



Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaft e.V.

LPV Potsdamer Kulturlandschaft.
Geschäftsstelle Gutenbergstraße 63, 14467 Potsdam

Landesamt für Bauen und Verkehr
Dezernat 21 – Anhörung/Planfeststellung
Straßen und Eisenbahnen
Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Potsdam, 12. März 2021

Einwendung gegen den Bau der einseitigen Tank- und Rastanlage „Havelseen“ an der Bundesautobahn 10 Aktenzeichen 2112-31101/0010/047

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft e.V. (LPV) setzt sich seit mehr als 20 Jahren erfolgreich für den Erhalt und die Entwicklung der Kulturlandschaft in Potsdam und im Potsdamer Nordwesten ein. Der hier diskutierte Bau der Raststätte „Havelseen“ zwischen Paaren und Kartzow, westlich der A10, widerspricht in mehreren Aspekten diesen und weiteren landschaftserhaltenden Zielen. Daher führt der LPV folgende Bedenken gegen den Bau der Raststätte „Havelseen“ am Standort Potsdam-Paaren an:

Schutz der Kulturlandschaft

Im Norden der geplanten Raststätte schließt eine Baumreihe aus sehr alten Kopfweiden an, die bereits einen großen Umfang erreicht haben, viele Höhlungen aufweisen und zahlreichen Tierarten einen Lebensraum bieten. Der LPV Potsdamer Kulturlandschaft hat diese Kopfweidenreihe im Jahr 2012 mit Unterstützung einer Förderung (ELER-Mittel und NaturSchutzFonds Brandenburg) fachgerecht gepflegt. Die Kopfweidenreihe ist außerdem von kulturhistorischer 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." (DORNBUSCH 2011).

Im Südwesten der geplanten Anlage finden sich aufgelassene Obstplantagen, die seit über 25 Jahren sich selbst überlassen sind und eine naturnahe Entwicklung vollzogen haben. Die noch lebenden sowie auch abgestorbene Bäume und offene Flächen bieten inzwischen vielen seltenen und geschützten Tieren (wie der Zauneidechse oder hügelbauenden Waldameisenarten) einen Lebensraum. Da solche Habitate in der gesamten Region immer seltener werden, kommt diesen Biotopen der Altplantagen

eine hohe Bedeutung zu. Zudem stellen sie Relikte der ursprünglichen Nutzung dar, die von den BewohnerInnen Paarens in biologischer Form weitergeführt und auch durch Vorhaben des LPV in naturnahe Streuobstwiesen überführt werden.

Landschaftsgebundene Erholung

Im UVP-Bericht (U19.6) heißt es, dass sich „Im Untersuchungsgebiet (...) keine (...) durch den Menschen für Erholungszwecke genutzten Bereiche“ befinden. Diese Behauptung ist schlichtweg falsch. Direkt im Süden grenzt ein von SpaziergängerInnen und FahrradfahrerInnen viel genutzter Plattenweg an, der die Ortschaften Satzkorn, Kartzow und Paaren miteinander verbindet. Entgegen der Aussagen des UVP-Berichtes würde die Raststätte eine wesentliche Veränderung für die Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet nach sich ziehen. Ein vermutlich hier nicht beachteter Effekt ist der Umstand, dass Raststätten durch zunehmende Vermüllung und Verunreinigung des Umlandes und der nahegelegenen Ortschaften auffallen, wie es beispielhaft bei der TR Wolfslake zu beobachten ist. Des Weiteren käme es zu einem unvermeidbaren Bruch des Landschaftsbildes zwischen einer dann mit Betriebsgebäuden, Straßen und Fahrzeugen visuell überprägten Raststätte und den im weiteren Umfeld befindlichen erlebniswirksamen Landschaftselementen wie der Kopfweiden-Reihe nördlich angrenzend an das Plangebiet, den landwirtschaftlich genutzten Feuchtwiesen, aufgelassenen Obstplantagen, Feld-Gehölzen und Gewässern. Selbst bei einem Einsatz von nur absolut notwendiger Beleuchtung mit Leuchtmitteln die in für Insekten am wenigsten (aber noch immer) schädlichen langwelligen Bereichen agieren, würden die von Raststätte ausgehenden Lichtemissionen das Landschaftsbild in erheblichen Maße beeinträchtigen. Der Bau einer derart dimensionierten Raststätte hätte eine deutlich negative, visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zur Folge, die durch gestalterische Maßnahmen (9G/A) in keinem Verhältnis ausgeglichen werden kann.

Hinzu kommt die Höhenentwicklung der geplanten Brücke über die BAB, welche mitten in der Kulturlandschaft zwischen Kartzow und Paaren ein weithin sichtbares technisches Bauwerk darstellen würde. Zudem führen die hier stattfindenden Fahrbewegungen mit ihren Lärm- und Lichtemissionen zu starken Belastungen. Dies ist im UVP-Bericht nicht ausreichend untersucht worden.

Klimaschutz

Die Stadt Potsdam hat sich 2017 mit dem Masterplan 100% Klimaschutz dazu bekannt, bis zum Jahr 2050 annähernde Klimaneutralität zu erreichen. Das darin geforderte Ziel einer „Abkehr vom fossilen Individualverkehr“ würde mit dem Neubau einer solch dimensionierten Rastanlage in weite Ferne rücken.

Der Bau der Raststätte „Havelseen“ stünde zudem im Konflikt mit den Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen von Bundes- und Landesregierung. Durch den Bau der Raststätte auf einem bisher völlig unversiegelten Acker wird auch das sogenannte „30ha-Ziel“ der Bundesregierung zur Reduzierung der Neuversiegelung durch Bebauung auf 30 ha /Tag im Jahre 2020 ein weiteres Mal konterkariert. Dies umso mehr als bereits versiegelte Alternativstandorte (Wolfslake, s. hinten) in wenigen Kilometer Entfernung vorhanden sind. Auch klimatisch haben solche großen Versiegelungsflächen durch die Wärmespeicherung und Abstrahlung bei Nacht einen negativen Effekt auf die Kalt- und Frischluftentstehung in der gesamten Umgebung.

Artenschutz

Auch aus artenschutzfachlicher Sicht ist von einem Bau der Raststätte „Havelseen“ nach bisherigem Kenntnisstand abzusehen. Aufgrund eigener Bestandserfassungen sowie Beobachtungen durch AnwohnerInnen wurden in den Jahren 2020/2021 streng geschützte Tierarten direkt auf den Flächen der geplanten Raststätte sowie in dessen unmittelbarer Umgebung nachgewiesen. Die hierdurch ermittelten Artenlisten enthalten zusätzliche Arten die in den faunistischen Gutachten aus den Jahren 2011 und 2015 nicht erfasst wurden. Diese Gutachten sind folglich nicht nur völlig veraltet und entbehren damit in ihrer Aussagekraft jeglicher Grundlage für eine fachgerechte Konfliktanalyse, sondern sind zusätzlich unvollständig. Nach einschlägiger Sichtung der beiden faunistischen Gutachten treten wiederholt Mängel in der Ausführung und Dokumentation zu Tage. Im Folgenden soll spezifisch auf die diversen Mängel eingegangen werden:

- ➔ 2011 wurden mehrere Zauneidechsen-Vorkommen auf der Ostseite der A10 dokumentiert. Allerdings fanden die damaligen Untersuchungen weiter nördlich, außerhalb der aktuell diskutierten Bereiche statt. Nicht erfasst wurden die Bereiche, die laut der aktuellen Planung für den Neubau BW 65 Ü2 (Brücke über die A 10) beräumt und überbaut werden müssten. Eigene Erfassungen im Plangebiet am 11.04.2021 an den Böschungen westlich und östlich der A10 ergaben 6 Zauneidechsen-Nachweise sowie den einer Westlichen Blindschleiche. Damit ist der Nachweis einer weiteren streng geschützten Art, die zudem durch die FFH-Richtlinie im Anhang IV europäische Beachtung genießt, im Plangebiet gesichert.
- ➔ 2015 wurde eine Kartierung an oben erwähnter Stelle nachgeholt und ein Zauneidechsen-Vorkommen nachgewiesen. Das damals festgestellte Zauneidechsen-Vorkommen unterstreicht die Annahme, dass die Ostseite der A10 dringend durch eine aktuelle Kartierung herpetologisch erfasst werden muss. Hier droht bei einem tatsächlichem Bau der Raststätte das in § 44 Abs. 1 Ziffer 1 BNatSchG verankerte Tötungsverbot von wildlebenden Tieren besonders geschützter Arten berührt zu werden.
- ➔ Bei den Erfassungen aus 2015 handelt es sich lediglich um „Ergänzende faunistische Kartierungen“ für die im Jahr 2011 erfolgte Kartierung, welche wiederum in Untersuchungsgebieten durchgeführt wurde, die mit dem derzeitigen Bebauungsplan in weiten Bereichen nicht mehr übereinstimmen. Kurz gesagt, die zugrunde gelegten Kartierungen fanden je nach Artengruppe teilweise nicht auf der derzeit beplanten Fläche statt. Der aktuell für den Raststättenbau vorgesehene Acker wurde beispielsweise in der Brutvogelkartierung 2015 überhaupt nicht berücksichtigt! Zwei Begehungen in eigener Sache Anfang 2021 deuteten auf 5 Reviere der gefährdeten Feldlerche allein auf dem beplanten Acker hin, eine Art für die Deutschland eine nationale Verantwortlichkeit trägt. Die für das Planfeststellungsverfahren hinzugezogene, „aktuellste“ Brutvogelkartierung für den derzeit diskutierten Raststätten-Standort ist folglich 10 Jahre alt (aus 2011) und damit weitgehend wertlos als Grundlage für eine Konfliktanalyse.

- 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 und Kranich genutzt. Der Autor des Berichtes aus 2015 stellt selbst klar: „Die meisten Nonpasseres-Gruppen (z. B. Enten, Gänse und Seevögel) können nicht annähernd genau mit der Revierkartierung erfasst werden“. Dem für den Raststättenbau betrachteten Acker wird aufgrund seiner Schlaggröße und derzeit intensiven Nutzung in den Auslegungsunterlagen wiederholt eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung zugesprochen. Diese Argumentation ist in Bezug auf die Bedeutung für Rast- und Zugvögel irreführend. Denn eben jene 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 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.
- Die Brutvogelkartierung von 2015 basiert auf nur 5 Feldgängen. Gemäß der Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands werden für eine aussagekräftige Brutvogelkartierung 6-10 Begehungen vorgeschlagen. Weder Uhrzeit NOCH Witterungsbedingungen während der Feldgänge werden im Bericht dokumentiert, damit ist das Ergebnis dieser Kartierung nicht vollständig nachvollziehbar und zu hinterfragen.
- Die überalterte Ausführung beider faunistischer Berichte (aus 2011 und 2015) hat zur Folge, dass die Einteilung der dort erfassten Brutvögel auf Roten Listen basiert, die für heutige Verhältnisse als völlig veraltet gelten. Um dies deutlich zu machen: Knapp ein Drittel der 52 im Jahr 2015 kartierten Vogelarten werden gemäß der aktuellen Listen (RLD 2015 und RLBB 2019) einer verschlechterten Kategorie zugeteilt, darunter die Goldammer, die laut Bericht 2015 als einer der häufigsten Brutvögel im Untersuchungsgebiet auftrat.
 - (- RLD Verschlechterung 2007 zu 2015: Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldschwirl, Goldammer, Rauchschnalbe, Rotmilan, Star
 - RLBB Verschlechterung 2008 zu 2019: Dorngrasmücke, Feldschwirl, Geldspötter, Graureiher, Mäusebussard, Neuntöter, Schilfrohrsänger, Turmfalke, Waldwasserläufer
 - einzige Verbesserungen: Rauchschnalbe für BB, Rotmilan BB, Schilfrohrsänger D, Wiesenschafstelze BB)
- Im Bericht zur Brutvogelkartierung aus 2015 wurden **keine Angaben** zu speziellen Feldterminen hinsichtlich der **Erfassung von Eulen** gemacht. Ein Feldtermin in eigener Sache auf dem Acker des geplanten Raststätten-Standortes im Februar 2021 ergab einen Nachweis von frischem Eulenkot sowie Gewöllen (Waldkauz oder Schleiereule) in einem Häuschen am Rande des Ackers. Eine spezifische Erfassung von durch die BArtSchVO streng geschützten nachtaktiven Eulen ist innerhalb einer vollständigen Erfassung der Brutvogelpopulation unerlässlich.

- Die Liste der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen und potenziell vorkommenden europäischen Vogelarten (prüfrelevante Arten) aus U19.2 (Artenschutzfachbeitrag) ist nicht vollständig bzw. nicht mehr aktuell. Eigene Aufnahmen Anfang 2021 haben Vorkommen von Wiesenpieper (RLD: 2, RLBB: 2), Heidelerche (RLD: V, RLBB: V), Wanderfalke (RLBB: 3), Habicht (RLBB: V), Rotkehlchen und Saatgans ergeben. Dies zeigt einmal mehr, dass die vorhandenen Ergebnisse der faunistischen Kartierungen aufgrund mangelnder Aktualität nicht (mehr) für eine Bewertung des Standortes verwendet werden können.
- Die **Quartiersuche für Fledermäuse** ist mittlerweile 10 Jahre alt und damit für eine heutige Bewertung **ohne jegliche Relevanz**. Die Kopfweidenreihe im Norden des Untersuchungsgebietes hat großes Potenzial für Sommer- und Winterquartiere verschiedener Fledermausarten. Diese müssten durch eine aktuelle Kartierung erfasst werden. Hinzu kommt, dass nach 2015 ein Gebäude am nördlichen Rand des betroffenen Ackers errichtet wurde, welches ebenfalls auf Feldermausquartiere untersucht werden müsste. Nach Inaugenscheinnahme des Gebäudes verfügt es über ein hohes Potenzial an Spaltenquartieren.

Zusammenfassend ist aus artenschutzfachlicher Sicht ein aktuelle (nicht älter als 3 Jahre) und vollständige (zusätzlich Zug- und Rastvogelkartierung sowie Eulenvögel) faunistische Kartierung unerlässlich, um eine fachliche Diskussion über den Bau der geplanten Raststätte an diesem Standort durchführen zu können. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist diese **Grundlage schlichtweg nicht vorhanden**.

Mangelhafte Eingriffskompensation

Gemäß der Maßnahmenblätter (U9.3) soll für Brutvögel und Zauneidechsen ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG umgangen werden, indem die Bauzeitplanung auf den Zeitraum außerhalb deren Aktivitätszeit (Baufeldfreimachung zwischen 01.10. und 14.02.) ausgewichen wird (Maßnahme 11V_{CEF}). Mit dieser Maßnahme deckt man allerdings in keinerlei Hinsicht die Vermeidung eines Tötungsverbotes für die Zauneidechse ab, die in den Wintermonaten in unterirdischen Quartieren von wenigen Dezimetern Tiefe verweilt. Bei in dieser Zeit durchgeführten Bauarbeiten die auch immer entsprechende Erdbewegungen und Bodeneingriffe mit sich bringen, würden die überwinterten Tiere ohne eine Möglichkeit auf Flucht getötet werden. Es ist nicht nachvollziehbar in welcher Form Zauneidechsen durch eine derartige Bauzeitenregelung geschont werden sollten. Anders als im UVP-Bericht behauptet, bedarf es für diese Art einer Ausnahmeprüfung gemäß § 45 BNatSchG für dieses Vorhaben.

Des Weiteren soll die durch den Raststättenbau entstehende visuelle Überprägung der Landschaft durch gestaltende Maßnahmen der Rastanlage (Maßnahme 9G/A) „ausgeglichen“ werden. Im besten Falle kann das Erscheinungsbild einer Raststätte durch Sichtschutz und Gehölzpflanzungen zwar abgemildert werden, aber von einem Ausgleich für das derzeit bestehende Landschaftsbild, das durch eine vielgestaltige Kulturlandschaft sowie durch ackerbauliche Nutzung geprägt ist, kann nicht die Rede sein.

Ähnlich verhält es sich mit dem negativen Einfluss der Lichtemissionen die mit einem Raststättenbau einhergehen würden. Laut Unterlage U9.3 soll dieser Konflikt durch „Insektenverträgliche Beleuchtung“ (Maßnahme 2V_{ASB}) beseitigt werden. Der Einsatz von langwelligem Licht soll die Lockwirkung auf nachtaktive Insekten und somit die Gefahr verringern, dass Fledermäuse durch ein vermehrtes Vorkommen von Beutetieren in den fließenden Verkehr gelockt und dort verletzt oder getötet werden. Dennoch besteht selbst bei dem Einsatz der derzeit modernsten Technik in Hinsicht auf sogenannte „Insektenverträgliche Beleuchtung“ das Problem, dass Insekten durch das Licht (wenn auch im geringeren Maße) angelockt werden. Folglich wird die Beeinträchtigung nicht vermieden, sondern bestenfalls geringfügig verringert.

Biotopverbund

Ein im UVP-Bericht lautendes Zitat fasst diesen Aspekt recht gut zusammen: „So kann das verzweigte Grabensystem mit den angrenzenden feuchten Wiesen sowie Gehölzstrukturen und Ufersäumen besonders entlang des Satzkornschen Grabens als Biotopkomplex beschrieben werden. Aufgrund seiner Vielfältigkeit, seines Struktureichtums, seiner engräumigen Verzahnung und der geringen Nutzungsintensität ist dieses Gebiet als bedeutsamer ökologischer Funktionsraum einzustufen.“

Die im Untersuchungsgebiet im Norden befindliche Niederung mit verschiedenen unter Schutz stehenden Biotopen (Biotoptypcode 07111 und 051032), besitzt hohen ökologischen Wert in Bezug auf den Biotopverbund. Durch den Bau der Raststätte würden Bereiche dieser Niederung entweder überbaut werden oder direkt an neu gebaute Straßen angrenzen. Die negativen Auswirkungen in diesen sensiblen Bereichen können nicht durch einen Schutzzaun (Maßnahme V3) ausgeglichen werden. Auf der Ostseite der A10 müsste im Zuge des Neubaus BW 65 Ü2 (Brücke über die A 10) ein Graben sogar komplett verlegt werden. Aus den Auslegungsunterlagen wird nicht ersichtlich, wie dieser Graben wiederhergestellt, geschweige denn für dessen Verlust Ausgleich geschaffen werden soll. Im Nordosten und Südwesten des betroffenen Ackers befinden sich mit Großseggen-Schwarzerlenwäldern und perennierenden Gewässern, weitere geschützte Biotope die im Biotopverbund eine erhebliche Rolle spielen, aber durch den Betrieb einer Raststätte optischen, akustischen und schadstoffbedingten Belastungen ausgesetzt wären.

Die geplante Raststättenfläche liegt im Verbund der Vogelschutzgebiete (SPA) Döberitzer Heide und „Mittlere Havel“ und hier sogar recht nah am Schutzgebiet selbst. Insbesondere für die Avifauna stellt dieser Verbund eine hohe Bedeutung dar, die auch durch den westlichen Berliner Ring (BAB 10) für die fliegenden Individuen nicht unterbrochen wird. Durch den Bau einer solch großen, beleuchteten und stark frequentierten Anlage würde der Austausch zwischen den hochwertigen und einem besonderen Schutz (EU-NATURA2000-Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung) unterliegenden Gebiete erheblich gestört bzw. sogar ganz unterbunden. Dies steht im Gegensatz zu der in der FFH-Vorprüfung (U.19.5) aufgestellten Behauptung, dass beide Gebiete durch Verkehrswege räumlich getrennt vom Untersuchungsgebiet liegen und folglich eine Beeinträchtigung unwahrscheinlich sei.

Auf Artniveau betrachtet, soll beispielhaft kurz das regelmäßige Vorkommen von Kiebitz und Graugans im Untersuchungsgebiet betrachtet werden. Beide Arten

kommen sowohl im SPA-Gebiet „Mittlere Havel“ sowie SPA-Gebiet „Döberitzer Heide“ vor und nutzen die Niederungen im Norden der geplanten Raststätte als Nahrungs- oder Brutrevier. Bei einer Fluchtdistanz von 400 m (Kiebitz) und 200 m (Graugans) wäre eines der letzten Trittsteinbiotope zwischen beiden SPA-Gebieten für diese und andere Arten verloren. Der Aussage der FFH-Vorprüfung (U19.5), dass „Für beide Arten (...) ein Ausweichen in ungestörte Bereiche sicher angenommen werden [kann].“ muss widersprochen werden, da der für die beiden Arten notwendige Biotoptyp der Feuchtwiesen ausschließlich im Norden des betroffenen Ackers die West- und Ostseite der A10 miteinander verbindet und auch nur hier in eine flächenmäßig bedeutsame Größe erreicht. Des Weiteren verfehlt die grundsätzliche Annahme, dass sich geschützte Tierarten durch die vorhersehbare Entwertung ihrer Habitate in die vorhandenen Schutzgebiete zurückziehen mögen, die Notwendigkeit des genetischen Austausches zwischen den Schutzgebieten. Diese müssen durch den Erhalt von Biotopverbänden erhalten bleiben. Eine genauere Betrachtung mit diesem Thema sollte in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung tiefgründig diskutiert werden.

Lichtverschmutzung

Wirkung auf den Menschen: Die gesamte Rastanlage muss laut Erläuterungsbericht (U1) auf einer Aufschüttung von mind. 0,70 m bis ca. 2,20 m errichtet werden. Dies führt zu einer weiteren Verbreitung der Lichtemissionen in der umgebenden Landschaft auf dem ohnehin bereits exponierten Standort. Dadurch entstünde für die AnwohnerInnen aus den direkten Nachbarschaftsorten Kartzow und Paaren ein zusätzlicher Lichtemittent der in erheblichem Maße zur Lichtverschmutzung der ansonsten weitgehend unbeleuchteten Kulturlandschaft beitrüge.

Wirkung auf die Fauna:

Fledermäuse haben sich über Millionen von Jahren auf das Leben im Dunkeln spezialisiert, daher sind alle europäischen Fledermausarten zum Schutz vor Prädatoren auf lichtarme Gebiete angewiesen (RYDELL & SPEAKMAN 1995, RYDELL 1986, 1991). Der direkte negative Einfluss durch eine von der Raststätte unvermeidlich ausgehende Lichtverschmutzung auf Fledermäuse ist bisher in keiner der Unterlagen der öffentlichen Auslegung thematisiert worden. Dabei ist dieses Thema für diese streng geschützten Tiere gut untersucht und von lebensnotwendiger Bedeutung. Der negative Effekt von selbst geringen Lichtmengen (4,2 lux in 1,75m Höhe) auf die Flugaktivität von Fledermäusen wurde bereits mehrfach in Studien belegt (KUIJPER et al. 2009, MCGUIRE & FENTON 2010, STONE et al. 2012, LACOEUILHE et al. 2014, LEWANZIK & VOIGT 2017). Selbst beim Einsatz von Leuchtmitteln mit „Insekten-schonendem“, also kurzweiligem Licht und Leuchtmitteln ohne UV-Anteil, wurden in der Praxis mehrfach negative Effekte auf Fledermäuse nachgewiesen (LEWANZIK & VOIGT 2016, STONE et al. 2009, AZAM et al. 2015b, STONE et al. 2012). Die Bezeichnung „Insektenverträgliche Beleuchtung“ (Maßnahme 2V_{ASB}) muss außerdem als irreführend gekennzeichnet werden, da bisher keine künstliche Beleuchtungstechnik existiert, die keinen negativen Effekt auf Insekten sowie nachtaktive Tiere (Fledermäuse, Eulen) hat (VOIGT et al. 2018). Es handelt sich hier lediglich um „das geringste Übel“, aber eine Vermeidung im engeren Sinne findet durch eine angepasste Beleuchtung nicht statt.

Lärmemissionen

Lärmimmissionen durch deutlich erhöhten LKW-Verkehr insbesondere über die Brücke über die BAB10, womit allein aufgrund der Höhe eine starke Wirkung auf die ganze Umgebung einhergeht.

Alternativstandorte

Der Bau der Raststätte Havelseen ist nicht alternativlos. Der Erhalt und dann notwendige Ausbau der bereits bestehenden Raststätte Wolfslake ca. 23 km und etwa 13 Minuten Fahrzeit nördlich der geplanten Raststätte, wird von der Gemeinde Schönwalde-Glien ausdrücklich gewünscht. Der in Wolfslake derzeit fehlenden Erschließung mit Trinkwasser und der Entsorgung von Abwasser könnte möglicherweise durch einen Anschluss an die vorhandenen Trink- und Abwasserleitungen der benachbarten Ortslagen begegnet werden. Eine derartige Prüfung ist einem Neunbau in jedem Falle vorzuziehen!

Eines der Hauptargumente für den Neubau besteht in der Notwendigkeit der Schaffung zusätzlichen Parkangebots für LKWs und Busse. Die geplante Raststätte „Havelseen“ hat jedoch lediglich 14 zusätzliche Stellplätze vorgesehen. Eine Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Anlage Wolfslake könnte den Verlust und die Entwertung bisher erhaltener Biotope und Lebensräume geschützter Tierarten verhindern. Auch sind erheblich weniger geschützte und ökologisch hochwertige Gebiete in der Nähe von Wolfslake vorhanden. Ebenso ist das Gebiet nicht für die landschaftsgebundene Erholung in dem Maße wie die Kulturlandschaft um Potsdam geeignet und auch nicht so frequentiert. Es würden also durch die deutlich geringe Siedlungsdichte der Umgebung auch sehr viel weniger Menschen durch diese Alternative beeinträchtigt.

Auch aus landwirtschaftlicher Sicht wäre die Erweiterung von Wolfslake vorzuziehen. Die Bodenrichtwerte für den Acker der geplanten Raststätte „Havelssen“ werden mit bis zu 50 angegeben, wohingegen die Bodenrichtwerte der Äcker bei Wolfslake West bei maximal 35 liegen (© GeoBasis-DE/LGB (2021), dl-de/by-2-0).

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass laut Koalitionsvertrag des Landes Brandenburg, der Erhalt von Straßen Vorrang vor einem Neubau hat.

Mit freundlichen Grüßen,