die Ausgleichsmaßnahme 5A: Rückbau / Entsiegelung von Flächen an der A10: Lagerplatz km 129,5 (li RF), Parkplatz Ost bei km 133,3 (re RF), Parkplatz West bei km 134,3 (li RF), RA Wolfslake West bei km 149,7 (li RF, anteilig) und RA Wolfslake Ost bei km 152,0 (re RF, anteilig) ist nicht geeignet, diesen erheblichen Eingriff auszugleichen.⁶⁷

⁶⁴ Vgl. U 19.1.0, S. 47

⁶⁵ Vgl. U 19.1.0, S. 47

⁶⁶ Vgl. 19.1.0, S. 12

⁶⁷ U9.3_Maßnahmenblätter, Seite 19

Zum einen reichen die Flächen nicht als „Ersatz“ aus. Wenn man sich die Pläne U9.2_BI.2_5A anschaut, wird klar, dass große Flächen, vor allem von Wolfslake Ost nicht entsiegelt werden, und zwar über die Nebengebäude hinaus, da „nur die bundeseigenen Flächen der Entsiegelung angerechnet“⁶⁸ werden können. Somit werden auch nur 18.991 m² als Maßnahme entsiegelt und „die zum Ausgleich der Bodenversiegelung benötigten Restflächen werden in den Maßnahmen 6A, 7A, 9G/A, 8E und 12E kompensiert.“⁶⁹

Zum anderen muss berücksichtigt werden, dass eine „Regenerierung geschädigter Böden Zeit erfordert, sofern diese überhaupt möglich ist: „Schadstoffe können im Boden angereichert, verändert und/oder von ihm an die Vegetation oder ins Grundwasser abgegeben werden. Somit können sie dann mit dem Wasser oder den Pflanzen auch in die Nahrungskette gelangen.“⁷⁰

„Bei Durchführung der in dem vorliegenden Gutachten genannten Vermeidung-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gelten die vom Vorhaben ausgehenden Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert. Die Zulässigkeit des Vorhabens gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist damit grundsätzlich gegeben. Ersatzzahlungen sind nicht vorgesehen.“⁷¹

Im Erläuterungsbericht wird auf § 15 Abs. 5 BNatSchG Bezug genommen. Doch die Planung ignoriert hier den Konflikt mit § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG Verursacherplichten, Unzulässigkeit von Eingriffen: Durch die o.g. Beschreibung von in der Tabelle erfassten Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen wird suggeriert, dass die entstandenen Eingriffe in die Umwelt kompensiert seien. Einige dieser Maßnahmen können höchstens eine Verringerung der Belastungsfaktoren bewirken, jedoch nicht kompensatorisch wirken.

In der vorliegenden Untersuchung wird die Wechselwirkung des nahegelegenen Naturschutzgebietes „Döberitzer Heide“ (Heinz-Sielmann-Stiftung) mit der sie umgebenden Natur nicht erwähnt. Allerdings wird diese in der Standortherleitung von 2014 durchaus betrachtet.⁷² Zwar ist das Schutzgebiet nicht unmittelbar von den Baumaßnahmen betroffen, es findet aber fortlaufend ein Transfer seltener und häufiger Tier- und Pflanzenarten in die Umgebung statt. Diese Arten brauchen eine weitgehend intakte Umgebung des Schutzgebietes, da sie auch wieder von der Umgebung in das Schutzgebiet zurück wechseln können (z.B. Zugvögel). Somit liegt eine mittelbare Betroffenheit des Schutzgebietes „Döberitzer Heide“ vor. Die dort vorkommenden Arten finden günstige Bedingungen vor, unter denen sie sich vermehren und verbreiten können. Hervorzuheben sind hier insbesondere verschiedene bedrohte Vogelarten wie Wiedehopf, Rauchschwalbe und Fischadler sowie seltene Schmetterlingsarten. Es ist davon auszugehen, dass es auch hier eine dynamische Entwicklung gibt, die die Natur in der Umgebung bereichern wird.

Die weiteren Ausgleichsmaßnahmen befinden sich bis zu 30 km weit weg von der versiegelten Fläche.

Bei Neupflanzung von Alleebäumen in der Gemeinde Beetzsee (Päwesin) ist kein Zusammenhang zur geplanten Rastanlage erkennbar (ca. 29 km entfernt) zumal die direkt von der Maßnahme betroffenen Menschen und die Natur nicht von dieser Ausgleichsmaßnahme profitieren können.

⁶⁸ 19.1.0, S. 58

⁶⁹ 19.1.0, S. 58

⁷⁰ zu 3.1.8, LEP GR

⁷¹ U1, S. 67

⁷² Vgl. Standortherleitung, S.8

Auch die Maßnahme 8 E an der L 20 zwischen Groß Glienicke und Seeberg ist ca. 18 km entfernt und kann damit nicht als Ausgleichsmaßnahme vor Ort betitelt werden.

9.4 Lärmschutz

In den Planfeststellungsunterlagen ist an mehreren Stellen vom „fehlenden Siedlungsbezug“ des Projektes die Rede. Damit ist gemeint, dass sich keine Ortschaften in der Nähe der Anlage befinden, die davon betroffen wären. Das ist falsch. Sowohl Kartzow als auch Paaren und Satzkorn liegen im direkten nachbarschaftlichen Umfeld des Bauprojektes. Durch das Relief der Landschaft wären alle Orte vom Lärm der Raststätte betroffen.

Es gilt ein allgemeines Lärminderungsgebot. Durch die Errichtung der Tank- und Rastanlage wird aber die Lärmemission in die Nachbarschaft – für Mensch und Tier – nicht gemindert, sondern erhöht.

Auch wenn Sie im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen für die nächstgelegene Ortslage Kartzow (Stadt Potsdam) feststellen, dass der Neubau der Rastanlage Havelseen nicht zu einer wesentlichen Änderung führt, wird der Verkehrslärm zunehmen.

Den schallschutztechnischen Berechnungen liegt ein gravierender Mangel zugrunde. Es wird bei den Berechnungen an keiner Stelle die Lärmemission unmittelbar auf der Brücke zur Überfahrt von und nach der Ostfahrbahn der Autobahn und deren Rampen als Lärmquelle berücksichtigt. Die Emission erfolgt dort räumlich auf bedeutend höherem Niveau als auf den anderen laut Höhenprofil angegebenen Punkten. Die Lärmemission erfolgt dort sogar an räumlich höher gelegener Stelle als die vorgesehenen Lärmschutzwälle. Diese sind somit an dieser Stelle nicht wirksam. Die Emission erfolgt deshalb in anderer Weise als berechnet.

Weiterhin ist der LKW- und PKW-Verkehr auf dem Berliner Ring in den schallschutztechnischen Berechnungen nicht berücksichtigt. Die geplanten Schutzmaßnahmen erfassen diese Effekte nicht und sind daher nicht angemessen. Selbst wenn die gemessenen Lärm-Werte direkt an der Trasse keine zusätzliche Belastung darstellen, werden sie in der Umgebung zu einem relevanten Faktor.

2007 erschien der Bericht: Vogel und Lärm 10 - 2007, in Auftrag gegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Aus den darin enthaltenen Gutachten wurde der klare Schluss gezogen, dass der kritische Schallpegelwert bei Brutvögeln nachts 47dB(A) und tags bei 52dB(A) liegt. Der durch eine Tank- und Rastanlage verstärkte Verkehrslärm der A10 übersteigt in jedem Fall diesen Wert.

In den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens Havelseen wird dagegen nur von 43.000 Fahrzeugen pro 24 h ausgegangen.

Hinzu kommt der Lärm der rangierenden und parkenden Fahrzeuge. Somit ist ein deutlich höherer Wert zu erwarten. Die Folgen zeigen sich im verminderten Brutverhalten, Dezimierung durch Fressfeinde, Erkrankungen und Orientierungsschwierigkeiten der Vögel. Warnrufe und Balzrufe werden nur noch eingeschränkt wahrgenommen und es kommt zu verstärkten Prädationsverlusten. In jedem Fall ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 Metern (wie geplant für die Raststätte) kein brauchbarer Schutz für die Vogelwelt, da sich der Lärm oberhalb der 3 Meter ungehindert ausbreiten kann.

Weiterhin ist die Lärmausbreitung durch die Brücke, die von der Gegenrichtung der Fahrbahn den Verkehr zur Raststätte führt, nicht berücksichtigt. Bei angenommenen 43.000 Fahrzeugen pro 24h dürften doch ein erheblicher Anteil LKW und PKW die Überfahrt zur Raststätte nutzen.

Paaren wird, die Lärmbelastung betreffend, nicht berücksichtigt, obwohl die Karten im Planfeststellungsbericht Paaren sehr wohl in gleicher Weise zeigen und der Abstand zur Rastanlage deutlich erkennbar ähnlich nah ist.

Wesentliche Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der nächsten Orte sind jedoch nicht geplant, die dies berücksichtigen würden. Vorgesehen sind lediglich vor allem Lärmschutzmaßnahmen für die LKW-Fahrer, deren Ruheplätze zur Raststätte hin abgeschirmt werden sollen.

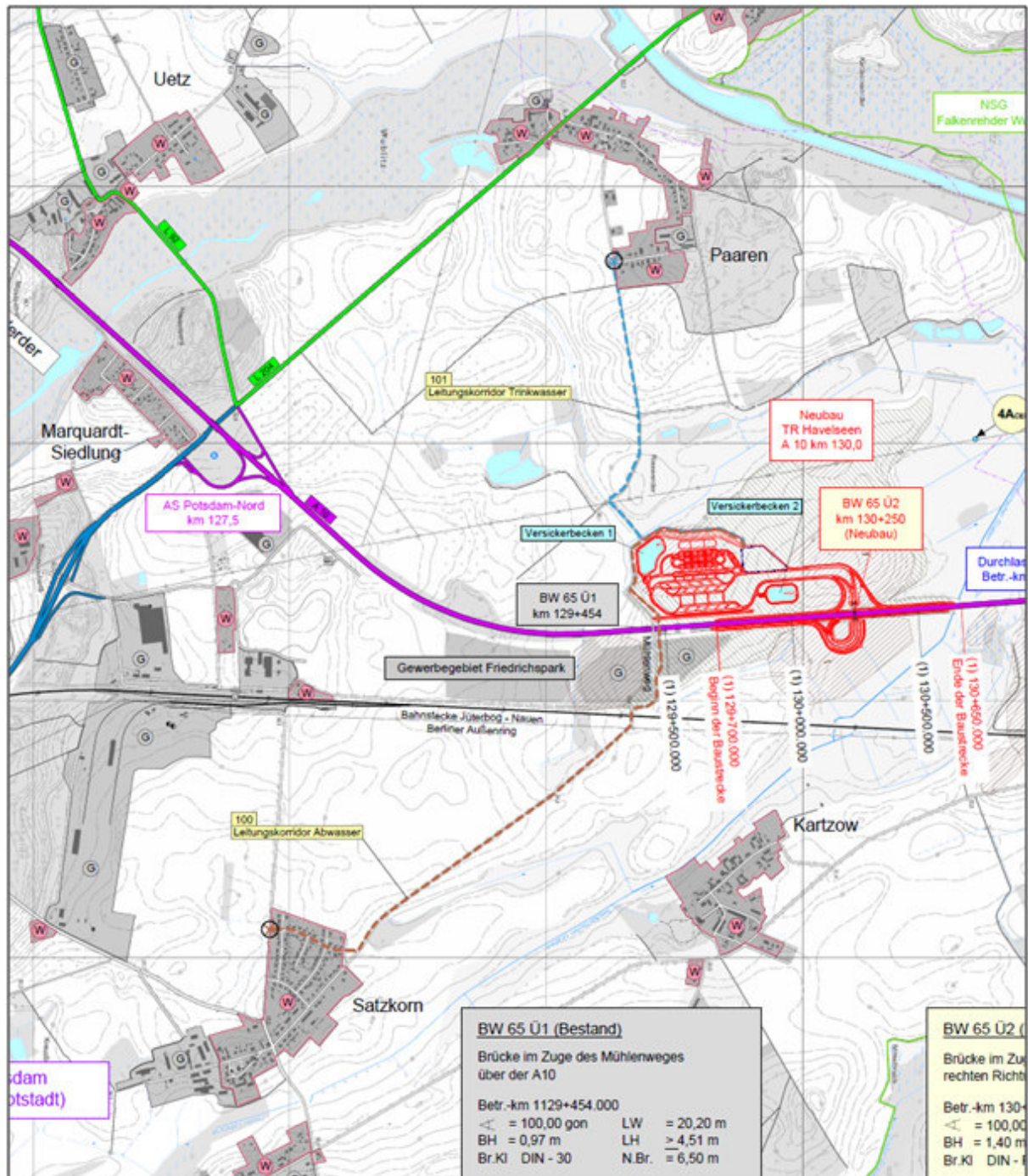
Wir leben in der unmittelbaren Umgebung des Bauplatzes und wenden uns gegen den Bau, weil wir die Beeinträchtigung durch weiteren Verkehrslärm nicht hinnehmen möchten. Die Lärmbeeinträchtigungen durch den Bau einer Raststätte auf insgesamt hoch gelegenen Gelände führen für uns Anwohner zu erheblichen Beeinträchtigungen.

10. Bauliche Fragen

Auch nach Betrachtung der Unterlagen bleiben einige Fragen offen.

10.1 Anschluss an Abwasser rechtswidrig

Die konkrete Planung der Anbindung der Tank- und Rastanlage an das Trinkwasser- und Abwassernetz ist aus der Unterlage U3 Blatt 1 ersichtlich. Hier ein Auszug:



Die Führung dieser Abwasser-Entsorgungsleitung ignoriert hier offensichtlich Grundsätze der Planung und des Bauens wie z. B. das Gebot der Rücksichtnahme. Die Planung belastet unnötigerweise die Bewohner des Rosenwegs im Potsdamer Ortsteil Satzkorn, wie man in Unterlage U 10.1, auf Blatt 3 noch deutlicher sieht:

10.2 Brückenkonstruktion

Das Projekt TR Havelseen wird als einseitige Rastanlage mit Überfahrt geplant. Diese Planung ist nicht nur kostenintensiv, sondern birgt auch ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Im April 2020 wurde in einer Telefonkonferenz mit Beate Ludley (LS Brandenburg), Frank Schwartzbach (Sachbearbeiter Verkehrsplanung Stadt Potsdam) und Bernhard Kneiding (Sachbearbeiter Landschaftsplanung der Stadt Potsdam) über die Überführung gesprochen. Es gab dazu einen Einwand von Herrn Kneiding. Die Erschließungsvariante für Potsdam Nord sei kompliziert, eine Überfahrt bei „Havelseen“ gefahrenintensiv und eine einseitige TR mit Überfahrt unüblich.⁷³ Diese wurden auch erst in den ERS 2011 als Möglichkeit hinzugefügt.

In den ERS wird die Möglichkeit einer einseitigen Rastanlage mit Überfahrt zwar vorgestellt, es wird aber darauf verwiesen, dass dies nur umgesetzt werden sollte „sofern ein anderer beidseitiger Standort aufgrund topografischer und ökonomischer Randbedingungen, zu hohen Investitionskosten, schlechter betriebswirtschaftlicher Voraussetzungen für beidseitige Nebenbetriebe im betreffenden Streckenabschnitt nicht möglich ist.“⁷⁴

Genau diese Alternative gäbe es mit einem Bau am Standort der aktuellen TR Wolfslake.

10.3 Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten

„Die EU-Verordnung zum Kabinenschlafverbot am Wochenende soll spätestens im nächsten Jahr in Kraft treten und muss dann von den EU-Staaten wie Deutschland umgesetzt und kontrolliert werden. Bereits 2017 hatte der Europäische Gerichtshof Änderungen angemahnt und geurteilt, dass Fernfahrer ihre wöchentliche Ruhezeit nicht in der Kabine verbringen dürfen. Die weiteren Regelungen des Gesetzespaketes werden nach und nach bis zum Jahr 2026 in Kraft treten.“⁷⁵

LKW-Fahrer:innen dürfen demnach ihre wöchentliche Ruhezeit nicht in ihren Kabinen verbringen. Deshalb wird in Erwägung gezogen, zusätzlich Motels auf Tank- und Rastanlagen zu bauen. Der dafür nötige Platz wäre aber am Standort der geplanten TR „Havelssen“ nicht gegeben, da sich die Flächen in einem Biotopverbundsystem befinden.

10.4 Schutz von Mensch und Natur während der Bauphase und während des Betriebs

Der Schutz der Umgebung (Natur und Menschen) während der Bauphase ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargelegt. Da in der Nähe von FFH-Gebieten und im Umfeld bedrohter Tierarten gebaut werden soll, wäre ein umfassendes Schutzkonzept für den Bau notwendig. Unter anderem wurde die Belastung durch Baulärm nicht ausreichend berücksichtigt, auch die Bauphasen sind nicht dargelegt. Die im Umfeld lebenden Tierarten sind zum Teil schon Anfang März aus ihren Winterquartieren zurück und beginnen mit der Brutfähigkeit. Bauarbeiten wären also nur in den Wintermonaten bis Ende Februar möglich.

⁷³ In den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen, Teil 1 (RR 1) Ausgabe 1988, war diese Möglichkeit noch nicht vorhanden.

⁷⁴ ERS, S. 12

⁷⁵ <https://www1.wdr.de/nachrichten/fernfahrer-neue-eu-regeln-100.html>, letzter Zugriff am 12.04.2021

Der Schutz der Umgebung (Natur und Menschen) während der Bauphase ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargelegt. Da in der Nähe von FFH-Gebieten und im Umfeld bedrohter Tierarten gebaut werden soll, wäre ein umfassendes Schutzkonzept für den Bau notwendig. Sowohl Kartzow als auch Paaren und Satzkorn liegen im direkten nachbarschaftlichen Umfeld des Bauprojektes. Durch das Relief der Landschaft wären alle Orte vom Lärm der Raststätte betroffen. Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner sind jedoch nicht geplant.

Die Angaben im Erläuterungsbericht sind unzureichend.⁷⁶ Es ist ferner auch nicht dargelegt, von wo aus die Baustelle erschlossen werden soll, ob dies durch die angrenzenden Dörfer z. B. über die Straße des Friedens/Bahnhofstraße in Satzkorn oder den Mühlenweg in Paaren erfolgt und dabei evtl. spielende Kinder gefährdet und Anwohner durch den mehrjährigen Baulärm belastet werden. Oder ob die Zufahrt allein über die Autobahn ausreichen wird.

Der Bau der Nebenbetriebe wird nicht abschließend geregelt. Zwar heißt es: „Die Flächen des Nebenbetriebes sowie der Leistungstrassen der betrieblichen Ver- und Entsorgungsleitungen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.“⁷⁷ Die Anlagen auf der zukünftigen Nebenbetriebsfläche sollen durch den Konzessionsnehmer geplant, gebaut und betrieben werden. Entsprechend Konzessionsvertrag bestimmt der Konzessionär eigenverantwortlich die bauliche Gestaltung und die betriebliche Führung des Nebenbetriebs.⁷⁸

Auch fehlt eine konkrete Aussage, welche Auswirkungen der laufende Betrieb der Raststätte auf die Nachbarschaft haben wird. Die Belastung durch Lieferverkehr mit LKW und Kleinlastern für die Ver- und Entsorgung des laufenden Betriebs der Rastanlage wird nicht berücksichtigt. In den Planfeststellungsunterlagen wird nicht dargelegt, wie die benachbarten Dörfer gegen Müll und Verkotung der Landschaft sowie gegen den Zugriff krimineller Banden, die häufig auf großen Rastanlagen aktiv sind, geschützt werden sollen.

⁷⁶ Vgl. U1, S. 68

⁷⁷ U1, S. 69

⁷⁸ U1, S. 68