Aktenzeichen: 0115-553-13-67-5

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mecklenburg-Vorpommern

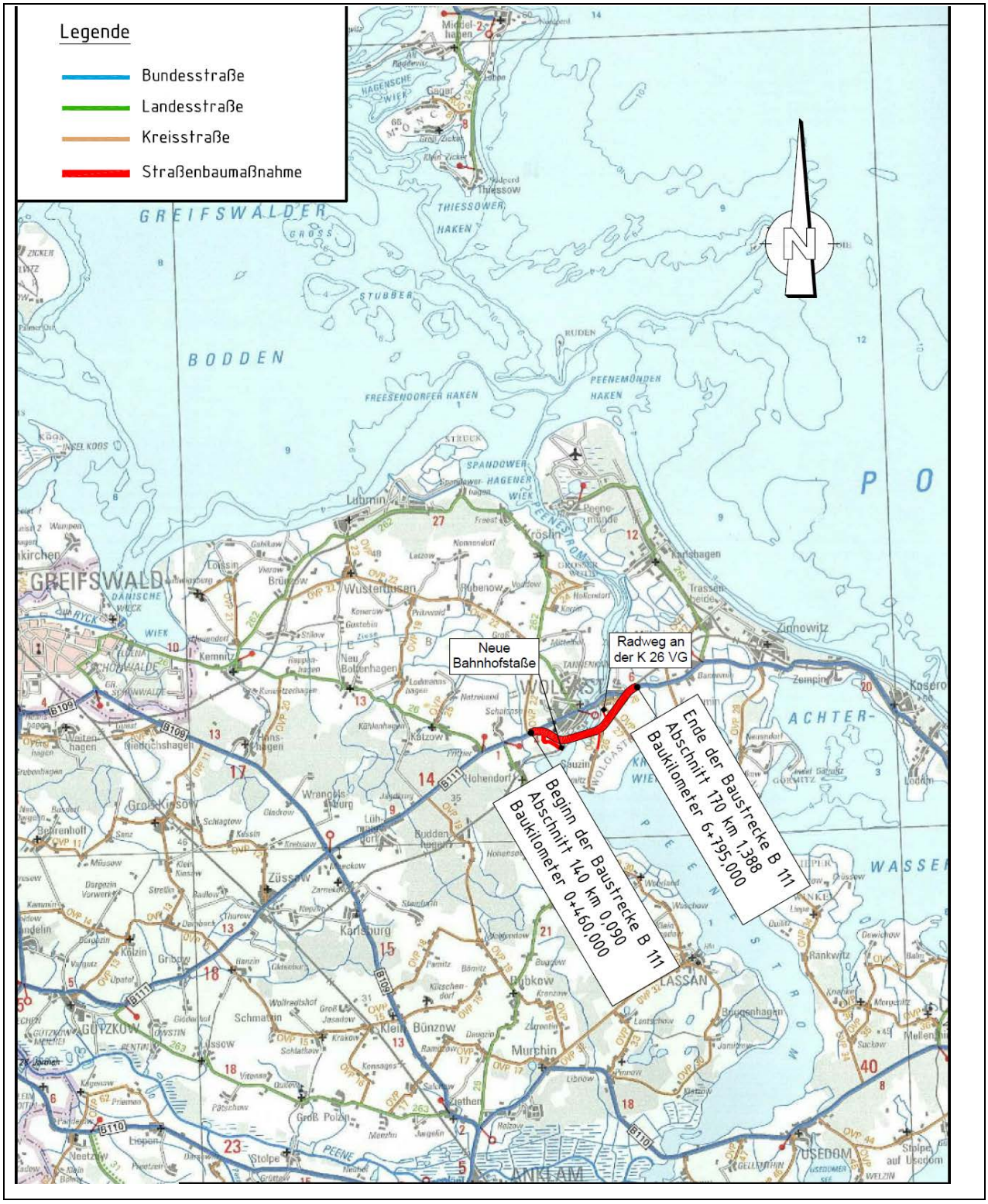
Planfeststellungsbehörde



Planfeststellungsbeschluss
zum Bauvorhaben
B 111 Neubau der Ortsumgehung Wolgast einschließlich neuer Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26

Rostock, 12.01.2021

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte 2
Inhaltsverzeichnis 3
1. Feststellung des Planes 11
1.1 Eingeschlossene Entscheidungen –Widmung Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen 11
1.1.1 Widmung und Umstufung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes 11
1.1.1.1 Widmung der Ortsumgehung Wolgast 11
1.1.1.2 Widmung der Neuen Bahnhofstraße und verlängerte Leeraner Straße 11
1.1.1.3 Widmung Radwege 11
1.1.1.4 Umstufung der Bundesstraße B 111 alt 12
1.1.1.5 Zuordnung des übrigen Wegenetzes 12
1.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis 13
1.1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis gegenüber dem Straßenbauamt Neustrelitz 13
1.1.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis gegenüber der Stadt Wolgast 16
1.1.3 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen 18
1.1.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen 18
1.1.3.2 Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura-2000-Gebiete 19
1.1.3.3 Zulässigkeit nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG, Artenschutz 19
1.1.3.4 Befreiung vom Verbot des § 26 BNatSchG i.V.m. § 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Nr. 1 LSG VO „Insel Usedom mit Festlandgürtel“ 19
1.1.3.5 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V 20
1.1.3.6 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V 20
1.1.3.7 gesetzlich geschützte Biotope § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG 20
1.1.4 Gewässerbau und -unterhaltung 21
1.1.5 strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG 21
1.1.6 Denkmalschutz 25
1.1.7 forstwirtschaftliche Genehmigungen 25
1.1.7.1 Waldumwandlung 25
1.1.7.2 Nutztierhaltung im Wald 26
1.1.8 verkehrsrechtliche Anordnung 26
1.2 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt 27
1.3 Entscheidungen über Einwendungen 27
1.3.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen 27
P 20 27
P 08 und P 31 27
1.3.2 Zurückweisungen 27

1.4 Planfestgestellte Unterlagen 28
1.5 Nebenbestimmungen 40
1.5.1 Baubeginn 40
1.5.2 Ausführungsunterlagen 40
1.5.3 Unterrichtungspflichten 40
1.5.3.1 Unterrichtung laufend 40
1.5.3.2 Unterrichtung 6 Monate vor Baubeginn 40
1.5.3.3 Unterrichtung mit mindestens 18 Monaten vor Baubeginn 41
1.5.3.4 Unterrichtung mindestens 6 Wochen vor Baubeginn 41
1.5.3.5 Unterrichtung mindestens 4 Wochen vor Baubeginn 41
1.5.3.6 Unterrichtung mindestens 2 Wochen vor Baubeginn 42
1.5.3.7 Zusätzliche Unterrichtungspflichten 42
1.5.3.8 Unterrichtung nach Fertigstellung des Vorhabens 42
1.5.4 Natur- und Landschaftsschutz 42
1.5.4.1 Umweltbaubegleitung, umweltschonende Baudurchführung 42
1.5.4.2 Einbindung zuständige Fachbehörden 43
1.5.4.3 Umsetzung landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen 43
1.5.4.4 Erdmateriallagerung 43
1.5.4.5 Rekultivierung, Anlage von Böschungen, Straßenbegleitflächen u. Grabenanschnitten 44
1.5.4.6 Ergänzende Vorgaben zum Artenschutz 44
1.5.4.7 Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG 44
1.5.4.8 Kompensationsverzeichnis 45
1.5.4.9 Bodenvorbereitung vor Neuanlage einer Waldfläche, Maßnahme 10E 45
1.5.5 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht 46
1.5.5.1 Gewässerschutz 46
1.5.5.2 Abwasser 46
1.5.5.3 Gewässerbau und –unterhaltung 46
1.5.5.4 Trinkwasser 46
1.5.5.5 Badegewässerschutz 47
1.5.5.6 Wasserbuch 47
1.5.6 Abfallwirtschaft / Bodenschutz 47
1.5.7 Denkmalschutz 48
1.5.8 Kataster- und Vermessungswesen 49
1.5.9 Zufahrten 50
1.5.10 Landwirtschaft 50
1.5.10.1. Drainagen 50
1.5.10.2. Nutz- und Erreichbarkeit von Flächen 50

1.5.10.3. Vorübergehende Flächeninanspruchnahme 50
1.5.11 forstwirtschaftliche Belange 50
1.5.12 Verkehrsrechtliche Belange 51
1.5.13 Immissionsschutz 51
1.5.13.1. Lärmimmissionsschutz während der Baudurchführung 51
1.5.13.2. Entschädigungsansprüche aus Lärmbetroffenheit 52
1.5.13.3 Einzelne Regelungen zum Schutz vor Baulärm 52
1.5.13.4 Staubentwicklung während der Bauphase 52
1.5.13.5 Erschütterungsträchtige Bauarbeiten 52
1.5.13.6. Schallemission unter Wasser 53
1.5.14 Munitionsfunde / Katastrophenschutz 53
1.5.15 Versorgungsleitungen 54
1.5.15.1 Deutsche Telekom Technik GmbH (TöB 28) 54
1.5.15.2 E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV (TÖB 29) 55
1.5.16 Kreuzungsvereinbarungen 55
1.5.16.1 Kreuzungsvereinbarung mit der UBB 55
1.5.16.2 Kreuzungsvereinbarung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 56
1.5.17 Belange der Bundeswehr 56
1.5.18 Stellflächen Brückenprüffahrzeuge 56
1.6 Zusagen 57
2. Sachverhalt 62
2.1 Beschreibung des Vorhabens 62
2.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahmen 62
2.1.2 Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz 63
2.2 Vorgängige Planungsstufen 64
2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 64
2.2.2 Raumordnung / Landesplanung 64
2.2.3 Linienbestimmung 65
3. Entscheidungsgründe 67
3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung 67
3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 67
3.1.2 Verfahren 68
3.1.2.1. Zuständigkeit 68
3.1.2.2. Anhörungsverfahren 68
3.1.3. Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung 71
3.1.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG 72
3.1.4.1 Daten- und Bewertungsgrundlage 73

3.1.4.2 Umweltrelevante Merkmale und Wirkfaktoren der Vorhaben 73
3.1.4.3 Auswirkungen auf die Umwelt und ihre Bestandteile sowie deren Wechselwirkungen .. 75
3.1.4.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit 75
3.1.4.3.2 Schutzgut Tiere 84
3.1.4.3.3 Schutzgut Pflanzen 105
3.1.4.3.4 Schutzgut Biologische Vielfalt 112
3.1.4.3.5 Schutzgut Fläche und Boden 117
3.1.4.3.6 Schutzgut Wasser 122
3.1.4.3.7 Schutzgut Klima und Luft 129
3.1.4.3.8 Schutzgut Landschaft 133
3.1.4.3.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter 137
3.1.4.3.10 Wechselwirkungen 142
3.1.4.3.11 Seveso Störfallanlagen 144
3.1.4.3.12 Kumulation 144
3.1.4.4. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich sowie Ersatzmaßnahmen 145
3.1.4.4.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 145
3.1.5 Vorläufige Anordnungen gemäß § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz 153
3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung 154
3.2.1 Planungsermessen 154
3.2.2 Planrechtfertigung 154
3.2.2.1 Allgemein 154
3.2.2.2 Planrechtfertigung B 111 Neubau der OU Wolgast, Neue Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26 155
B 111 Neubau der OU Wolgast 155
Neubau der Neuen Bahnhofstraße mit straßenbegleitenden Radweg 156
Neubau des straßenbegleitenden Radweges an der Kreisstraße VG 26 156
Ersatzneubau Querung Ziese im Zuge der B 111 157
3.2.2.3 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung 157
Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung im Bestand 157
Verkehrsentwicklungsprognose 158
3.2.3 Planungsvarianten 159
3.2.3.1 Rechtlicher Ausgangspunkt 159
3.2.3.2 Beschreibung der Varianten 160
3.2.3.2.1 Varianten der Trassenführung B 111 OU Wolgast 160
3.2.3.2.2 Varianten der Peenestromquerung 166
3.2.3.2.3 Varianten der Neuen Bahnhofsstraße 168

3.2.4.2.4 Varianten des Radweges an der Kreisstraße VG 26 ... 169
3.2.3.3 Variantenabwägung ... 169
3.2.3.3.1 Varianten der Trassenführung B 111 OU Wolgast ... 169
3.2.3.3.2 Varianten der Peenestromquerung ... 178
3.2.3.3.3 Varianten der Neue Bahnhofsstraße ... 179
3.2.3.3.4 Variante des Radweges an der VG 26 ... 180
3.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG ... 180
3.2.4.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit ... 180
3.2.4.2 Schutzgut Tiere ... 183
3.2.4.3 Schutzgut Pflanzen ... 192
3.2.4.4 Schutzgut Biologische Vielfalt ... 193
FFH-Verträglichkeit des „FFH-Gebietes Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302, GGB) ... 194
FFH-Verträglichkeit des EU-Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA) ... 197
3.2.4.5 Schutzgut Wasser ... 198
3.2.4.6 Schutzgut Fläche und Boden ... 199
3.2.4.7 Schutzgut Klima und Luft ... 200
3.2.4.8 Schutzgut Landschaft ... 201
3.2.4.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter ... 203
3.2.4.10 Wechselwirkungen ... 204
3.2.4.11 Seveso Störfallanlagen ... 205
3.2.4.12 Kumulation ... 205
3.2.5 Öffentliche Belange ... 205
3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung ... 205
3.2.5.2 Begründung der Widmungsentscheidung ... 206
3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege ... 210
3.2.5.3.1. Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 13 ff BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V Eingriffe in Natur und Landschaft ... 210
3.2.5.3.2. Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG (FFH-Prüfung) ... 229
3.2.5.3.3. Zulässigkeit des Vorhabens nach § 44 BNatSchG ... 299
3.2.5.3.4. Zulässigkeit des Vorhabens nach Landschaftsschutzgebietsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom und Festlandsgürtel“ ... 348
3.2.5.3.5 nachträgliche Anordnung und Sachstandsbericht ... 355
3.2.5.4 Immissionsschutz ... 356
3.2.5.4.1. Lärmschutz ... 356
3.2.5.4.2. Luftschadstoffe ... 359

3.2.5.5. Abfallwirtschaft /Bodenschutz nach Pkt. 1.5.6 361
3.2.5.6 Denkmalschutz nach Pkt. 1.1.6 361
3.2.5.7 Kataster- und Vermessungswesen nach Pkt. 1.5.8 362
3.2.5.8 Munitonsfunde und Katastrophenschutz (Pkt. 1.5.14) 363
3.2.5.9 Städtebau und gemeindliche Belange 364
3.2.5.9.1 Stadt Wolgast und Gemeinden 364
TÖB 1 Stadt Wolgast 364
TÖB 1.2 Amt Am Peenestrom – Gemeinde Sauzin 368
TÖB 1.3 Amt Am Peenestrom – Gemeinde Krummin 369
TÖB 2 Amt Usedom Nord, Gemeinde Mölchow 370
TÖB 3 Amt Usedom Süd - Gemeinde Loddin 371
3.2.5.9.2 Infrastruktur 372
TÖB 26 Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) 372
TÖB 27 Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 387
TÖB 23 Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg (IHK) 388
TÖB 35 Straßenbauamt Neustrelitz 388
3.2.5.10 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht 391
3.2.5.10.1 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) 391
3.2.5.10.2 Fachbeitrag Meeresstrategierichtlinie (MSRL) 397
3.2.5.10.3. Einleitung von Oberflächenwasser 399
3.2.5.10.4. Wasserschutzgebiete 405
3.2.5.10.5. Gewässerbau und Unterhaltung 405
3.2.5.10.6. Trinkwasser 408
3.2.5.10.7 Badegewässerschutz 408
3.2.5.10.9 Hochwasserschutz 409
3.2.5.10.10 strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG nach Entscheidung Punkt 1.1.5 410
3.2.5.11 forstwirtschaftliche Belange nach Pkt. 1.5.11 419
3.2.5.12 Fischerei 421
3.2.5.13 Versorgungsleitungen 422
TÖB 28, Deutsche Telekom Technik GmH 422
TöB 29 E.DIS Netz GmbH - Regionalbereich MV 423
TÖB 33 Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH 423
3.2.5.14 Belange der Bundeswehr 424
3.2.5.15 Einzelne Einwendungen und Stellungnahmen 424
TÖB 5 LK Vorpommern-Greifswald, Amt für Bau u. Naturschutz SG Naturschutz 424
TÖB 6 StALU Vorpommern - Abteilung Naturschutz 428

V 1 BUND M-V 438
3.2.5.21 Sonstiges 451
3.2.6 Individualbetroffenheiten 452
Rechtlicher Ausgangspunkt 452
3.2.6.1 Einwendungen zu Trassenführung und Variantenwahl 453
Bereich Wolgast 453
P 01 453
P 04 455
P 11 456
P 23 460
Bereich der Insel Usedom 462
P 2 462
P 10 464
3.2.6.2 Einwendungen zu eigentumsrechtlichen Betroffenheiten 466
P 18 466
P 20 467
P 07 475
P 21 476
P 24 477
P 12 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast 479
P 03 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast 481
P 16 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast 481
P 17 482
P 06 486
P 22 490
P 14 492
P 08 496
P 28 und Unterschriftenliste 500
P 13 506
P 25 511
P 5 514
P 26 515
P 27 516
P 9 517
P 15 und P 19 517
P 29 518
P 30 519

P 31 520
3.2.7 Gesamtabwägung 521
4. Sofortige Vollziehung 522
5. Rechtsbehelfsbelehrung 523
6. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes 524

1. Feststellung des Planes

Der von der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern vorgelegte Plan für die Bauvorhaben:

- B 111 Neubau der Ortsumgehung Wolgast
- Neuer Bahnhofstraße und
- Radweg an der Kreisstraße VG 26

wird mit aus den eingeschlossenen Entscheidungen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern, Ergänzungsblättern und Violetteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

1.1 Eingeschlossene Entscheidungen –Widmung Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen

1.1.1 Widmung und Umstufung; Zuordnung des übrigen Wegenetzes

1.1.1.1 Widmung der Ortsumgehung Wolgast

Gemäß § 2 Abs. 6 Sätze 2 und 4 i.V.m. Abs .1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wird die Neubaustrecke der B 111 Ortumgehung Wolgast von der Anbindung an die vorhandene Bundesstraße Nr. 111 westlich der Stadt Wolgast (Festland) im Abschnitt 140 bei Straßen-km 0,090 bis zur Anbindung an die vorhandene Bundesstraße B 111 östlich der Stadt Wolgast (Insel Usedom) mit Verkehrsfreigabe als Bundesstraße B 111 in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gewidmet.

1.1.1.2 Widmung der Neuen Bahnhofstraße und verlängerte Leeraner Straße

Gemäß § 7 Abs. 4 i.V.m. § 3 Nr. 3 Straßenwegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) wird die Neubaustrecke der Neuen Bahnhofstraße von der Anbindung Knotenpunkt B 111 - OU / Anschluss West (Kreisverkehr West) bei Bau-km 100+373,191 bis zur Anbindung an den Knotenpunkt „Neue Bahnhofstraße“ / vorhandene Bahnhofstraße bei Bau-km 101+270 (Achse 702) einschließlich fahrbahnbegleitendem Radweg als Gemeindestraße (§ 3 Nr. 3 StrWG M-V) in der Baulast der Stadt Wolgast gewidmet. Die Verlängerung der Leeraner Straße von der Anbindung an die vorhandene Leeraner Straße bei Bau-km 100+010 bis zur Anbindung an den Knotenpunkt B111 – OU / Anschluss West (Kreisverkehr West) bei Bau-km 100+247 (Achse 702) einschließlich fahrbahnbegleitendem Radweg wird gemäß § 7 Abs. 4 i.V.m. § 3 Nr. 3 StrWG M-V als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Wolgast gewidmet.

1.1.1.3 Widmung Radwege

Radweg – Bestandstraße B 111

Gemäß § 2 Abs. 6a FStrG gilt die Neubaustrecke des nördlich der B 111 verlaufenden Radwe-

ges beginnend westlich der Ziese (Bau-km 141+000) bis Bau-km 141+685 (Beginn des Rückbaus der B 111 alt) als Bestandteil der Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als gewidmet.
Mit dem Neubau der OU Wolgast wird die Bestandstrasse der B 111 ab Bau-km 141+685 bis Bau-km 142+123 zu einem neuen Radweg zurückgebaut.
Der Radweg im Streckenbereich der zurückgebauten B 111 (alt) ab Bau-km 141+685 bis zum Anschluss des vorhandenen Radweges am Beginn der Ortsdurchfahrt Wolgast (Bau-km 142+123) wird als Bundesfernstraße gemäß § 2 Abs. 6 FStrG gewidmet, obwohl sie einen Teil ihrer Verkehrsbedeutung (Kraftfahrzeugverkehr) als Bundesfernstraße verloren hat.

Radweg an der Kreisstraße VG 26

Im Zuge der Verlegung der Kreisstraße VG 26 wird ein neuer Radweg fahrbahnbegleitend auf der westlichen Seite der Kreisstraße gebaut.
Der Radweg gilt gemäß § 7 Abs. 4 StrWG MV als Bestandteil der Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Vorpommern-Greifswald als gewidmet.

1.1.1.4 Umstufung der Bundesstraße B 111 alt

Mit der widmungsgemäßen Unterverkehrsstellung der Bundesstraße B 111 Ortsumgehung Wolgast wird der Teilabschnitt der B 111 vom Knoten Postweg (Abschnitt 140, ca. km 0,800) bis zum Platz der Jugend (Abschnitt 140, km 2,597) mit einer Länge von ca. 1.797 m wegen der Verkehrsbedeutung zur Gemeindestraße nach § 3 Nr. 3 StrWG M-V in der Baulast der Stadt Wolgast gemäß § 2 Abs. 4 FStrG abgestuft.
Der Abschnitt der heutigen B 111 in der Ortsdurchfahrt Wolgast zwischen dem bestehenden Knotenpunkt B 111 / L 262 bis zum geplanten Knotenpunkt Ost wird mit der Verkehrsfreigabe der B 111 Ortsumgehung Wolgast gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG zur Landesstraße L 262 (§ 3 Nr. 1 StrWG M-V) in der Baulast des Landes Mecklenburg-Vorpommern abgestuft.

1.1.1.5 Zuordnung des übrigen Wegenetzes

Durch das Neubauververfahren resultierende Änderungen und Ergänzungen des Wegenetzes:

Verlegung des Postweges

Der verlegte Postweg dient der Erschließung angrenzender Flurstücke und den Kleingärten der KGA „Am Zieseberg“. Die Baulast als sonstige öffentliche Straße gemäß § 3 Nr. 4 StrWG MV verbleibt wie zuvor bei der Stadt Wolgast.

Wirtschaftswege 1 und 2

Der vorhandene Wirtschaftsweg 1 zwischen Mahlzow und der Kompostieranlage wird angeho-

ben und mittels Bauwerk 8 über die B 111 OU Wolgast überführt und ausgebaut. Der vorhandene Wirtschaftsweg 2 zwischen Mahlzow und Krummin wird ausgebaut und neu angebunden. Die neu hinzugekommenen Straßenteile gelten mit der Überlassung für den öffentlichen Straßenverkehr als gemäß § 7 Abs. 4 StrWG M-V als Bestandteil der sonstigen öffentlichen Straße (§ 3 Nr. 4 StrWG M-V) in der Baulast der Stadt Wolgast gewidmet.

1.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis gegenüber dem Straßenbauamt Neustrelitz

Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 122 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1408) geändert worden ist (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) und dem Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landeswassergesetz – LWaG M-V) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V S. 669), zuletzt geändert am 5. Juli 2018, GVOBl. M-V S. 221, 228, wird dem

Straßenbauamt Neustrelitz

im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) für Gewässer I. Ordnung die widerrufliche Erlaubnis erteilt, schadloses Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser) unter Beachtung der nachstehenden Auflagen und Hinweise in ein Gewässer (Peenestrom) einzuleiten. Zur Begründung dieser Entscheidung wird auf Punkt 3.2.5.10.3 verwiesen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung beinhaltet:

1. die Einleitung von Abwasser, das baubedingt im Zuge der Errichtung der Brückenpfeiler über den Peenestrom (Bauwerk 5, Achsen 80 -180 und zwei Hilfsstützen zwischen Achse 80 und 100) anfällt, über Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheider in den Peenestrom,
2. die dauerhafte Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser (Abwasser gem. § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG) der OU Wolgast aus den Entwässerungsabschnitten 2 und 3 über Regenwasserbehandlungsanlagen und die Einleitstelle (ESL) 5 und 7 in den Peenestrom.

Örtliche Lage der Einleitung:
Land: Mecklenburg-Vorpommern
Gewässer: Peenestrom

ELS	Abscheideranlagen	Ort	Rechtswert/ Hochwert
5	Sedimentationsanlage mit integriertem Leichtflüssigkeitsabscheider	Wolgast	5.419.411 / 5.991.206

ELS	Abscheideranlagen	Ort	Rechtswert/ Hochwert
7	Regenklärbecken mit Tauchwand und Sandfangschacht mit Tauchwand	Sauzin	5.420.401/ 5.991.302

Nebenbestimmungen

Anfallendes Abwasser/ wassergefährdende Stoffe im Zuge der Bautätigkeit

1. Vor der Errichtung und Inbetriebnahme der vorgesehenen Abscheideranlagen (u. a. Absetzanlagen, Leichtflüssigkeitsabscheider), in denen das anfallende und gesammelte Abwasser aus dem Bereich der Arbeitsstege und Pontons behandelt und anschließend in den Peenestrom eingeleitet werden soll, sind dem StALU VP die ausreichende Dimensionierung der Abscheideranlagen nachzuweisen und eine zeichnerische Darstellung der Anlagen vorzulegen.
2. Der Austritt wassergefährdender Stoffe z. B. infolge von Störfallen oder Havarien in den Peenestrom ist unverzüglich beim StALU VP oder einer Polizeidienststelle anzuzeigen. Die Verpflichtung besteht auch bei dem Verdacht, dass wassergefährdende Stoffe in einer nicht nur unerheblichen Menge bereits ausgetreten sind.

Errichtung der Regenwasseranlagen

3. Für die Regenwasserbehandlungsanlagen ist der rechnerische Nachweis der ausreichenden Bemessung der Abscheideranlagen unter Berücksichtigung der angeschlossenen Flächen bzw. der Gesamteinleitmenge vor Errichtung der Anlagen beim StALU VP als zuständige Wasserbehörde vorzulegen.
4. Es ist zu gewährleisten, dass nur die Flächen an die Kanalisation angeschlossen sind, auf deren Grundlage die Bemessung der Anlagen (Regenwasserbehandlungsanlagen, Rohrleitungen usw.) beruht. Fehlanschlüsse an die Regenwasserleitung sind unzulässig. Festgestellte Fehlanschlüsse sind durch den Erlaubnisinhaber sofort zu beseitigen.
5. Für die Regenentwässerungsanlagen der ELS 5 (Regenwasserleitung, Sedimentations-anlage mit Leichtflüssigkeitsabscheider) ist die Sicherheit gegenüber Hochwasser zu prüfen und nachzuweisen. Der Bemessungshochwasserstand (BHW) beträgt im betroffenen Küstenbereich 2,10 m NHN. Sofern diese nicht gegeben ist, sind die Anlagen durch geeignete bauliche Maßnahmen gegenüber hochwasserbedingtem Rückstau (z.B. Rückschlagklappe, Schieber) bzw. Überflutung (z.B. wasserdichte Abdeckungen des Abscheiders und der Schächte) zu sichern.
6. Das Auslaufbauwerk der ELS 7 ist so zu gestalten, dass infolge der Niederschlagswasser-

einleitung keine Erosionen im Uferbereich entstehen können. Bei der Errichtung des Auslaufbauwerkes sind der BHW von 2,10 m NHN sowie etwaige Seegangsbelastungen zu berücksichtigen.

7. Die Fertigstellung der Anlagen ist dem StALU VP als zuständige Wasserbehörde anzuzeigen. Mit der Anzeige sind dem StALU VP die Bestandsunterlagen/ -pläne zu übergeben.
8. Eine beabsichtigte Änderung der Art und Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers bedarf einer erneuten Entscheidung durch die Wasserbehörde. Geplante Änderungen sind vorab der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen (z.B. angepasste Bewertung des Niederschlagswassers nach dem DWA-Merkblatt M 153) zu belegen.

<u>Betrieb, Unterhaltung, Eigenüberwachung der Regenwasseranlagen</u>

9. Der Betrieb und die Unterhaltung der Regenwasseranlagen sind unter Beachtung der jeweiligen in Betracht kommenden allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. DIN-Normen, DWA-Regelwerk) vorzunehmen.
10. Die Regenwassereinleitung und die Regenwasseranlagen sind entsprechend den Vorschriften der SÜVO M-V in der jeweils geltenden Fassung zu überwachen.
11. Die Regenwasserbehandlungsanlagen der ELS 5 und ELS 7 sind monatlich zu kontrollieren. Hierbei ist der Speicherraum für absetzbare Stoffe und die Ölschichtdicke zu prüfen. Bei Erreichen der Schlammspiegelhöhe oder der Ölschichtdicke sind die Absetzanlagen zu reinigen. Festgestellte Mängel sind zu beseitigen. Grobe Schwimmstoffe sind zu entfernen.
12. Die Regenwasserbehandlungsanlagen sind mindestens halbjährlich durch einen Sachkundigen zu warten.
13. Für die Regenwasserbehandlungsanlagen ist ein Betriebstagebuch zu führen, das mindestens folgende Eintragungen enthalten muss:
    - ausgeführte Wartungs- und Funktionskontrollen,
    - durchgeführte Eigenkontroll-, Wartungs-, Reinigungs- und Reparaturarbeiten
    - Entsorgungsnachweise

    Das Betriebstagebuch ist mindestens 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufzubewahren. Auf Verlangen ist es dem behördlichen Aufsichtspersonal zur Einsichtnahme vorzulegen.
14. Alle Anlagen, die zur Ausübung der mit dieser Erlaubnis gewährten Gewässerbenutzung dienen (Leitungssysteme, Absperrorgane, Schächte, Regenwasserbehandlungsanlagen u. s. w.), sind so zu betreiben, zu unterhalten und zu warten, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllen und eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit und eine Belästigung Dritter vermieden wird.
15. Die Freihaltung der Ausläufe von Treibgut und Eis obliegt dem Erlaubnisinhaber. Durch Hochwasser, Eisgang oder andere widrige Einflüsse hervorgerufene Schäden an den bauli-

chen Anlagen gehen zu Lasten des Erlaubnisinhabers. Etwaige durch diese Extremereignisse entstehende Baureste sind durch den Erlaubnisinhaber zu entfernen sowie ordnungsgemäß zu entsorgen.

Vorbehalt

Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass gemäß § 13 Abs. 1 WHG nachträgliche Nebenbestimmungen (u.a. im Sinne des § 13 Abs. 2 WHG) festgesetzt werden können.

Hinweis

1. Der Erlaubnisinhaber hat gemäß § 101 WHG Maßnahmen der Gewässeraufsicht zu dulden und gemäß § 92 Abs. 2 L WaG die Kosten zu tragen. Auf die sich ansonsten aus § 92 Abs. 1 LWaG ergebende Kostenpflicht wird verwiesen.
   Der zuständigen Behörde bzw. den von ihr beauftragten Dritten ist jederzeit Zutritt zu den Abwasseranlagen entsprechend dem in § 101 WHG bestimmten Umfang zu gewähren. Auf Verlangen sind Auskünfte zu erteilen, Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen. Alle auf Grund dieser Genehmigung zu führenden Nachweise sind auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzuzeigen.
2. Gemäß § 18 Abs. 1 WHG ist die wasserrechtliche Erlaubnis widerruflich.
3. Bezüglich der Abwasserabgabe für das Einleiten von Niederschlagswasser gilt § 7 Abs. 2 AbwAG i. V. m. § 4 Abs. 2 AbwAG M-V.

1.1.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis gegenüber der Stadt Wolgast

Gemäß dem Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 122 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1408) geändert worden ist (Wasser-haushaltsgesetz – WHG) und dem Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landeswassergesetz – LWaG M-V) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V S. 669), zuletzt geändert am 5. Juli 2018, GVOBl. M-V S. 221, 228, wird der

Stadt Wolgast

im Benehmen mit der unteren Wasserbehörde Landkreis Vorpommern-Greifswald für Gewässer II. Ordnung die widerrufliche Erlaubnis erteilt, schadloses Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser aus der Einleitstelle 4) unter Beachtung der nachstehenden Auflagen und Hinweise in ein Gewässer (Ziese) einzuleiten. Zur Begründung dieser Entscheidung wird auf Punkt 3.2.5.10.3 verwiesen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung beinhaltet:

1. die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser (Abwasser gem. § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG) aus Entwässerung der „Anbindung West“ (Achse 702) an das bestehende Kanalnetz der

Leeraner Straße (Schacht 5128) in die Ziese.

Örtliche Lage der Einleitung:

Land: Mecklenburg-Vorpommern

Gewässer: Ziese

ELS	Leeraner Straße	Ort	Rechtswert/ Hochwert (G/K 42/83)
4	RW Kanal DN 300 Ableitung über RRB Fuchsberg	Wolgast	5418519/ 5991851

Nebenbestimmungen

Anfallendes Abwasser/ wassergefährdende Stoffe im Zuge der Bautätigkeit

1. Der Austritt wassergefährdender Stoffe z. B. infolge von Störfallen oder Havarien in die Einleitstelle ist unverzüglich beim Landkreis Vorpommern-Greifswald oder einer Polizeidienststelle anzuzeigen. Die Verpflichtung besteht auch bei dem Verdacht, dass wassergefährdende Stoffe in einer nicht nur unerheblichen Menge bereits ausgetreten sind.

Errichtung der Regenwasseranlagen

2. Es ist zu gewährleisten, dass nur die Flächen an die Kanalisation angeschlossen sind, auf deren Grundlage die Bemessung der Anlagen beruht. Fehlanschlüsse an die Regenwasserleitung sind unzulässig. Festgestellte Fehlanschlüsse sind durch den Erlaubnisinhaber sofort zu beseitigen.
3. Die Fertigstellung der Anlagen ist dem Landkreis Vorpommern-Greifswald als zuständige Wasserbehörde anzuzeigen. Mit der Anzeige sind dem StALU VP die Bestandsunterlagen/ -pläne zu übergeben.
4. Eine beabsichtigte Änderung der Art und Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers bedarf einer erneuten Entscheidung durch die Wasserbehörde. Geplante Änderungen sind vorab der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen (z.B. angepasste Bewertung des Niederschlagswassers nach dem DWA-Merkblatt M 153) zu belegen.

Betrieb, Unterhaltung, Eigenüberwachung der Regenwasseranlagen

5. Der Betrieb und die Unterhaltung der Regenwasseranlagen sind unter Beachtung der jeweiligen in Betracht kommenden allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. DIN-Normen, DWA-Regelwerk) vorzunehmen.
6. Die Regenwassereinleitung ist entsprechend den Vorschriften der SÜVO M-V in der jeweils geltenden Fassung zu überwachen.
7. Alle Anlagen, die zur Ausübung der mit dieser Erlaubnis gewährten Gewässerbenutzung dienen (Leitungssysteme, Absperrorgane, Schächte, Regenwasserbehandlungsanlagen u. s.

w.), sind so zu betreiben, zu unterhalten und zu warten, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllen und eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit und eine Belästigung Dritter vermieden wird.

8. Die Freihaltung der Ausläufe von Treibgut und Eis obliegt dem Erlaubnisinhaber. Durch Hochwasser, Eisgang oder andere widrige Einflüsse hervorgerufene Schäden an den baulichen Anlagen gehen zu Lasten des Erlaubnisinhabers. Etwaige durch diese Extremereignisse entstehende Baureste sind durch den Erlaubnisinhaber zu entfernen sowie ordnungsgemäß zu entsorgen.

Vorbehalt

Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt, dass gemäß § 13 Abs. 1 WHG nachträgliche Nebenbestimmungen (u.a. im Sinne des § 13 Abs. 2 WHG) festgesetzt werden können.

Hinweis

1. Der Erlaubnisinhaber hat gemäß § 101 WHG Maßnahmen der Gewässeraufsicht zu dulden und gemäß § 92 Abs. 2 L WaG die Kosten zu tragen. Auf die sich ansonsten aus § 92 Abs. 1 LWaG ergebende Kostenpflicht wird verwiesen.

   Der zuständigen Behörde bzw. den von ihr beauftragten Dritten ist jederzeit Zutritt zu den Abwasseranlagen entsprechend dem in § 101 WHG bestimmten Umfang zu gewähren. Auf Verlangen sind Auskünfte zu erteilen, Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen. Alle auf Grund dieser Genehmigung zu führenden Nachweise sind auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzuzeigen.
2. Gemäß § 18 Abs. 1 WHG ist die wasserrechtliche Erlaubnis widerruflich.
3. Bezüglich der Abwasserabgabe für das Einleiten von Niederschlagswasser gilt § 7 Abs. 2 AbwAG i. V. m. § 4 Abs. 2 AbwAG M-V.

1.1.3 Naturschutzrechtliche Genehmigungen, Ausnahmen und Befreiungen

1.1.3.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i.S.v. § 14 Abs. 1 BNAtSchG wird nach § 15 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. § 42 Abs. 5 S.2 NatSchAG M-V zugelassen.

Die Anrechnung von Ökokontomaßnahmen gemäß § 9 Abs. 2 der Verordnung zur Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen, zur Einrichtung von Verzeichnissen und zur Anerkennung von Flächenagenturen im Land Mecklenburg- Vorpommern (Ökokontoverordnung - ÖkoKtoVO M-V) wird zugelassen

1.1.3.2 Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura-2000-Gebiete (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäisches Vogelschutzgebiet)

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2049-302 GGB „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet
DE 1949-401 SPA „Peenestrom und Achterwasser“
hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen vorhabens- oder kumulationsbedingte Beeinträchtigungen ausgelöst werden. Die Umsetzung des Vorhabens ist i.S.d. § 34 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen zulässig.

1.1.3.3 Zulässigkeit nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG, Artenschutz

Das Vorhaben ist nach § 44 Abs.1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatschG zulässig.
Unter Berücksichtigung der in der Planfeststellungsunterlage vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie der dem Artenschutz dienenden Nebenbestimmungen in diesem Beschluss treten keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ein.

1.1.3.4 Befreiung vom Verbot des § 26 BNatSchG i.V.m. § 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Nr. 1 LSG VO „Insel Usedom mit Festlandgürtel“

Gemäß § 4 Abs. 5 Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) über das Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom mit Festlandgürtel“ des Landkreises Ostvorpommern (jetzt Vorpommern-Greifswald) vom 12. Juli 1994 wird für die Errichtung des Brückenbauwerkes BW 5, Peenequerung, des Brückenbauwerkes 6, Querung der Kreisstraße VG 26 über die neue OU B 111, und des Brückenbauwerkes 7, Querung der Kreisstraße VG 27 über die neue OU B 111, und für den Bau der Trasse der B 111 mit erforderlichen Nebenanlagen, wie jeweils in der Gestalt wie in den hier planfestgestellten Unterlagen dargestellt, eine Befreiung von den Verboten aus § 4 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Nr. 1 der LSG-VO erteilt.
Die Befreiung enthält den Auftrag, im Rahmen der technischen Lösungsmöglichkeiten der Ausführungsplanung zu prüfen, ob ein Entfall des Brückenbauwerks 7 und Ersatz durch eine Unterführung der VG 27 unter der B 111 möglich ist, um der Maßgabe des trotz Befreiung geltenden Gebots der Vermeidung/Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überformung baulich gerecht zu werden. Das Prüfergebnis ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

1.1.3.5 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V

Für die Fällung von

1 Einzelbaum in Zuge der B 111 im Bereich der Ziese,

2 Einzelbäumen in Zuge der Bahnhofstraße und

8 Einzelbäumen in Zuge der Ortsumgehung B 111 (Insel Usedom)

wird die Ausnahme gemäß §18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach § 18 Abs. 2 NatSchAG M-V erteilt.

Es handelt sich dabei

im Zuge der B 111 im Bereich der Ziese um einen Ahorn (Stammumfang [StU] 1,25 m),

im Zuge der Bahnhofstraße um 2 Robinien (StU 1,25 m und 1,90 m) sowie

auf der Insel Usedom im Zuge der Ortsumgehung B 111 und 8 Pappeln ((StU zw. 1,60 m und 1,90 m).

1.1.3.6 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V

Für die Fällung von 6 Alleebäumen in Zuge des Baues der B 111 im Bereich der Ziese wird die Befreiung gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V erteilt.

Es handelt sich dabei um zwei Linden (StU 2,20 m und 2,50 m) sowie um vier Ahorne (StU 1,60 m bis 2,20 m).

1.1.3.7 gesetzlich geschützte Biotope § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V

Aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls wird im genannten Umfang gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V eine Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatShcG i.V.m. § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V gesetzliche geschützte Bioptope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustandes zu verändern oder sonstig erheblich oder nachhaltig zu beeinträchtigen, erteilt.

Durch die Baumaßnahme für die Ortsumgehung Wolgast treten in den gesetzlich geschützten Biotopen schluffreiche Feinsande der Ästuare (NAF, K 4.1), Großlaichkraut-Tauchfluss der Ästuare (NAU, K 4.1), Schilfröhrich (KVR, K 4.1), Schilflandröhrich (VRL, K 1), Feuchtgebüsche eutropher Moor- und Sumpfstandorte (VWN, Konflikt K 1), Moränenkliff inaktiv (KKI, K 4.2), rudalisierter Sandmagerrasen (TMD, K 5), und Baumhecke (BHB, K 2 und K 3) dauerhafte Verluste im Gesamtumfang von 10.600 m^2 auf.

Durch die Baumaßnahme für die Neue Bahnhofstraße treten in den gesetzlich geschützten Biotopen Baumhecke (BHB, K 6) dauerhafte Verluste im Gesamtumfang von 403 m^2 auf.

Auf Grund ihrer Lage im Wirkbereich der neu gebauten Straßen der Ortsumgehung Wolgast

(Wirkzone I [0-50 m] und Wirkzone II [50-150m] parallel zur Fahrbahn) werden zusätzlich betriebsbedingt Schluffreiche Feinsande der Ästuare (NAF, K 4.1), Großlaichkraut-Tauchflus der Ästuare (NAU, K 4.1), Schilfröhrich (KVR, K 4.1), Moränenkliff inaktiv (KKI, K 4.2), rudalisierter Sandmagerrasen (TMD, K 2), und Baumhecke (BHB, K 2 und K 3) in einem Umfang von 892.766 m^2 (Wirkzone I und II) beeinträchtigt.
Auf Grund ihrer Lage im Wirkbereich der neu gebauten Straße der Neuen Bahnhofstraße (Wirkraum bis 150 m parallel zur Fahrbahn) werden zusätzlich betriebsbedingt Baumhecken (BHB, K 6) in einem Umfang von 7.010 m^2 (Wirkzone I und II) beeinträchtigt.

1.1.4 Gewässerbau und -unterhaltung

Für das temporäre Bauwerk Umfahrung Ziesebrücke wird, für die Standzeit des Bauwerkes, der Gewässerrandstreifen auf 3 Meter festgesetzt (§ 38 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 WHG).

Für das temporäre Bauwerk Umfahrung Mellengraben (Durchlass) wird für die Standzeit des Bauwerkes der Gewässerrandstreifen aufgehoben (§ 38 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 WHG).
Nach Rückbau der Umfahrungen Ziesebrücke und Mellengrabenbrücke sind die Gewässerrandstreifen unverzüglich so wiederherzustellen, dass sie ihre Funktion im Sinne § 38 Abs.1 WHG vollständig erfüllen.

1.1.5 strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG

Dem Vorhabenträger für die Bundesstraße wird die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zur Errichtung und dem Betrieb von Anlagen (Bauwerk 5) über die Bundeswasserstraße Peenestrom und an ihrem Ufer gemäß Bundeswasserstraßengesetz (§ 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG) unter Beachtung der nachstehenden Auflagen und Hinweise erteilt.

<u>I. Allgemeines</u>

I.1 Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Stralsund sind für die Planung des Brückenbauwerkes "BW 5" zugrunde gelegten Geotechnischen Berichte mit Baugrundverhältnissen (als Anlage), die Angaben zu den Wasserständen, Eis- und Strömungsverhältnissen sowie der Anpralllasten aus Schiffsstoß sowie statischer Berechnungen nach Unanfechtbarkeit der Entscheidung zu übergeben.

I.2 Mit dem Bau des Kreuzungsbauwerkes/Brücke darf erst begonnen werden, wenn WSA Stralsund das bestehende Fahrwasser einschließlich der damit verbundenen Änderung des Richtfeuerstandortes und –achse sowie der Betonnung vorgenommen und abgeschlossen hat.

I.3 Für den Pegel des WSA Stralsund am Standort Wolgast (nördlich des Brückenbauwerkes sind durch den Träger des Vorhabens geeignete Nachweise der Setzungsverhalten, z.B.

durch eine Präzisions-Nivellementmessung vor, während und nach den Bauarbeiten zu führen und die Unterlagen dem WSA Stralsund zu übergeben.

I.4 Für die Regenwasser-Einleitstellen Nr. 5 und 7 sind – vor allem an den betroffenen Kaianlagen Wolgast - durch geeignete Maßnahmen eine Beeinträchtigung der Schifffahrt und des Hafenbetriebes sowie der Auskolkung in der Hafensohle etc. entgegenzuwirken. Die Ermittlung der zulässigen Querströmungsgeschwindigkeiten sind in Anlehnung an den Erlass vom 16.10.2018 zu "Querströmungen an Binnenwasserstraßen durch Entnahme-und Einleitungsbauwerke", des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Bonn, veröffentlicht im Verkehrsblatt vorzunehmen.

II. Bauvorbereitende Maßnahmen, Bauausführung und Betrieb Brückenbauwerk "BW 5"

II.1 Die Notwendigkeit einer Kolksicherung am Pfeiler (Achse 80) und gegebenenfalls am Ufer Wolgast mit Spundwand sind unter Berücksichtigung der Gewässerhydraulik (Strömung, Erosion), Baugrundschichtung und Tiefenlage der Bemessungssohle festzulegen, in der Ausführungsplanung einzuarbeiten und baulich herzustellen und zu unterhalten. Die Konstruktion und die Abmessungen etwaiger Kolkschutzmaßnahmen sind aufgrund des unmittelbar angrenzenden Fahrwassers auf ggf. notwendige Unterhaltungsarbeiten abzustimmen.

II.2 Bei der weiteren Planung sind durch den Vorhabenträger/Baulastträger für den Pfeiler an Achse 80 entsprechende Änderungen bzw. Ergänzungen vorzunehmen, die die Sichtbarkeit, die Strömungsverhältnisse, die Wasserstände, die Eisdicken und die Anprallwirkungen von Schiffsstoß auf den Pfeiler bzw. dessen Gründung sowie das mögliche Anlegen von schwimmenden Fahrzeugen einzuarbeiten und baulich vorzusehen, zu errichten und zu unterhalten. Entsprechende Angaben sind ebenfalls für die Planung und Errichtung einer Spundwand zur Sicherung des Ufers am Standort des Widerlagers/Pfeiler West Wolgast (Achse 70) vorzunehmen.

II.3 Für die Errichtung der Gründung der Unterbauten sind Bohrpfähle in wasserdichten Spundwandkästen, ggf. untere Abdichtung bei Bedarf der Sohle mit Unterwasserbeton und im Anschluss die Pfahlkopfplatte als Basis für den im Weiteren zu errichtenden Pfeiler vorgesehen.

II.4 Die Höhe des Spundwandkastens an Achse 80 ist zur Erkennbarkeit auch bei ungünstigen Bedingungen für die Schifffahrt auf 2,50 m über Mittelwasser (MW) zu errichten. Für die Pfeiler der Achsen 90-180 sind geringere Werte möglich. Als Anprallschutz und zum Schutz der Schifffahrt sind geeignete Sicherungsmaßnahme z.B. durch Dalben oder Fender an der Gründung etc. vorzusehen. Entsprechende Abstimmungen sind mit dem WSA Stralsund vorzunehmen.

II.5 Für die neu zu errichtende Spundwand am Ufer Wolgast sind für die entsprechend Ausrüstungen an der Anlage vorzusehen und die Wassertiefe vorzuhalten.

II.6 Werden durch die Anlagen, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.

II.7 Der Vorhabenträger / Baulastträger hat die Auflagen auf seine Kosten zu erfüllen.

II.8 Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.

II.9 Dem Wasserstraßen-und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.

II.10 Besondere Vorkommnisse, die die Schifffahrt in irgendwelcher Weise beeinträchtigen können, sind unverzüglich der zuständigen Verkehrszentrale Warnemünde mitzuteilen.

II.11 Etwaige situationsbedingte Anweisungen der Bediensteten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und seiner Beauftragten ist Folge zu leisten.

II.12 Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.

II.13 Die Anlagen sind bei Dunkelheit und ungenügenden Sichtweiten blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.

II.14 Die bei den Bauarbeiten über der Schifffahrtsöffnung eingesetzten Kräne oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten ihre Lasten nicht über die Bundeswasserstraße ausschwenken.

II.15 Die Schweiß- und Brennarbeiten an der Brücke oder einer Hilfskonstruktion über der Bundeswasserstraße ist unter der Arbeitsstelle eine Abdeckung/ Einhausung zum Schutz der Schifffahrt gegen Funken und herabfallende Gegenstände anzubringen.

II.16 Für das Einschwimmen und Einheben des vorgefertigten Teilstückes bzw. der Teilstücke der Strombrücke über dem Fahrwasser ist am Beginn und am Ende des voraussichtlich gesperrten Bereiches für die durchgehende Schifffahrt zur Unterbindung der Annäherung von Wasserfahrzeugen mindestens je ein Verkehrssicherungsboot mit Sicherungsposten einzusetzen. Entsprechende Festlegungen können erst mit Vorlage der Ausführungsplanung und des Bauablaufes getroffen werden.

II.17 Soweit Schifffahrtszeichen oder Vermessungspunkte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in dem betroffenen Bereich beschädigt oder beseitigt werden, sind diese nach Weisung des Wasserstraßen-und Schifffahrtsamtes wiederherzustellen.

II.18 Geortete Unterwasserobjekte (Wracks, Schiffsteile, Anker, Netze, verlorene Ladung, Schrott, bisher nicht kartierte große Steine etc.), die keine kampfmittelverdächtigen Gegenstände oder Kampfmittel sind, sind dem WSA Stralsund zu melden.
Folgende Angaben sind hierbei – soweit vorhanden - mitzuteilen:

- Name, Rufzeichen, Funktion der beteiligten Fahrzeuge
- Angabe des Planfeststellungsbeschlusses der die Arbeiten erlaubt
- Position des Objektes in WGS 84 (Schreibweise: z.B. 54°12,6026'N 013°39,8536'E)
- Angabe, ob dieses Objekt bereits in der amtlichen Seekarte vermerkt ist
- Angaben zum Objekt (Art, Wassertiefe über dem Objekt, Größe, Form, Foto-oder side-scan-Aufnahmen etc.)
- Angaben zum geplanten Umgang mit dem Objekt
- Kontaktdaten einer zuständigen, unternehmerseitigen Ansprechperson

Der Umgang mit dem georteten Unterwasserobjekt bedarf einer vorherigen Abstimmung mit dem WSA.

II.19 Bei Hochwasser-und Eisgefahr hat der Vorhabenträger / Baulastträger ohne besondere Aufforderung die Anlagen von Fahrzeugen zu räumen und im Überschwemmungsgebiet gelagerte bewegliche Sachen gegen Abtreiben zu sichern oder, insbesondere wenn die Gefahr eines Einschwemmens in die Wasserstraße besteht, aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.

II.20 Der Bereich des Trassenkorridors der neuen Brücke in der Bundeswasserstraße ist vor Beginn und nach Beendigung der Arbeiten zu peilen. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass sich auf dem Meeresboden keine Hindernisse befinden.

Der Peilplan ist ab der Wasserlinie mit Tiefenbezug auf Seekartennull -0,14 HN I +0,01 NHN 92 (entspricht etwa NHN' 92) I +0,02 bis 0,03 NHN 2016 sowie nach Koordinatensystem von Gauss-Krüger-Koordinaten (System 42183) UTM (streifentreu) I ETRS 89 Gauss-Krüger 4218313° zu erstellen und im Maßstab 1:1.000 in 3facher Ausfertigung auf Papier sowie digital als DXF-Datei (Version 14) auf CD innerhalb von 3 Monaten nach Fertigstellung des Bauwerkes an das Wasserstraßen-und Schifffahrtsamt Stralsund zu übergeben. Detaillierte Abstimmungen haben vor der Vermessung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund zu erfolgen.

II.21 Nach Beendigung der Baumaßnahme ist durch den Träger des Vorhabens zur amtlichen Fortführung der Katasterflurkarte, der digitalen Bundeswasserstraße (DBWK) sowie der deutschen Seekarte ein Aufmaß des oberirdischen Bestandes nach Gauss-Krüger-Koordinaten (System 42183) sowie in UTM (streifentreu) I ETRS 89 sowie Höhen über NHN '92 I +0,02 bis 0,03 NHN 2016 bzw. HN' 76 durchführen zu lassen. Die Vermessung ist bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur oder beim zuständigen Katasteramt in Auftrag zu geben. Der Bestandsplan ist im Maßstab 1:1.000 in 3facher Ausfertigung auf Papier sowie digital als DXF-Datei (Version 14) auf CD innerhalb von 3 Monaten nach Fertigstellung des Bauwerkes an das Wasserstraßen-und Schifffahrtsamt Stralsund zu übergeben. Detaillierte Abstimmungen haben vor der Vermessung mit dem Wasserstraßen-und Schifffahrtsamt Stralsund zu erfolgen.

1.1.6 Denkmalschutz

Das Vorhaben wird nach § 7 Abs. 1 i.V.m. § 6 Abs. 5 Denkmalschutzgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG MV) genehmigt. Die Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen erfolgt nach der Richtlinie für archäologische Ausgrabungen Mecklenburg-Vorpommern und ist an die Einhaltung folgender Bedingungen gebunden:
Im Gebiet des o. g. Vorhabens sind in der Gemarkung Mahlzow, Flur 1 Bodendenkmale bekannt (Anlage 1 des Beschlusses), die durch die geplanten Maßnahmen berührt werden.
Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation des in Anlage 1 des Beschlusses gekennzeichneten Bodendenkmals sichergestellt werden.

1.1.7 forstwirtschaftliche Genehmigungen

1.1.7.1 Waldumwandlung

Im Einvernehmen mit der Landesforstanstalt des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird die Waldumwandlung für folgende Fläche genehmigt (§ 15 Abs. 1 i.V.m. § 10 Nr. 3 LWaldG M-V):

	Gemarkung	Flur	Flurstück	Größe m²
Leeraner Straße	Wolgast	11	60/6	111
Bahnhofstraße	Wolgast	11	13/2	1.323
	Wolgast	11	13/3	3.718
	Wolgast	11	13/4	2.082
	Wolgast	11	14/2	3
	Wolgast	11	14/3	241
	Wolgast	11	16	647
	Wolgast	11	20	218
Halbinsel Alte Schanze	Sauzin	1	52	37
	Sauzin	1	53	500
	Sauzin	1	54	19
Steiluferbereich nördlich Sauzin	Sauzin	1	125	3
	Sauzin	1	126/3	154
	Sauzin	1	127	133
Summe Gesamt				**9.189**

Zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung (§ 15 Abs. 5 LWaldG M-V) ist der Vorhabenträger verpflichtet Ersatzaufforstungen in Höhe von 33.079 Waldpunkten nach der „Bewertung von Waldfunktionen bei Waldumwandlung und Kompensation“ auf den (Teil) Flächen:

Gemarkung	Flur	Flurstück
Sauzin	1	121/4

Gemarkung	Flur	Flurstück
Sauzin	1	122
Sauzin	1	123
Sauzin	1	125
Sauzin	1	124/3
Sauzin	1	125

durchzuführen.
Beginn und Abschluss der Rodungen und der Ersatzaufforstung ist dem Forstamt Neu Pudagla anzuzeigen. Eine Übersicht und Darstellung der (Teil)Flächen ist unmittelbar nach Aufforstung in digitaler Form (Shape Format) der Landesforst und der Planfeststellungsbehörde zu übergeben, damit diese in die Lage versetzt wird, zu prüfen, wo die Ausgleichsflächen liegen und ob die festgesetzten Waldpunkte erreicht wurden.
Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, wenn die Funktionalität der Aufforstung nicht bzw. nicht vollständig gegeben ist, durch nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung dieser Nebenbestimmung die Funktionalität der Aufforstung sicher zu stellen.

1.1.7.2 Nutztierhaltung im Wald

Für die Ersatzmaßnahme 13E „Biotopentwicklung und -pflege im Bereich eines ehemaligen Handgranatenwurfplatzes bei Peenemünde durch Etablierung einer dauerhaften Schafbeweidung“ wird die Genehmigung nach § 29 Abs 3 LWaldG M-V erteilt, in einem abgegrenzten Waldstück bzw. in einem besonderen Gehege landwirtschaftliche Nutztiere zu halten und hüten. Die Intensität der Beweidung wird auf 0,5 Großvieheinheiten (GV) pro Hektar beschränkt. Andere Weidetiere als Schafe und Ziegen sind nicht gestattet. Das Halten und Hüten ist nur als Umtriebsweide ohne Zufütterung zulässig. Die zum Halten und Hüten vorgesehene Fläche ist durch wirksame Weide-und/ oder Koppelzäune von der nicht dafür zugelassenen Waldfläche abzugrenzen. Das Betreten der Fläche für Erholungssuchende ist zu gewährleisten. Nach regulärer Beendigung der Beweidung sind der Rückbau der Weidezaunanlagen und die Herstellung des ursprünglichen Zustandes vorzunehmen. Dieses ist der unteren Forstbehörde 3 Monate nach Ende der Beweidung vorzuzeigen. Entkusselungsmaßnahmen (Beseitigung von Gehölzaufwuchs) sind vor Maßnahmenbeginn mit der Forstbehörde einvernehmlich abzustimmen.

1.1.8 verkehrsrechtliche Anordnung

Im Kreisverkehr Ortsumgehung B 111 – Leeraner Straße – Neue Bahnhofstraße werden zwischen der zusätzlichen Befestigung für Großraumfahrzeuge und der Fahrbahn rot-weiß gestreifte, herausnehmbare Sperrpfosten angeordnet. Die Sperrpfosten sind so aufzustellen, dass

von Beginn der zusätzlichen Befestigung für Großraumfahrzeuge bis Beginn Radweg eine Gefährdung der Radfahrer und Fußgänger ausgeschlossen ist. Der Abstand zwischen den Pfosten so zu wählen, dass ein Überfahren der zusätzlichen Befestigung durch PKW ausgeschlossen ist.

1.2 Allgemeiner Entscheidungsvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen, bautechnischen oder naturschutzfachlichen Gründen erforderlich werden, bleiben vorbehalten.
§ 76 VwVfG bleibt davon unberührt.

1.3 Entscheidungen über Einwendungen

1.3.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

P 20

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die Wohnnutzung des Einwenders P 20 im Gebäude auf Flurstück 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast gegen Entschädigung zu übernehmen.

P 08 und P 31

Bei der Baudurchführung von Maßnahmen auf den Flurstücken Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 152/2, im Eigentum des Einwenders P 08, und auf Flurstück 146/1 der Flur 1 Gemarkung Sauzin im Eigentum des Einwenders P 31 zur Verlegung von Leitungen und Anlage von Böschungen sind die sich dort befindlichen Bäume und Gehölze zu erhalten.

Weitere einzelne Einwendungen werden im Zuge dieses Beschlusses entschieden. Hierzu wird auf die Punkt 3.2.6 des Beschlusses verwiesen

1.3.2 Zurückweisungen

Die übrigen Einwendungen, die im Verlaufe des Anhörungsverfahrens erhoben wurden, werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

1.4 Planfestgestellte Unterlagen

Verzeichnis der Unterlagen			
Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt	Maßstab
1	Erläuterungsbericht Anlage 1D Umstufungsplan Anlage 2D Allgemeine verständliche, nichttechnische Zusammenfassung, UVP-Bericht	1-74 1 1-32	 1 : 10.000
3	Übersichtslagepläne	1-2D	1 : 25.000
4	Übersichtshöhenplan	1D	1:10.000/ 1.000
5	Bauwerksverzeichnis	1-28.3E	
6	Straßenquerschnitte	1-2, 4, 5D, 6-11, 12D, 13-17 3D	1 : 50 1 :100
7	Lagepläne	1D - 7D, 8, 9D-10D 11D	1 : 1.000 1 : 500
8	Höhenpläne	1D-4D, 5.1, 5.2 6D-7D, 8, 9D-17D, 18-19 20D -22D, 23	1:1.000/100
10	Ingenieurbauwerke 10.1D Verzeichnis der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke 10.2 Bauwerksskizze (nur zur Information)	 1-3 1D, 2-3, 4D-7D	 diverse
11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen 11.1 Erläuterungsbericht 11.2.1 Digitales Modell 11.2.2 Rasterlärmkarten 11.2.3 Lärmschutzmaßnahmen 11.3 Berechnungsgrundlagen 11. A Luftschadstoffuntersuchung 11. A.1 Lageplan	 1-10D 1.1D, 1.2 2.1D, 2.2, 3.1D, 3.2 4 1-5 1-11	 1:4.000 1:4.000 1:4.000 1:1.000

Verzeichnis der Unterlagen			
Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt	Maßstab
	Protokolle/Tabellen/Diagramme	1 1-11	1:6.000
12	Umweltfachliche Untersuchungen 12.1 Ergebnisse der landschaftsplanerischen Begleitplanung (LBP) 12.1.1 Erläuterungsbericht Anhänge: 1 Übersichtskarte 2 Fischotterhilfe am Mellengraben 3E (Übersicht § 20 Biotope), 4E (Übersichtslageplan Ökokonto – Maßn. Renaturierung Fischlandwiesen) 5 E Waldumwandlung 6 E Befreiungsantrag LSG	1-310	
	12.1.2 Landschaftspflegerischer Bestands- u. Konfliktplan	1D - 2D	1:5.000
	12.1.3 Lagepläne der landschaftspflegerische Maßnahmen	1D-4D, 2.1 4.1D-4.2D 5D-7D, 8, 8.1D 9D-13D	diverse
	12.1.4 Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 D	1:5.000
	12.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag 12.2.1 Erläuterungsbericht 12.2.2D Karte	1-409	1:5.000
	12.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung 12.3.1 GGB DE 2049-302 Anlagen I-II, IIID Karten 12.3.2 SPA DE 1949-401 Anlagen I, IID, III-IV	1-135 1-2, 2a, 3D 1-174	 diverse

Verzeichnis der Unterlagen			
Unterlage	Bezeichnung	Seite/Blatt	Maßstab
	Karten	1-4	diverse
13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen		
	13.1 Wassertechnische Untersuchungen		
	Erläuterungsbericht	1-15	
	Anlagen 1-6, 7D, 8-9		
	13.2 Anlagen (Prinzipskizze Regenklärbecken)	1	ohne
	13.3.1 Fachbeitrag WRRL	1-72	
	Anlagen 1-5		
	13.3.2 Bewertung der Auswirkungen auf den	1-13	
	GW-Körper WP–KO-12 (Usedom- Nord)		
	Karte	1	1:10.000
	13.4 E Fachbeitrag MSRL	1-20	
14	Grunderwerb		
	14.1 Grunderwerbspläne	1D-2D	1:1.000
		2.1	1:2.500
		3D-4D	1:1.000
		4.1D -4.2D	1:2.500
		5D-8D, 5.1E	1:1.000
		8.1D	1:2.500
		9D-13 D	1:1.000/500 /5.000/2000
	14.2 Grunderwerbsverzeichnis		
	verschlüsselt	1D-36	
	unverschlüsselt	1D-36	

In diesen Unterlagen sind die folgenden Deckblätter enthalten:

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
Technische Planung				
TÖB 6	Fachbeitrag MRSL ergänzt	keine	TÖB 6	U1/IVD, 66D-67D U13.4E
TÖB 1	Ergänzung Planung durch Radweg an der „Neue Bahnhofstraße“	keine	TÖB 1 TÖB 35	U1 /3D, 4 D, 40D,69D, U5/11D U6/3D U7/3D, 4D U 14.1/ 3D,4D
TÖB 1	Korrektur Saarstraße gelöscht	keine	TÖB 1	U1/6D
TÖB 13	Korrektur Inanspruchnahme forstwirtschaftliche Fläche für Variante S1a	keine	TÖB 13	U1/26D
TÖB 13	Korrektur Waldflächen festlandseitig	keine	TÖB 13	U1/32D
TÖB 1	Ergänzung Anschluss an Radweg Lühmannsdorf-Wolgast und Wegfall Aufstellfläche Radfahrer	keine	TÖB 1 TÖB 35	U1/43D U 14.1/1D
TÖB 22	Angaben zu landwirtschaftliche Entwässerungsanlagen ergänzt	keine	TÖB 22	U1/52D U 13.1/6D
TÖB 1 TÖB 5 TÖB 35	Übersicht der Brückenbauwerke		TÖB 1 TÖB 5 TÖB 35	U1/53D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
	Änderungen der Abmessungen			
TÖB 5	BW 1 Änderung der Abmessungen		TÖB 5 TÖB 22 TÖB 35	U1/54D U 5/6D, 53D U7/1D U8/1D, 21D U10.1D/1 U14.1/1D
TÖB 6	BW 5 Abmessungen Pfahlkopfplatten Ergänzung Arbeitsstege und Hilfsstützen Rückbau Pfähle für Arbeitsstege Anpassung Schutzzaun, Baugrenze Böschungsfuß Widerlager	keine	TÖB 6	U1/58D-59D U7/5D, 6D U14.1/5D, 6D
TÖB 26 /27 P 24 P 7	BW 5 Ergänzung Pfeilerfundamente Pfeiler 50+70 Ergänzung Vollerwerb Flurstück 13/4 (Gemark. Wolgast, Fl. 11)	Änderung Grunderwerb	TÖB 26 /27 TÖB 1, P 24 P 7	U14.1/4D
P18	Ergänzung Vollerwerb Flurstücke 13/2, 11/6, 14/7 (Gemark. Wolgast, Fl. 11)	Änderung Grunderwerb	P18	U14.1/4D
VHT	BW 11 Ergänzung Wandhöhe 4,0 m über Gradiente	keine	TÖB 5 / 6	U1/57D U5/10D, U 7/ 3D-6D
VHT	BW 6	keine	TÖB 1+ 5	U1/53D, 60D U5/22D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
	Änderung der Abmessungen Kreuzungswinkel Lichte Weite			U7/6D U8/6D, 14D U10.1D/1 U14.1/6D
VHT	BW 7 Änderung der Abmessungen Kreuzungswinkel Lichte Weite	keine	TÖB 1+ 5	U1/53D U5/24D U7/7D U8/7D, 15D U10.1D/2 U14.1/7D
VHT	BW 8 Änderung der Abmessungen lichte Weite	keine	TÖB 1	U1/53D U5/25D U7/9D U8/9D, 16D U10.1D/2 U14.1/9D
TÖB 1	Verbreiterung WW1 und WW2 von 3,0 m auf 4,0 m	keine	TÖB 1 P13, P25, P17	U1/45D,69D U5/ 25D U6/5D,12D U7/9D U8/ 16D, 17D U14.1/9D
VHT	Verschiebung der Zufahrt WW1	keine	TÖB 1 P13, P25, P17	U7/9D
VHT	Aufweitung Grabensohle Baubeginn WW1 und Anpassung der Einleitstelle	Änderung Grunderwerb Private	Eigentümer	U7/9D
VHT	Anpassung der Baufeldgrenze an Vorhan-	keine		U7/9D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
	denen Zaun des Feuerlöschteiches (Drosselweg)			
VHT	Ergänzung Zuwegung FS 208/1(Gemark. Mahlzow, Fl. 1)	Änderung Grunderwerb Privat	P13 TÖB 20	U7/9D U8/16D U14.1/9D
P24	BW 12 (Uferwand am Peenestrom) Änderungen Abmessungen, Unterhaltungspflicht	Änderung Grunderwerb Privat	TÖB 1, TÖB 35 P24	U1/64D U5/20D U7/4D U8/4D U10.1D/3 U14.1/4D
P 13 TÖB 22	Ergänzung Versickerungsbecken 1 Anpassung Entwässerung, Einleitstelle und Weganbindung sowie Entfall Durchlass für Vorfluter	Änderung Grunderwerb	P 13 TÖB 1 TÖB 22 TÖB 35	U5/28.1E U7/10D U13.1/8D-10D, 12D Anlage 7D Einleitstellen 4,8,9 U14.1/10D
P 3 P 12	Änderungen im Bereich der KGA „Belvedere“ Wegfall geplanter Weg und 2 Tore, Verschiebung Zaun der KGA, Abbruch Parzellen 239-242, Ergänzung Wendeanlage	Änderung Grunderwerb	TÖB 1 P 3, P 12	U7/4D U14.1/4D
P 24	Verringerung der Baustelleneinrichtungsfläche/ Anpassung Baufeldgrenze und Ergänzung der Strahlhalle	Änderung Grunderwerb	TÖB 1, P 24	U7/4D U14.1/4D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
TÖB 14	Ergänzung Fahrwasseranpassung Peenestrom (Tonnen und Unterfeuer)	keine	TÖB 14	U5/28.3 E U3/ 2D,
TÖB 14	Ergänzung WSV-Kabel Richtfeuer Peenemünde	keine	TÖB 14	U5/28.3 E U12.1.3/ 13D
VHT	Ergänzung Zufahrt Flurstück 207 und 208/1 über 206/3 (Gemark. Sauzin, Fl. 1)	Änderung Grunderwerb	Eigentümer	U5/28.3 E U7 u. 14.1/ 6D
P8 P14 VHT	Anpassung der Zufahrten der Flurstücke 124/2, 146/2,151,152/1 (Gemark. Sauzin, Fl. 1)	Änderung Grunderwerb	P8 P14 Eigentümer	U7 u. 14.1/ 6D
VHT	Ergänzung Campingplatz in schalltechnischen Unterlagen (Digitales Modell, Lärmkarte)	keine	TÖB 1 TÖB 5	U11.2.1 / 1.1D U11.2.2/2.1D, 3.1D
VHT	Anpassung Baufeldgrenze	keine	TÖB 1	U14.1/9D
VHT	Ergänzung VIA Flurstück 231/29 (Gemark. Mahlzow, Fl. 1)	Änderung Grunderwerb	Eigentümer TÖB 1	U14.1/9D
Versorgungsunternehmen				
VHT	Ergänzung / Korrektur Übersicht Versorgungsunternehmen	keine	TÖB 22, 24, 29, 37	U1/65D
TÖB 28	Ergänzung Düker für Telekomleitung im Bereich der Ziese,	keine	TÖB 28	U 5 / 7.1D, 28.2E U7/1D, 10D, 11D U8/12D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
	Ergänzung Telekomleitung entlang der B 111 u. Umverlegung			
TÖB 29	Ergänzung / Korrektur Leitungseigentümer u. Unterhaltungspflichtige bzw. Leitungsbezeichnung	keine	TÖB 29	U 5 / 8D,14D,15D,19D, 23D, 24D, 26D U7/2D, 4D, 6D, 7D, 8, 9D, 10D
TÖB 24	Ergänzung / Korrektur Leitungseigentümer u. Unterhaltungspflichtige	keine	TÖB 24	U 5 / 10D, 13D, 14D, 15D, 16D, 17D, 18D, U7/ 3D, 4D,
TÖB 25	Ergänzung / Korrektur Leitungseigentümer u. Unterhaltungspflichtige, Anpassung Leitungsbestand entlang der VG 26 und am Wirtschaftsweg 2	Änderung Grunderwerb	TÖB 25 Eigentümer	U 5 / 22D, 23D, 28.2E U7/ 6D, 9D U8/9D U14.1/6D
TÖB 33	Ergänzung / Korrektur Leitungseigentümer u. Unterhaltungspflichtige Leitungsbezeichnung	keine	TÖB 33	U 5 / 12D, 16D, 19D, 28D, U7/3D, 4D, 6D, 11D, U8/14D
TÖB 5	Verlängerung des Trockendurchlass und Anpassung Fischotterzaun (bauzeitlich und dauerhaft) sowie der Baugrenze	Änderung Grunderwerb	TÖB 5 TÖB 22 Eigentümer	U7/1D U 14.1/1D
VHT	Ergänzung 20kV-Kabel (Windpark Karlsburg-Lühmannsdorf)	keine	TÖB 37	U5/28.2 E U7/1D-2D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
				U8/1D-2D, 21D, 22D
VHT	Ergänzung Leitungsbestand im Bereich der Leeraner Str., Einleitstelle 4	keine	TÖB 1 TÖB 24	U7/3D U8/11D
VHT	Konkretisierung der Planung zur Umverlegung von Leitungen hinsichtlich der Ausweisung der vorübergehenden und dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen	Änderung Grunderwerb	Eigentümer der Flächen/ Versorgungsträger	U 14.1/ 1D-11D
VHT	Ergänzung Versetzen Stromleitungsmast 5		TÖB 29	U5/28.2 E U7/ 7D
Umweltplanung				
VHT	Maßnahme 3A_{CEF} neue Abgrenzung/ Verkleinerung sowie zusätzlicher Maßnahmeninhalt	Änderung / Reduzierung Grunderwerb	TÖB 1 TÖB 5 P 22	U1/71D U14.1/4D, 4.2D, 5D, 5.1E, 6D U12.1.3/4D,4.2D, 5D, 6D
VHT	Maßnahme 1.9.3 V_{CEF} Anpassung der Zuwegung an den Bestand	Änderung u. neuer Grunderwerb	Eigentümer	U14.1/4.1D U12.1.3/4.1D
P 15 P 19 P 25	Änderung der Lage LBP 5$A_{CEF,}$ und Verschiebung der Zufahrt zu LBP 4A_{CEF} und 5A_{CEF}	Entfall u. neuer Grunderwerb	P15, P19, P25 TÖB 20 TÖB 1	U7/9D, U8/16D U14.1/9D, 8.1D, U12.1.3 /8.1D U 14.2/S. 33D-34D

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
VHT	Maßnahme 12E Arrondierung/ zusätzliche Einzelmaßnahme	geänderter Grunderwerb für Maßnahmen 12.1, 12.2,12.3 und neuer Grunderwerb für Maßnahmen 12.4	Eigentümer TÖB 4	U12.1.3/12D U 14.2/S. 34D-34.1E
VHT	Maßnahme 13E geänderte Flächenabgrenzung/ Verkleinerung	Änderung Grunderwerb	Eigentümer	U12.1.3/13D U 14.2/S. 35D
VHT	Maßnahme 14E Entfall der Maßnahme „Rückbau Polder Wehrland-Waschow „	Keine Ökokonto		U12.1.1/ S. 300-301 U12.1.3/14 entfällt
VHT	Ergänzung Maßnahme 14E Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung Fischlandwiesen	Keine Ökokonto		U 12.1.1/ S. 300D, 300E 301D, 301E1-E3
VHT TÖB 1	Ergänzung Ökokonto-Maßnahme **„**Wolgast-Weidehof“ (VG008)	Keine Ökokonto	TÖB 1	U 12.1.1/ S. 301E4-E6
TÖB 5	Änderung Anrechnung Kompensationsleistung Maßnahme 8A Gestaltungsmaßnahmen (2.2G, 2.4G, 2.5G).	keine	TÖB 5	U12.1.1 / 161D, 172D, 173D Tabellen 58, 63 und 64
VHT TÖB 5 TÖB 13	Ergänzung der Unterlage 12.1.1 durch die Anhänge	keine	TÖB 5 TÖB 6 TÖB 13	Unterlage 12.1.1

Veranlasser	Änderung	Folgen, insb. neue, stärkere Betroffenheiten	zu beteiligen	zugehörige Unterlage, Blatt
	3E Übersicht der § 20-Biotope und deren Kompensation 4E Übersichtslageplan zur Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung Fischlandwiesen“ 5E Dokumentation zur Waldumwandlung und zum Waldausgleich 6E Begründeter Befreiungsantrag LS			U12.1.1 Anh. 3E U12.1.1 Anh. 4E U12.1.1 Anh. 5E U12.1.3/ 1D-4D U12.1.1 Anh. 6E
VHT TÖB 5 TÖB 6	Überarbeitung des Artenschutzfachbeitrages einschließlich Karte	keine	TÖB 5 TÖB 6	U12.2.1 D U12.2.2 D
VHT TÖB 5 TÖB 6	Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfung VP GGB + Karte VP SPA + Anlage II	keine	TÖB 5 TÖB 6	U12.3 D U12.3.1D U12.3.2D
VHT TÖB 5 TÖB 6	Überarbeitung des UVP-Bericht		TÖB 5 TÖB 6	M 3.1D

Die technischen Planänderungen sind in den LBP - Unterlage 12 - übernommen worden und auf den Deck- /Ergänzungsblättern in magenta dargestellt. Dies betrifft sowohl den Bestands- und Konfliktplan (U. 12.1.2, Blatt 01D und 02D), als auch die Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (u. 12.1.3 Bl. 01D – 07D, 08.1 D, 09D – 13D).

1.5 Nebenbestimmungen

1.5.1 Baubeginn

a) Mit dem Bau der Ortsumfahrung darf erst begonnen werden, wenn nachgewiesen ist, dass die vorgezogenen CEF-Maßnahmen 3 A_{CEF},4 A_{CEF}, 6 A $_{CEF}$ und 7 A $_{CEF}$, die mit vorzeitiger Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG vom 23.10.2019 wirksam geworden sind. Der Nachweis ist gegenüber der Planfeststellungsbehörde durch einen konkreten und aktuellen Sachstandsbericht zu erbringen.

b) Verzögert sich der Baubeginn nach Baufeldfreiräumung unter der Maßgabe der Vermeidungsmaßnahme V 1.1$_{CEF}$, sind geeignete Vergrämungsmaßnahmen etwa durch Flatterband vorzunehmen. Die geeigneten Vergrämungsmaßnahmen sind vom Umweltbaubegleiter zu betreuen.

1.5.2 Ausführungsunterlagen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung entsprechend den Planfeststellungsunterlagen umzusetzen. Werden in der Ausführungsplanung Änderungen oder Abweichungen vom festgestellten Plan erforderlich, hat der Vorhabenträger die Ausführungsunterlagen, sowie eine schriftliche Erklärung zu den Änderungen der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Erhebliche Abweichungen mit Wirkung gegenüber Dritten oder öffentlichen Belangen bedürfen der Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

1.5.3 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist den von der Planung betroffenen Trägern öffentlicher Belange frühzeitig bekannt zu geben, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Fernmeldeeinrichtungen, Versorgungsleitungen und sonstigen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

1.5.3.1 Unterrichtung laufend

Die Stadt Wolgast und das Amt Am Peenestrom (TÖB 1) sind vom Vorhabenträger fortlaufend in den Bauablauf einzubinden.

1.5.3.2 Unterrichtung 6 Monate vor Baubeginn

Folgende Träger öffentlicher Belange sind 6 Monate vor Baubeginn zu unterrichten:

- Landkreis Vorpommern-Greifswald (TÖB 5)
- Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz M-V (Munitionsbergungsdienst) (TÖB 11)
- Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund (TÖB 14)
- Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom (TÖB 22)
- SBA Neustrelitz (TÖB 35)

Folgende Versorgungsträger sind ebenfalls 6 Monate vor Baubeginn zu unterrichten:

- Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung (TÖB 24)
- Deutsche Telekom (TÖB 28)
- E. DIS Netz GmbH (TÖB 29)

Die folgenden Privatbetroffenen sind ebenfalls 6 Monate vor Baubeginn zu unterrichten:

- Gewerbebetriebe – Boots- und Yachtreparatur, Winterlager für Boote und Yachten (P 24)
- Haus Achterwiek und Landhaus Teichgraf (P 06)

1.5.3.3 Unterrichtung mit mindestens 18 Monaten vor Baubeginn

Damit sie entsprechende Maßnahmen für die Ernte oder die Bestellung der Flächen treffen können, sind die von der Bauausführung und von Grundstücksinanspruchnahme betroffenen Landwirte und landwirtschaftlichen Betrieben mindestens 18 Monate vor Baubeginn schriftlich zu unterrichten:

- Landwirtschaftsbetrieb P 13,
- Landwirtschaftsbetrieb P 17
- Landwirtschaftsbetrieb P 25
- Kleingartenverein Belvedere e.V. Wolgast P 3

1.5.3.4 Unterrichtung mindestens 6 Wochen vor Baubeginn

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund (TÖB 14) ist sechs Wochen vor Baubeginn oder früher zu unterrichten.

Die Ausführungspläne, das Bauverfahren sowie die geprüften statischen Berechnungen für das Brückenbauwerk BW 5 einschließlich aller Gründungen sowie der Ufersicherung Wolgast durch eine Spundwand sind mit dem Prüfbericht eines öffentlich bestellten und vereidigten Prüfingenieurs 6 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

Die Ausführungspläne sowie die Bauverfahren für die Einleitstellen Nr. 5 und 7 für Regenwasser sind 6 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortliche Bauleiter sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.

1.5.3.5 Unterrichtung mindestens 4 Wochen vor Baubeginn

Dem Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei MV (TÖB 36) ist mindestens 4 Wochen vor Beginn die Aufnahme von Bauarbeiten und die Dauer der Arbeiten im Peenestrom anzuzeigen, um eine rechtzeitige Information der Fischereibetriebe zu ermöglichen.

Die bauliche Veränderung an Trinkwasser führenden Teilen der Trinkwasserleitung ist dem Ge-

sundheitsamt des Landkreises Vorpommern-Greifswald, SG Hygiene-, Umweltmedizin und Hafenärztlicher Dienst, spätestens vier Wochen im Voraus anzuzeigen (§ 13 Abs. 1 Nr. 3 Trinkwasserverordnung).

1.5.3.6 Unterrichtung mindestens 2 Wochen vor Baubeginn

Die Denkmalschutzbehörde ist spätestens zwei Wochen vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

1.5.3.7 Zusätzliche Unterrichtungspflichten

Unterbrechungen und das Ende der Bauarbeiten sind rechtzeitig vorher – in der Regel 2 Wochen - schriftlich dem WSA anzuzeigen.
Bauzeitliche Einschränkungen bzw. Sperrungen des Fahrwassers sind auf ein Minimum zu reduzieren und rechtzeitig mindestens 6 Wochen vorher, unter Vorlage des Bauablaufs mit dem WSA abzustimmen. Das WSA Stralsund wird entsprechende Veröffentlichungen für die Schifffahrt in Form einer Bekanntmachung herausgeben.
Der tägliche Beginn, das Ende und jede signifikante Unterbrechung der Arbeiten ist der Verkehrszentrale Warnemünde, UKW-Kanal 9, Ruf "Wolgast Traffic" mitzuteilen. Eine ständige UKW-Sprechfunkverbindung auf den o.g. Sprechwegen muss mit der Verkehrszentrale Warnemünde gewährleistet sein.

1.5.3.8 Unterrichtung nach Fertigstellung des Vorhabens

Die Planfeststellungsbehörde ist nach vollständiger Fertigstellung des Vorhabens schriftlich mit Angaben und Ausführungen hinsichtlich wesentlicher Bestandteile der Zulassungsentscheidung darüber zu informieren, dass das Vorhaben wie planfestgestellt abgeschlossen wurde.

1.5.4 Natur- und Landschaftsschutz

1.5.4.1 Umweltbaubegleitung, umweltschonende Baudurchführung

Der Vorhabenträger hat eine naturschutzfachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung für die Umsetzung des vollständigen Vorhabens einzusetzen. Der beauftragte Umweltbaubegleiter ist der Planfeststellungsbehörde mit Nachweis der fachlichen Qualifikation zu benennen, sobald er bestellt ist.
Der Vorhabenträger hat durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen die Einhaltung der planfestgestellten Vorgaben zur Bauausführung sicherzustellen und dies zu überwachen. Es ist auf eine umweltschonende Durchführung des Bauprozesses zu achten.

Die Umweltbaubegleitung hat dafür Sorge zu tragen, dass die festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere die des Gebiets- und Artenschutzes, frist- und fachgerecht umgesetzt und entsprechend dokumentiert werden, sowie die Vorgaben des Umweltschadensgesetzes bei etwaigen Verstößen Anwendung findet.
Vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Informationen zu den betroffenen Nist-, Brut-, Ruhe- und Zufluchtstätten der geschützten Tierarten durch geeignete Personen zu überprüfen und zu aktualisieren.
Etwaige Vergrämungsmaßnahmen zwischen Baufeldfreimachung und Baubeginn sind in geeigneter Form vorzunehmen.

1.5.4.2 Einbindung zuständige Fachbehörden

Die zuständigen Naturschutzbehörden sind rechtzeitig vorher über den Baubeginn einschließlich der Baufeldfreimachung zu informieren.
Die untere Naturschutzbehörde ist zu Bauanlaufberatung zur Umsetzung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans einzuladen und in die fortlaufenden Umsetzungsschritte einzubeziehen. Der Vorhabenträger hat die maßgeblichen zeitlichen Abstände und sonstigen Einzelheiten mit ihr abzustimmen.

Der Planfeststellungsbehörde ist die Ausführungsplanung des Landschaftspflegerischen Begleitplans vor Baubeginn sowie der Termin zur Bauanlaufberatung der Umsetzung des LBP zur Kenntnis zu geben.

1.5.4.3 Umsetzung landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Die planfestgestellten Maßnahmen sind zum jeweils in den Maßnahmeblättern vorgesehenen Zeitpunkt und dabei so früh wie möglich durchzuführen und in möglichst engem zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Eingriff, spätestens zwei Jahre nach Verkehrsfreigabe, abzuschließen. Der Vorhabenträger hat die Maßnahmen entsprechend der Vorgaben der Maßnahmeblätter bzw. dauerhaft zu unterhalten und zu pflegen sowie in ihrer Funktion zu sichern.

1.5.4.4 Erdmateriallagerung

Bei der Baudurchführung anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
Die aus den Erdmaterial angelegten Halden, die über eine oder mehrere Vegetationsperioden liegen, sind grundsätzlich mit Regiosaatgutmischungen für Biotopentwicklungsflächen unter Beachtung der Grundsätze zur Verbesserung der Bienenweide gegen Erosion zu schützen.

1.5.4.5 Rekultivierung, Anlage von Böschungen, Straßenbegleitflächen und Grabenanschnitten

Als Rekultivierungsmaßnahmen nach Beendigung der Lagerung von Erdmaterial, bei Anlage von Böschungen und Straßenbegleitflächen sowie nach Verfüllung aufgegebener und nicht anderweitig überplanter Grabenabschnitte ist eine Grasansaat (Maßnahmenblatt 2.5 G, Regiosaatgutmischungen für Biotopentwicklungsflächen unter Beachtung der Grundsätze zur Verbesserung der Bienenweide) vorzusehen.

1.5.4.6 Ergänzende Vorgaben zum Artenschutz

Wegen der Untermaßigkeit der Bauwerke BW 1, Ersatzneubau über die Ziese, und BW 11, Ersatzneubau über den Mellengraben, sind für die Durchführung der Bauwerksprüfung trittsichere Bermen anzulegen.
Es ist fortlaufend während der Durchführung der Baumaßnahme fachkundig zu beobachten, ob sich Veränderungen im Baufeld auftun, die aus artenschutzrechtlichen Gründen zu beachten sind, wie etwa ein Auftreten einer bis dahin nicht angetroffenen besonders geschützten Art oder zugehöriges Habitat oder ein verändertes Verhalten einer bekannten geschützten Art im Verhältnis zu den im Artenschutzfachbeitrag angegebenen Umständen.
Die Beobachtungen sind im regulären Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG (s.u. Ziffer 1.5.4.7) zu notieren. Im Falle eines Neuerscheinens eines Seeadlerhorstes auf der Alten Schanze ist die Planfeststellungsbehörde unverzüglich zu informieren.

Die Vergrämungsmaßnahmen an der Ziese zum Schutz des Bibers sind bei der Baustellen-einrichtung über die Dauer von 2 Wochen jeweils durch Abwechslung von 1 - 2 Tage mit erhöhter Aktivität/ mit 1 - 2 Tagen ruhigeren Aktivitäten vorzunehmen. Zur Unterstützung des ggf. erforderlichen Ausweichens ist die Anlage von Futterplätzen aus anfallendem Grünschnitt (Weidenfällungen) nördlich, wo sich die festgestellten Ausweichhabitate befinden, und ggf. bei weiteren Erkenntnissen zu tatsächlich anderen Bedürfnissen auch südlich der Brücke vorgesehen.

1.5.4.7 Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG

Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Dazu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde Berichte zum Stand der Umsetzung der LBP-Maßnahmen nach § 17 Abs. 7 BNatSchG vorzulegen. Bis zur vollständigen Funktionsfähigkeit ist der Erfolg der Maßnahmen zu untersuchen und zu dokumentieren. Soweit die Funktionsfähigkeit nicht zeitgerecht nachgewiesen wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Anordnungen vor.

Der erste Bericht ist der Planfeststellungsbehörde zwei Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Er

beinhaltet die Dokumentation der Umsetzung sowie den Nachweis der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen 3 A_{CEF} bis 7 A_{CEF}, 1.1 V_{CEF}, 1.2 V_{CEF},1.7 V_{FFH}, 1.10 V_{FFH}, 1.11 V, 1.12 V, 1.13 V, 1.14 V, 1.16 V_{WRRL} (Spundwand Ziesebrücke) und 1.17 V_{WRRL}.
Während der Bauphase ist einmal jährlich zum 31. März je nach Baufortschritt ein Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen.
Nach Abschluss der Bauarbeiten ist einmal jährlich zum 31. März ein Bericht nach § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert vorzulegen bis alle Maßnahmen umgesetzt und funktionsfähig sind.

1.5.4.8 Kompensationsverzeichnis

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die nach § 17 Abs. 6 BNatSchG notwendigen Katasterangaben über die mit dieser Genehmigung festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 BNatSchG sowie die dafür in Anspruch genommenen Flächen innerhalb von 6 Monaten nach der Erteilung dieser Genehmigung vollständig in digitaler Form an das Kompensationsverzeichnis M-V zu übermitteln (www.kompensationsflaechen-mv.de). Er ist verpflichtet, zu diesem Zweck die Angaben aus dem bestätigten Landschaftspflegerischen Begleitplan /Eingriffs- und Kompensationskonzept zu verwenden und die durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Güstrow (Kontakt: poststelle@lung.mv-regierung. de; 03843-777-0) bereitgestellte elektronische Eingabeoberfläche zu nutzen. Dabei ist im Feld „Datenherr“ die folgende Abkürzung der Genehmigungsbehörde („LASV“) einzutragen.

Bei der Baudurchführung dürfen keine Stoffe verwendet werden, die geeignet sind, die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers dauernd oder in erheblichem Maße schädlich zu verändern.
Ein Sicherheitsabstand von 1 m über den jeweils gemessenen Grundwasserständen ist in Fällen von Grundwasserstandsschwankungen einzuhalten. Für einen Havariefall ist ein Maßnahmeplan vorzuhalten. Der Havariefall ist unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Landkreises sowie dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie anzuzeigen.

1.5.4.9 Bodenvorbereitung vor Neuanlage einer Waldfläche, Maßnahme 10E

Vor Beginn der Aufforstung im Zuge der Umsetzung der Maßnahme 10E, ist der angetroffenen Ackerboden auf der gesamten Maßnahmefläche tiefgründig – mindestens 0,60 m – mit Tiefenbodenmeißel aufzulockern.

1.5.5 Gewässerschutz und Wasserunterhaltung, Wasserwegerecht

1.5.5.1 Gewässerschutz

Zum Verhindern, dass das Gewässer verunreinigenden Stoffe während des Baus des BW 5 in den Peenestrom eingetragen werden, sind Flächen auf den Pontons, Arbeitsstegen und weiteren Arbeitsebenen abzudichten. Das Auffangen und anschließende Klären anfallenden Regenwassers auf den Arbeitsflächen ist durch geeignete Vorrichtungen zu gewährleisten. Ergänzend sind die Arbeitsflächen mit einer schwimmenden Ölsperre zu umgeben, um die Ausbreitung von Leichtflüssigkeiten im Peenestrom zu verhindern und erforderlichenfalls ein Absaugen (z. B. in Havariefällen) zu erleichtern.
Bei Geräten und Bautechnik, die der Durchführung von Maßnahmen an und in den Gewässern Ziese, Peene und Gräben eingesetzt werden, dürfen nur biologisch abbaubare Hydrauliköle verwendet werden.

1.5.5.2 Abwasser

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen.

1.5.5.3 Gewässerbau und –unterhaltung

Für die Unterhaltungsmaßnahmen der Gräben ist grundsätzlich genügend Abstand zwischen Gräben und Böschungen zu Anlagen zu halten. Alle Bepflanzungen und Einzäunungen im 5 m-Schutzstreifen der Gewässer sind mit dem Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom bei der Erstellung der Ausführungsunterlagen abzustimmen. Der Wasser- und Bodenverband ist bei der baulichen Durchführung und der Abnahme der Wasserbaumaßnahmen durch den Vorhabenträger zu beteiligen, indem er zu den relevanten Bauberatungen eingeladen wird.
Die Abnahmeprotokolle sind der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss der Maßnahmen zu übersenden.

Alle Bepflanzungen an Gewässern II. Ordnung sind so anzulegen, dass eine ungehinderte Unterhaltung der Gewässer weiterhin möglich bleibt. Selbiges trifft für die Bepflanzung von Draingebieten zu. Hier sind speziell alle Drainsammler mit geeigneten Maßnahmen vor Wurzeleinwuchs zu schützen, um eine Vernässung höher gelegener Nutzflächen zu vermeiden.

1.5.5.4 Trinkwasser

Bei umzuverlegenden Trinkwasserleitungen sind Einschränkungen der Trinkwasserversorgung

auf ein Minimum zu reduzieren. Die Ausführung dieser Arbeiten ist nur zugelassenen Fachbetrieben zu übertragen. Hierzu sind nur Geräte und Materialien zu verwenden, die den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
Im Anschluss an die Verlegungsarbeiten der Trinkwasserleitungen ist nach erfolgter Desinfektion und Spülung ein Nachweis über die mikrobiologisch einwandfreie Trinkwasserbeschaffenheit gegenüber dem Gesundheitsamt des Landkreises Vorpommern-Greifswald, SG Hygiene-, Umweltmedizin und Hafenärztlicher Dienst zu erbringen.
Bei Überbauung oder Kreuzung durch andere Bauwerke sind die vorhandenen Trinkwasserleitungen bauzeitlich zu sichern.

1.5.5.5 Badegewässerschutz

Eine Beeinträchtigung der Badewasserqualität der sich stromabwärts an der Peene befindlichen EU-Badestelle Wolgast-Dreilindengrund muss sowohl in der Bauphase als auch durch betriebsbedingte Auswirkungen ausgeschlossen werden (Art 7 EU-Badegewässerrichtlinie – 2006/7EG).

1.5.5.6 Wasserbuch

Nach Unanfechtbarkeit der Entscheidung hat der Vorhabenträger für die Bundesstraße dem Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie M-V als zuständige Wasserbuchbehörde ein Auszug dieses Beschlusses bezüglich der wasserrechtlichen Erlaubnis (Pkt. 1.1.2) zu übersenden.

1.5.6 Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Die bei der geplanten Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten (§ 7 KrWG) oder, soweit eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist, unter Wahrung des Wohls der Allgemeinheit zu beseitigen (§ 15 KrWG).
Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden und somit die Vorschriften dieses Gesetzes eingehalten werden.
Sollte Bodenmaterial zur Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten wiederverwendet werden, welches für den Straßenneubau entlang bzw. in den Randbereichen der jetzigen Straße ausgehoben wurde, so hat dieses nachweislich den qualitativen Anforderungen der BBodSchV und der LAGA M20 zu genügen, da an Verkehrswegen angrenzende Böden durch verkehrsbedingt emittierte Schadstoffe als belastet gelten. Die Nachweise sind der zuständigen Bodenschutzbehörde des Landkreises Vorpommern -Greifswald vor Wiederverwertung vorzulegen.
Auf die Einhaltung der Anforderungen der DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial 5/1998) wird besonders hingewiesen.

Die durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen des Baufeldes sind bei Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren; der Einsatz von Saatgut entsprechend der Maßgaben der Beachtung der Grundsätze zur Verbesserung der Bienenweide ist vorzusehen.
Sollten im Rahmen der Baumaßnahme organoleptische Auffälligkeiten (Verfärbungen, Geruch) festgestellt werden, ist eine weitergehende Untersuchung dahingehend erforderlich, ob der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast besteht bzw. ausgeräumt werden kann. Entsprechend den Untersuchungsergebnissen des Bodens ist dieser im Weiteren entsprechend den Vorgaben der Grundsätze der BBodSchV und der TR Boden der Endlagerung zuzuführen.
Die Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 5 des Gesetzes vom 23. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist) ist zu beachten. Der Vorhabenträger hat das Umweltamt des Landkreises Vorpommern-Greifswald umgehend zu informieren.
Kontaminierter Straßenaufbruch, Bauschutt oder Bodenaushub sind als besonders überwachungsbedürftiger Abfall einzustufen, der nur in dafür zugelassene Anlagen durch entsprechende Unternehmen entsorgt oder behandelt werden darf. Eine Wiederverwertung zur Herstellung von Wegen, Sichtschutzwällen und anderen baulichen Anlagen ist auf der Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes verboten.
Eine geplante Verwertung des Bodens auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ist bei den jeweils zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald sowie bei der zuständigen Stelle für landwirtschaftliches Fachrecht und Beratung (LFB), anzuzeigen. Die für eine landwirtschaftliche Verwertung erforderlichen Untersuchungen sind mit der LFB und der unteren Bodenschutzbehörde im Vorfeld abzustimmen.
Der Vorsorgepflicht gegen das Entstehen von schädlichen Bodenveränderungen infolge von Eingriffen in den Boden ist gemäß § 7 BBodSchG Folge zu leisten.
Unnötige Beeinträchtigungen der Bodenbeschaffenheit sind bei Erd- und Tiefbaumaßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern (z. B. unnötiger Bodenaushub, Durchmischung verschiedener Bodenschichten, erhebliche mechanische Belastungen, Verunreinigungen durch Schadstoffe).

1.5.7 Denkmalschutz

Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG MV. In diesem Fall ist die zuständige untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige, doch kann die Frist für eine fachgerechte Untersuchung im Rahmen des Zumutbaren verlängert werden (§ 11 Abs. 3 DSchG MV).

1.5.8 Kataster- und Vermessungswesen

Im direkten Vorhabengebiet befinden sich Punkte der Landesvermessung. Es handelt sich dabei um die Höhenfestpunkte:

1948 02080 (Ziese)
1948 02300 (B 111, Wolgast Neustadt)
1948 02150 (Wolgast Hafen)
1948 02310 (Wolgast Hafen)
1948 01020 (B 111, Insel Usedom, Bauende)

sowie die Lagefestpunkte:

64342110 (Ziese)
64401700 (B 111, Wolgast Neustadt)
19482880 (B 111, Insel Usedom, Bauende).

Vermessungsmarken sind nach § 26 des Gesetzes über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen (Geoinformations- und Vermessungsgesetz - GeoVermG M-V) vom 16. Dezember 2010 (GVOBI. M-V S. 713) zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Mai 2018 (GVOBl. M-V S. 193, 204), gesetzlich geschützt.
Vermessungsmarken dürfen nicht unbefugt eingebracht, in ihrer Lage verändert oder entfernt werden.
Im Zuge der Baumaßnahmen hat der Vorhabenträger zu beachten, dass zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerefestpunktfeldes eine kreisförmige Schutzfläche von zwei Metern Durchmesser weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert werden darf. Um die mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken auch zukünftig für satellitengestützte Messverfahren (z.B. GPS) nutzen zu können, sind im Umkreis von 30 m um die Vermessungsmarken Anpflanzungen von Bäumen oder hohen Sträuchern zu unterlassen.
Der feste Stand, die Erkennbarkeit und die Verwendbarkeit der Vermessungsmarken dürfen nicht gefährdet werden.
Werden im Zuge des Bauvorhabens Maßnahmen notwendig, durch die geodätischen Festpunkte gefährdet werden können, hat der Vorhabenträger dies unverzüglich dem Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen unter Beibringung einer Rechtfertigung mitzuteilen.

Grenzmarken sind ebenfalls zu schützen (§ 26 Abs. 8 GeoVermG M-V). Kommt es im Zuge der Baumaßnahmen zur Zerstörung oder Lageänderung von Grenzmarken, ist dies unverzüglich anzuzeigen. Das dann erforderliche Einbringen neuer Grenzmarken darf nur von Vermessungsstellen durchgeführt werden. Die Antragstellung und Kostenübernahme obliegt dem Vorhabenträger.

1.5.9 Zufahrten

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

1.5.10 Landwirtschaft

1.5.10.1. Drainagen

Die störungsfreie Nutzung vorhandener landwirtschaftlicher Entwässerungsanlagen (Drainagen, Rohrleitungen) ist während und nach dem Bauvorhaben in allen Entwässerungsabschnitten zu gewährleisten. Unvermutete, durch den Straßenbau zerstörte Drainagen in landwirtschaftlichen Flächen sind unverzüglich wiederherzustellen oder in geeigneter Weise umzuverlegen. Vorfluten sind zu gewährleisten. Der betroffene Eigentümer unvermutet angetroffener oder zerstörter Drainagen ist unverzüglich zu benachrichtigen.
Vorliegende Unterlagen der Landwirtschaftsbetriebe (u.a. P 13) zu Meliorationsanlagen im Bereich des Bauvorhabens sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.
Suchschachtungen zur Lageermittlung von Drainagen werden vor Beginn der Bauausführung durchgeführt.

1.5.10.2. Nutz- und Erreichbarkeit von Flächen

Die Nutz- und Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen während der Bauphase ist durch den Vorhabenträger zu gewährleisten.

1.5.10.3. Vorübergehende Flächeninanspruchnahme

Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, die vorübergehend genutzten Flächen rekultiviert zurückzugeben. Auf Unterlage 12.1.1, Maßnahmenkomplex-Nr. 1.14 V wird verwiesen.

1.5.11 forstwirtschaftliche Belange

Auf eine Befahrung der Waldflächen/Waldwegen ist im Zusammenhang mit der Durchführung der Maßnahmen (z.B. Aufstellen von Schutzzäunen, Anlage von Gräben, Besatzkontrolle Fledermäuse, Anbringen von Fledermauskästen u.a.) zu verzichten.
Sollte eine Befahrung der Waldflächen zwingend erforderlich sein, ist diese mit den Eigentümern abzustimmen. Bei der Forstbehörde muss eine Fahrgenehmigung (§ 28 Abs. 4 LWaldG M-V) beantragt werden.

1.5.12 Verkehrsrechtliche Belange

Vor Verkehrsfreigabe sind Markierungs- und Beschilderungspläne der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald rechtzeitig zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegen.
Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans von der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald verkehrsrechtliche Anordnungen (nach § 45 StVO, Abs. 1 bis 3) darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Dem Antrag ist die entsprechende Aufgrabe-/ bzw. Sondernutzungserlaubnis des zuständigen Straßenbaulastträgers beizufügen.

Bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum ist der Veranlasser verpflichtet, solche Technologien anzuwenden, dass für den Verkehrsablauf die günstigste Lösung erzielt wird. Der Verkehrsablauf und die Sicherheit im Straßenverkehr besitzen gegenüber den Maßnahmen, die zur Einschränkung bzw. zeitweiligen Aufhebung der öffentlichen Nutzung von Straßen führen, den Vorrang. Diese Grundsätze sind bereits in der Phase der Vorbereitung der Baumaßnahme zu beachten. Alle Baumaßnahmen bzw. Beeinträchtigungen, die den Straßenkörper mit seinen Nebenanlagen betreffen, sind mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, im Zuge der Ausführungsplanung ein „Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit“ zu erstellen und dieses so umzusetzen, dass während der Bauzeit alle Ortslagen problemlos angefahren werden können.

1.5.13 Immissionsschutz

1.5.13.1. Lärmimmissionsschutz während der Baudurchführung

Während der Bauphase ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970 (Beiblatt zum Bundesanzeiger Nr. 160) – AVV Baulärm – mit den dort festgesetzten Immissionsrichtwerten entsprechend den zugeordneten Gebieten und unter Beachtung der vorgegebenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms einzuhalten. Die durch die Bauarbeiten auftretenden Lärmentwicklungen sind durch geeignete arbeitsorganisatorische und/oder technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Das beauftragte Unternehmen ist vom Vorhabenträger davon ausdrücklich in Kenntnis zu setzen.

1.5.13.2. Entschädigungsansprüche aus Lärmbetroffenheit

Die Eigentümer der in der schalltechnischen Untersuchung - Planunterlage 11.3 Tabelle 2 - aufgeführten Gebäude in der Leeraner Straße 5 (Schule) und Chausseestraße 59 (Wohn- und Bürohaus), bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchVO festgestellt wird, haben gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Erstattung richten sich nach der hierfür maßgebenden 24. BImSchV.

Falls passive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich oder untunlich sind, hat eine Entschädigung in Geld zu erfolgen. Der Anspruch wird dem Grunde nach so festgestellt, wie in der Tabelle 2 aus Unterlage 11.3 ausgewiesen.

1.5.13.3 Einzelne Regelungen zum Schutz vor Baulärm

Im Bereich der lärmintensiveren Bautätigkeiten (Bauwerk 1 – Ziese, Park Belvedere [Bau-km 1+600 bis 2+200] und Peenestrom [Bau-km 3+360 bis 3-480]) sind folgende Bauzeiten einzuhalten.

<u>Bereich Ziese / BW1</u>

Es darf erst eine ½ Stunde nach Sonnenaufgang mit den Baumaßnahmen begonnen werden und müssen ½ Stunde vor Sonnenuntergang beendet sein.

<u>Park Belvedere (Lebensräume Fledermäuse)</u>

Zwischen dem 01.März und dem 08.Mai sowie dem 08.09. und dem 08.11.darf nur tagsüber (zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang) am Vorhaben gearbeitet werden.

<u>Bereich Ostufer Peenestrom</u>

Bautätigkeit ist nur vom 15.04. bis zum 31.10. tagsüber (zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang) mit Ausnahme der technologisch unbedingt erforderlichen kontinuierlich durchzuführenden Arbeiten zur Herstellung der Gründungen und der Pfeiler sowie der Arbeitsstege zulässig.

1.5.13.4 Staubentwicklung während der Bauphase

Die durch die Bauarbeiten auftretenden Staubentwicklungen sind durch geeignete arbeitsorganisatorische und/oder technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Das beauftragte Unternehmen ist vom Vorhabenträger davon ausdrücklich in Kenntnis zu setzen.

1.5.13.5 Erschütterungsträchtige Bauarbeiten

Vor Aufnahme der Baumaßnahme sind nahe der Neubautrassen befindliche Bauwerke durch ein Gutachten auf Standsicherheit zu untersuchen. Werden Gründungsprobleme erkannt, die

zur Annahme fehlender Standfestigkeit der Bauwerke während schwingungsintensiver Arbeiten Anlass geben, hat der Vorhabenträger den Einsatz schwingungsarmer Bautechniken im gefährdeten Bereich anzuordnen. Erforderlichenfalls sind Gründungsarbeiten an Brückenbauwerken und Materialeinbauarbeiten im Zuge des Trassenbaus nur unter der Begleitung von Schwingungsmessungen zulässig.
Der Vorhabenträger wird verpflichtet, geeignete technische Vorkehrungen zur Minderung der Vibration der durch die Rammarbeiten erschütterungsgefährdeten Betriebsanlagen (Krananlagen) des Gewerbebetriebes – Boots- und Yachtreparatur, Winterlager für Boote und Yachten vorzusehen.

1.5.13.6. Schallemission unter Wasser

Zur Minderung der Schallemission zum Schutz der marinen Fischfauna bei der Installation der Spundwandkästen zur Errichtung des Brückenbauwerkes 5 und der Installation der Uferwand am westlichen Peenestrom ist durch den Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung der aktuelle Stand der Technik zur Minderung der Schall(druck)wirkung bei Rammungen zu prüfen und unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen zu verwenden.
Sollte die technische Prüfung ergeben, dass unter den gegebenen Bedingungen vertretbare, wirksamere technische Verfahren zur Schallminderung als das planfestgestellte ramp up-Verfahren zur Anwendung kommen, ist dies der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

1.5.14 Munitionsfunde / Katastrophenschutz

Vor Baubeginn sind Kampfmittelsondierungsarbeiten vorzunehmen, es wird auf die Nebenbestimmung zu den Unterrichtungspflichten, s.o. Ziffer 1.5.3 verwiesen.
Das Ergebnis der Kampfmittelsondierungsarbeiten ist der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Bautätigkeit zur Kenntnis zu geben.
Tiefbauarbeiten sind mit Vorsicht auszuführen, da auch in nicht kampfmittelbelasteten Bereichen Einzelfunde von Kampfmitteln oder Munition nicht auszuschließen sind. Werden während der Bautätigkeiten sowie bei erdeingreifenden Maßnahmen Munition/Kampfmittel entdeckt, freigelegt oder vermutet, sind die Arbeiten umgehend einzustellen, der Bereich weiträumig abzusperren und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Ein Verantwortlicher der Baufirma hat sich zur Überwachung und Sicherung des Gefahrenbereiches in überschaubarer Nähe des Fundortes bis zum Eintreffen des Munitionsbergungsdienstes aufzuhalten. Gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V ist die Fundstelle der örtlichen Ordnungsbehörde beim zuständigen Amt unverzüglich anzuzeigen.
Es ist verboten, entdeckte Kampfmittel zu berühren, ihre Lage zu verändern oder in Besitz zu nehmen. Ferner ist es verboten, Flächen mit Kampfmitteln zu betreten und/oder Anlagen bzw.

Vorrichtungen zur Kennzeichnung des Gefahrenbereiches zu beschädigen, unwirksam zu machen oder zu beseitigen.
Es wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen sind so weit wie möglich auszuschließen.

1.5.15 Versorgungsleitungen

Das Bauvorhaben berührt den Verlauf verschiedener Ver- und Entsorgungsleitungen. Die Versorgungsunternehmen wurden am Verfahren beteiligt.
Die Leitungsträger haben in Absprache mit dem Träger des Bauvorhabens die rechtmäßig hergestellten Leitungen aller Art im notwendigen Maß zu ändern. Die Kostenregelung bestimmt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.
Aus den Stellungnahmen der hier aufgeführten Leitungsträger ergaben sich nachfolgende Nebenbestimmungen.
Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist anzuwenden.
Die Angaben zu den Versorgungsunterlagen sind vor Ort mit geeigneten Leitungs- und Kabelsuchgeräten sowie ggf. durch Suchschlitze, die in Handschachtung auszuführen sind, zu überprüfen und zu ergänzen.
Freigelegte Anlagen sind vor jeglicher Beschädigung zu schützen und in ihrer Lage nicht zu verändern.

1.5.15.1 Deutsche Telekom Technik GmbH (TöB 28)

Im Planbereich befinden sich Kommunikationslinien der Deutschen Telekom AG.
Bei der Bauausführung sind Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) ist der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit zu ermöglichen. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.
Die bauausführende Tiefbaufirma ist 14 Tage vor dem Beginn der Bauarbeiten über oder in der Nähe der Telekommunikationslinien durch die Deutsche Telekom mittels Auskunft zu Ausgrabungen Dritte einzuweisen, um unter anderem Schäden am Eigentum der Deutschen Telekom zu vermeiden und um jederzeit den ungehinderten Zugang zu Telekommunikationslinien, zum Beispiel im Falle von Störungen bzw. für notwendige Montage- und Wartungsarbeiten, zu gewährleisten. Die Notwendigkeit der Einweisung bezieht sich auch auf Flächen die für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, für die Lagerung von Baummaterial wie auch zum Abstellen der Bautechnik benötigt werden.

Telekommunikationsleitungen sind mit einer Überdeckung von ca. 60 cm zu verlegen.
In Kreuzungspunkten mit einer Telekommunikationslinie ist die genaue Tiefenlage durch Querschlag zu ermitteln.
Ein Überbauen der Anlagen und Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Überdeckung führen, sind nicht gestattet. Es ist die Originalüberdeckung von 0,60 Meter wiederherzustellen. Die Trassenbänder sind 0,30 Meter über die Anlagen neu zu verlegen. Bei Freilegung der Telekommunikationslinien während der Baumaßnahme sind diese durch geeignete Maßnahmen zu schützen und zu sichern (z. B. durch Halbrohre).
Die Deutsche Telekom Netzproduktion ist zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen.

1.5.15.2 E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV (TÖB 29)

Im Bereich der Bahnhofstraße / Hafengebiet sind alte Kabel der E.DIS, die gegenwärtig noch nicht aufgenommen wurden, durch Suchschachtungen zu sichern.
Bei Vermessungen des Bestandgeländes durch den Vorhabenträger sind Punkte, die den Leitungsverlauf kennzeichnen, aufzunehmen.

1.5.16 Kreuzungsvereinbarungen

1.5.16.1 Kreuzungsvereinbarung mit der UBB

Für die Kreuzung der B 111 in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland mit der Eisenbahnstrecke Züssow-Heringsdorf in der Baulast der Usedomer Bäderbahn GmbH als Tochter der DB Netz AG gilt das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Entsprechend § 5 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz soll über Art, Umfang und Durchführung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung getroffen werden. Eine Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz wurde zwischen dem Vorhabenträger und dem Bahnunternehmen bisher nicht abgeschlossen und befindet sich noch in Abstimmung.
Eine kreuzungsbedingte Entscheidung wird durch die Planfeststellungsbehörde mit Planfeststellungsbeschluss im vorliegenden Fall nicht getroffen, da zwar eine neue Kreuzung zwischen Bundesstraße und bundeseigener Eisenbahnanlage entsteht, diese aber keine baulichen Konsequenzen hat, die in Ermangelung einer abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung zugewiesen werden müssten.
Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung die bis dann abzuschließende Kreuzungsvereinbarung mit der UBB über die neu entstehende Kreuzung im Zuge der Überspannung durch das Bauwerk 5 über Anlagen der UBB vorzulegen.
Sollte sich in diesem Kontext herausstellen, dass zur Sicherung der Bahnanlagen eine Ent-

scheidung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich wird, die sich nicht in der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung niederschlägt, ist über § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten, hier die aus heutiger Sicht noch nicht erkennbare Regelung zu ergänzen.

1.5.16.2 Kreuzungsvereinbarung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Für die neue Kreuzung der B 111 im Zuge der Ortsumfahrung Wolgast in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland mit der Bundeswasserstraße Peene in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, Bundeswasserstraßenverwaltung, ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, die Art, Umfang und Durchführung von Maßnahmen sowie Rechtsbeziehungen der Kreuzungsbeteiligten regelt. Eine Kreuzungsvereinbarung wurde bisher nicht abgeschlossen und befindet sich noch in Abstimmung.
Eine kreuzungsbedingte Entscheidung wird im vorliegenden Fall durch die Planfeststellungsbehörde in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen, da zwar eine neue Kreuzung zwischen Bundesstraße und Bundeswasserstraße entsteht, diese aber keine baulichen Konsequenzen in der unmittelbaren Bundeswasserstraße Peene hat, die in Ermangelung einer abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung zugewiesen werden müssten.
Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung die bis dann abzuschließende Kreuzungsvereinbarung mit der Bundeswasserstraßenverwaltung über die neu entstehende Kreuzung im Zuge der Überspannung durch das Bauwerk 5 über die Bundeswasserstraße vorzulegen.
Sollte sich in diesem Kontext herausstellen, dass zur Sicherung der Bundeswasserstraße eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich wird, die sich nicht in der abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung niederschlägt, ist über § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten, hier die aus heutiger Sicht noch nicht erkennbare Regelung zu ergänzen.

1.5.17 Belange der Bundeswehr

Die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) und die Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) sind einzuhalten.
Die Unterlagen und Informationen zur Bemessung und Einstufung der zu errichtenden Ingenieurbauwerke in MLC nach STANAG 202,1 sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind an die zuständige Bundeswehrdienststelle zu übersenden:

1.5.18 Stellflächen Brückenprüffahrzeuge

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Planung der Stellplätze für Fahrzeuge der Bauwerksunterhaltung /Bauwerksprüfung im Bereich der Brückenbauwerke unter dem Gesichtspunkt der Optimierung der Arbeitsabläufe der Brückenprüfer, der Verkehrssicherheit, Umweltbelange und Verträglichkeit mit dem Projekt zu prüfen, zu optimieren und mit dem zuständigen

Straßenbaulastträger abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist über die geänderten Stellplätze zur Bauwerksprüfung zu informieren. Eine gegebenenfalls zusätzlich erforderliche Genehmigung der Stellplatzplanung durch die Planfeststellungsbehörde wird vorbehalten.

1.6 Zusagen

Soweit der Vorhabenträger im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.
Im Rahmen des Anhörungsverfahrens bzw. Erörterungstermins sind nachfolgende Zusagen durch den Vorhabenträger abgegeben worden.
Die Zusagen werden als Vereinbarung zwischen den jeweiligen Partnern der Zusage durch die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und sind durch den Vorhabenträger einzuhalten. Die Planfeststellungsbehörde wertet die getroffenen Zusagen nicht noch prüft sie diese vertieft hinsichtlich der Rechtmäßigkeit. Offenkundige Rechtswidrigkeiten würde sie als nicht zu berücksichtigen zurückweisen. Offenkundig rechtswidrige Zusagen sind nicht aufgetreten.
Die Zusagen erledigen Aspekte von Einwendungen und Stellungnahmen der Beteiligten.
Diese Erledigungen führen dazu, dass der Aspekt keiner Abwägung unterworfen wurde und keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu diesem jeweiligen Thema erging.
Die Zusagen sind kein Entscheidungsgegenstand dieses Beschlusses.
Das betrifft folgende Zusagen:

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
Träger öffentlicher Belange	
TÖB 5 Landkreis Vorpommern-Greifswald	Falls eine Grundwasserabsenkung erfolgen soll, wird der Vorhabenträger dafür rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme bei der Planfeststellungsbehörde eine wasserrechtliche Erlaubnis beantragen. Angaben zu Entnahmemenge, Beginn der Absenkung, Zeitraum, geplante Absenktiefe, Einleitstelle des geförderten Grundwassers sowie ein Lageplan sind anzugeben bzw. vorzulegen.
TÖB 35 Straßenbauamt Neustrelitz	Bauwerk 6 – Brücke im Zuge der VG 26 über die B 111 Im Rahmen der der Ausführungsplanung wird in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbauamt die Lage der Böschungstreppen

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
	gemäß RE- ING Teil 2, Abschnitt 3 Punkt 3.1.1 (6) sowie unter Berücksichtigung der Schutzeinrichtungen und des Radweges geprüft und ggf. optimiert.
TÖB 22 Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom (WBV)	BW 1 - Brücke über die Ziese Dem WBV wird jeder Zeit der Zugang zum Biberdamm zu gewährleistet. Es ist regelmäßig erforderlich, den vorhandenen Biberdamm direkt oberhalb der Ziesebrücke abzutragen. Dafür liegt eine Ausnahmegenehmigung der unteren Naturschutzbehörde vor.
TÖB 22 Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom	Der Vorhabenträger sagt zu, für die Einleitstelle in das Gewässer zweiter Ordnung (ELS 1-4 und ELS 10-13) sowie innerhalb des gesetzlichen Uferrandstreifen/Unterhaltungsstreifen folgendes zu beachten und sicherzustellen: - Sicherung von Leitungsrechten und Dienstbarkeiten - Bei Verlegung der Zuleitung innerhalb der Unterhaltungstrasse ist auf ausreichende Überdeckung zu achten. Um Beschädigungen des Krautkorbes zu vermeiden, ist das Rohrendstück zu ummauern und plangleich in den Böschungsverlauf zu integrieren
TÖB 22 Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom	Der Deich westlich der Ziese wirdt so an das neu zu errichtende Brückenbauwerk 1 angeschlossen, dass seine Funktion zum Schutz der landwirtschaftlichen Flächen sicher gestellt bleibt. Auch während der Bauphase muss die Wehrfähigkeit bei Hochwasser gewährleistet sein. Dies wird in der Ausführungsplanung gewährleistet.
TÖB 36 Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei MV	Der Vorhabenträger wird ausgebrachte Fanggeräte der Fischerei beachten und Beeinträchtigungen der Fischerei vermeiden.
TÖB 13 Landesforst	Der Vorhabenträger sicherte zu, im Rahmen der Ausführungsplanung die Anlage eines Fahrwegenetzes innerhalb der Erstaufforstungs- und Sukzessionsflächen zu entwerfen und mit der Landesforst abzustimmen.
TÖB 24 Zweckverband Was-	Der Vorhabenträger sichert zu, die festgelegten Sicherheitsabstände und Mindestüberdeckungen bei den Bauarbeiten einzuhalten. Diese liegen horizontal und vertikal bei 0,5 m.

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
serversorgung und Abwasserbeseitigung (ZV) -Festland Wolgast	
TÖB 24 ZV-Festland Wolgast	Widerlager werden nicht hintergraben oder freigelegt, da Rohre mit Stemm-oder Schraubmuffenverbindungen in der Regel nicht zugfest verbunden und deshalb an den Enden bzw. an Richtungsänderungen gegen das Erdreich abgespannt sind. Freigelegte Versorgungsanlagen werden mit einer Sandbettung (Flusssand, nicht bindig, Körnung 0-2 mm, 20 cm allseitig, lagenweise verdichtet) verfüllt. Zudem werden eventuell vorhandene Trassenabdeckbänder und Warnbänder im Graben wieder oberhalb der Leitungstrasse eingebracht. Wenn Trinkwasserversorgungs- und Schmutzwasserbeseitigungsanlagen oder Warnbänder, die nicht in den Bestandsplänen verzeichneten Stellen sind, freigelegt, so werden die Arbeit zu unterbrochen und der ZV unter 03836 / 2739-0 informiert.
TÖB 24 ZV-Festland Wolgast	Der Vorhabenträger sichert zu, die Trinkwasserversorgungs- und der Schmutzwasserbeseitigungsanlage und deren Anlagenteile während der gesamten Bauzeit frei zugänglich zu halten.
TÖB 24 ZV- Festland Wolgast	Bei grabenloser Bauweise (Bohren bzw. Pressen) werden die Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn (min 3 Tage) mit dem ZV abgestimmt.
TÖB 26 UBB / TÖB 27 EBA	Im Rahmen der Ausführungsplanung werden entsprechende Schutzeinrichtungen bzw. Fahrzeugrückhaltesysteme, die das Abkommen von Fahrzeugen aus der „Neuen Bahnhofstraße“ in den Gleisbereich der UBB verhindern, vorgesehen und bei Erfordernis mit Vorrichtungen zum Blendschutz ausgestattet.
TÖB 26/ TÖB 27	Die Durchörterung der Entwässerungsleitungen im Schutzrohr DN 400 unter dem UBB Gleis nördlich und südlich des Bahnübergangs erfolgt unter Berücksichtigung der DWA-A-125 und Einhaltung der erforderlichen Überdeckungshöhe hÜ (lichter Abstand zwischen UK Schotter und Rohrscheitel).
TÖB 14 Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Eine enge Abstimmung im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Fahrwasseranpassung wird zugesagt.

Veranlasser	Gegenstand der Zusage bzw. Vereinbarung
TÖB 14 Wasser- und Schiff-fahrtsamt Stralsund	Der Vorhabenträger sagt zu, für die Festlegung zur Höhe der Spundwandkästen bzw. Gründungen etc. vorliegenden Angaben der BAW-Stellungnahme vom 22.11.2007 für den bei der Betrachtung des Schiffsstoßes als maßgebenden Werte zu beachten und anzuwenden.
TÖB 14 Wasser- und Schiff-fahrtsamt Stralsund	Es ist zugesagt, den Pfeiler/Pylon in Achse 80 sowie die Pfeiler 90 bis 180 für die Bauphase mit Festmacheeinrichtungen für Schiffe, ggf. Tafelzeichen I Verbotsschilder zum Begehen der Anlagen oder andere konstruktive Maßnahmen vorzusehen und diese mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund abzustimmen.
Private	
P14 / P 8	Es wird eine Kostenübernahmezusage des Vorhabenträgers für die Anpassung der Zufahrt erklärt. Außerdem sagt der Vorhabenträger zu, die Beweissicherungsunterlagen zur Verfügung zu stellen
P 8	Es wird eine Kostenübernahmezusage des Vorhabenträgers für die Versetzung des Zaunes abgegeben.
P 25	Der Vorhabenträger sagt zu, die Zustandserfassung der Bodenmerkmale auf landwirtschaftlichen Flächen vor Beginn und nach Ende der Bauarbeiten dem Einwender zur Verfügung zu stellen.
P 13	Der Vorhabenträger sagt eine sichtbare Kennzeichnung der Baufeldgrenzen zu.
P 12	Der Vorhabenträger sagt eine Prüfung zu, weitere Fledermauskästen in der Kleingartenanlage Belvedere an geeigneten Stellen zusätzlich zu seiner artenschutzrechtlichen Verpflichtung aufzuhängen.

Zusage zur Beweissicherung

Der Vorhabenträger hat zugesagt, unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Beweissicherungsverfahrens der Urzustand, d. h. der Zustand von potentiell betroffenen Gebäuden, Gebäudeteilen und sonstiger für die Bauausführung genutzter Flächen, durch die jeweilige Baufirma mittels Protokoll und ggf. Zeichnungen sowie Fotoaufnahmen zu dokumentieren. Der genaue Umfang und die Art der Beweissicherung werden vor Baubeginn vor Ort mit den Betroffenen abgestimmt. Die Beweissicherungsunterlagen werden vor Bauausführung den Eigentümern der Gebäude (u.a. P 8, P 14, P 24) übergeben.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Zustand erneut zu dokumentieren. Eventuelle Abweichungen zum Urzustand, d. h. Schäden, werden auf dieser Grundlage ermittelt und behoben. Der Urzustand wird wiederhergestellt. Die Kosten des Beweissicherungsverfahrens trägt der Vorhabenträger**.**
Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden vollumfänglich wiederhergestellt. Für wertrelevanten Aufwuchs bzw. bauliche Anlagen wird Ersatz geleistet.

Zusage Benennung von Ansprechpartnern während der Bauzeit:
Der Vorhabenträger hat zugesagt, Ansprechpartner für die Bauzeit zu benennen und die Träger öffentlicher Belange sowie die von der Baumaßnahme betroffenen Private entsprechend zu unterrichten.

2. Sachverhalt

2.1 Beschreibung des Vorhabens

2.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahmen

Das geplante Bauvorhaben umfasst:

- den Neubau der Bundesstraße 111 als südliche Ortsumgehung (OU) von Wolgast,
- den Neubau der „Neuen Bahnhofstraße“
- den Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs an der Kreisstraße VG 26,

sowie bauzeitliche Umfahrungen der Ziese und des Mellengrabens und notwendige Änderungen / Neuanschlüsse an das nachgeordnete Straßennetz.

Folgende Baumaßnahmen sind im Einzelnen geplant:

B 111- OU Wolgast

Der Neubau der Bundesstraße 111, als südliche Umfahrung von Wolgast beginnt westlich von Wolgast, quert den Peenestrom mit der Sauziner Bucht und endet auf Usedom östlich des Ortsteils Mahlzow.

Westlich des Bauanfangs der eigentlichen OU ist der Ersatzneubau der Brücke über das Gewässer Ziese geplant.

Im weiteren Verlauf der B 111 auf Usedom wird die Überführung der Bundesstraße über den Mellengraben als Ersatzneubau aus Gründen des Natur- und Landschaftschutzes errichtet. Das neue Bauwerk BW 9 dient als Querungshilfe für Fischotter.

Vorhabenträger und Bauherr dieser Maßnahmen ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

„Neue Bahnhofstraße“

Im Zusammenhang mit dem Bau der OU Wolgast plant die Stadt Wolgast eine neue Anbindung der geplanten OU an die vorhandene Bahnhofstraße und die am Peenestrom gelegenen Hafen- und Gewerbegebiete einschließlich straßenbegleitenden Radweg. Diese Verbindung wird als „Neue Bahnhofstraße“ bezeichnet.

Die Stadt Wolgast ist Vorhabenträger der Maßnahme „Neue Bahnhofstraße“. Sie hat jedoch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch das Land Mecklenburg- Vorpommern (Straßenbauverwaltung) mit der Planung beauftragt.

Hierüber wurde mit Datum vom 22.01./28.02.2008 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Mit Schreiben vom 19.12.2016 hat die Stadt Wolgast bestätigt, dass sie an der 2008 geschlos-

senen Planungsvereinbarung weiter festhält und bereit ist, ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die OU Wolgast „B 111“ und „Neue Bahnhofstraße“ durchzuführen (siehe Materialband M 4).

Radweg an der Kreisstraße VG 26

Die geplante OU Wolgast quert u.a. die Kreisstraße VG 26, die teilweise verlegt und mit einem Bauwerk über die OU überführt werden soll.
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald (ehemals Landkreis Ostvorpommern) plant in diesem Zusammenhang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse den Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der Kreisstraße VG 26 im Brücken- und Rampenbereich. Der Landkreis hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (Straßenbauverwaltung), mit der Planung beauftragt.
Die dazu geschlossene Planungsvereinbarung vom 13.11.2007 wurde mit Schreiben vom 09.06.2017 hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald bestätigt (siehe Materialband M 4).

Allen drei Bauvorhaben liegt ein einheitliches Planungskonzept zu Grunde.
Gemäß § 78 VwVfG werden die Vorhaben B 111- OU Wolgast, Neubau der „Neue Bahnhofstraße“ und „Radweg an der Kreisstraße VG 26 verfahrenstechnisch in einem Planfeststellungsverfahren zusammengeführt.
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Stadt Wolgast haben der Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.

2.1.2 Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die Bundesstraße 111 verläuft im Osten des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern. Die Straße führt von West nach Ost von der Anschlussstelle Gützkow der BAB A 20 über Züssow und Wolgast auf die Insel Usedom, wo sie über Ückeritz - Pudagla - Mellenthin bis an die B 110 anschließt. Die B 111 ist zwischen Züssow und Wolgast mit der B 109 verknüpft.
Neben den Bundesstraßen haben die Landesstraßen L 262 (Verbindung Wolgast - Lubmin-Hansestadt Greifswald) und L 26 (Verbindung Wolgast - Anklam) sowie die Kreisstraße VG 22 VG eine wichtige Erschließungs- und Verbindungsfunktion in der Planungsregion. Die Kreisstraßen VG 26 und VG 27 binden die Gemeindegebiete Sauzin und Krummin an die vorhandene B 111 an.
Der engere Planungsraum umfasst die Stadt Wolgast, die Gemeinde Sauzin und die Gemeinde Mölschow.
Die Trasse der geplanten OU wird südlich der Ortslage Wolgast geführt und schließt westlich und östlich wieder an das vorhandene Straßennetz der B 111 an.

Die „Neue Bahnhofstraße“ verläuft südlich der geplanten OU und bindet die vorhandene Bahnhofstraße der Stadt Wolgast über den Knoten West direkt an die OU an.
Der neue straßenbegleitende Radweg an der Kreisstraße VG 26 verläuft westlich der Kreisstraße im geplanten Brücken- und Rampenbereich.

2.2 Vorgängige Planungsstufen

2.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Die Ortsumgehung Wolgast im Zuge der B 111 ist gemäß dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetztes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingeordnet. Die Maßnahme ist dort für das Land Mecklenburg-Vorpommern unter der laufenden Nummer 663 aufgeführt.

2.2.2 Raumordnung / Landesplanung

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP) vom 19.08.2010 sowie der Entwurf zur 2. Änderung des RREP vom 30.03.2017 und das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP M-V 2016) vom 09. Juni 2016 verlangen „eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt“.
Das geplante Vorhaben trägt den folgenden Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung in Mecklenburg-Vorpommern Rechnung:

- Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und der Wirtschaftskraft, Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Verbesserung der Erreichbarkeiten – Qualifizierung der Verkehrsinfrastruktur,
- Profilierung des Tourismus- und Gesundheitslandes, des Freizeit- und Erholungsraums,
- Reduzierung von Umweltbelastungen, Förderung einer umweltverträglichen regionalen Entwicklung.

Für den Neubau der Ortsumgehung Wolgast wurde ein Raumordnungsverfahren gem. § 15 ROG einschließlich einer Prüfung der Umweltbelange durchgeführt. Mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 02.03.2004 hat das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern das Raumordnungsverfahren abgeschlossen.
Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde die Trassenvariante **S1a** als raum- und umweltverträglichste Lösung festgestellt.
Im Zuge der Linienoptimierung wurden weitere umfangreiche Variantenuntersuchungen innerhalb des Korridors der Variante **S1a** durchgeführt, die schrittweise zu der jetzt vorliegenden Trassenführung - bezeichnet als **Achse 26** - führten.

Die geplante Trasse (Achse 26) entspricht den landesplanerischen und regionalen Vorgaben des Landesraumentwicklungsprogramms (LEP M-V 2016) und des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP 2010).
Der Neubau der B 111 - OU Wolgast ist Bestandteil des Landesraumentwicklungsprogramms (LEP M-V 2016) unter 5.1.2 (3) und des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern 2010 (RREP VP) unter 6.4.2. (3) als Planungsziel beschlossen.
Zwingendes öffentliches Interesse:
Folgende zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses sind für die Vorhaben anzuführen:

- Die Vorhaben B 111 OU Wolgast und „Neue Bahnhofstraße“ dienen der Verbesserung der Verbindung zwischen der A 20 und den touristischen Zielen insbesondere auf der Insel Usedom sowie dem Hafen- und Industriestandort sowie dem Mittelzentrum Wolgast.
- Sie tragen zur Verkehrsentlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrt und zur damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionsminderung sowie zur damit einhergehenden Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten in der Ortsdurchfahrt bei.
- Die OU Wolgast und die Anbindung der „Neue Bahnhofstraße“ vervollständigen zusammen mit der B111 eine angemessen leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur der Stadt Wolgast und der Insel Usedom an das Bundesfernstraßennetz im Rahmen der staatlichen Daseinsvorsorge. Erreichbarkeitsdefizite und Überlastungszustände der bestehenden B 111 werden messbar reduziert.
- Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die OU Wolgast in den Vordringlichen Bedarf als indisponibles Projekt (BVWP 2030, Teilprojekt B111-G10-MV-T2-MV) eingestuft. Sie ist Bestandteil der Straßennetzkonzeption des Bundes, die nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zur Beseitigung gravierender Mängel in der Ausstattung mit Bundesfernstraßen und in der Erreichbarkeit für den Nordosten Deutschlands entwickelt wurde.
- Der straßenbegleitende Radweg an der Kreisstraße VG 26 verbessert die Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr zwischen der Stadt Wolgast und der Gemeinde Sauzin und dient als Teil des Radrundweges Usedom der Förderung des Radtourismus.

2.2.3 Linienbestimmung

Mit Beschluss des Bundesverkehrswegeplans am 02. Juli 2003 wurde der Neubau der OU Wolgast in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für Vordringlichen Bedarf" eingeordnet.
Erste Untersuchungen zur OU Wolgast wurden Anfang der 90-iger Jahre durchgeführt. Im Jahr 2002 wurden, in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens und des Linienbestimmungsverfahrens, folgende auszugsweise aufgeführten Untersuchungen abgeschlossen:

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (Mai 2002)
  Teil 1 - Raumanalyse und Teil 2 - Variantenvergleich
- Verkehrswirtschaftliche Untersuchung B 111 OU Wolgast (März 2002)
  Stauberechnungen vom April 2002
- FFH- Verträglichkeitsuntersuchung (Mai 2002).

Im Jahre 2004 wurde ein Linienbestimmungsverfahren nach § 2 des Verkehrswegeplanungs-/ Beschleunigungsgesetzes durchgeführt. Darin wurden sieben Varianten einer möglichen Trassenführung sowie drei Varianten für die Querung des Peenestroms untersucht und eine Wahllinie (S1a) mit einer Hochbrücke begründet. Das Raumordnungsverfahren wurde mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 02.03.2004 abgeschlossen.
Eine Anpassung der Linie wurde im weiteren Planungsprozess erforderlich. Mit der Bestätigung der Linienführung für die Achsvariante S1a durch das Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom 31.03.2005 wurden Hinweise zur Prüfung und Korrektur für die weitere Bearbeitung erteilt. Die Hinweise wurden, jeweils in Abwägung mit den sonstigen Zwangspunkten, v. a. wie folgt umgesetzt:

- Für die Peenestrombrücke wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit eine maximale Längsneigung und eine maximale Gesamtneigung festgelegt.
- Aufbauend auf der Var. S1a wurden die Auflagen der Linienbestimmung umgesetzt, die Datengrundlagen aktualisiert, auf Grundlage einer topografischen Vermessung die Linienführung präzisiert und erneute Abstimmungen mit den maßgeblich Betroffenen geführt.
- Durch geänderte Planungsparameter für das Bauwerk Nr. 5, wie v. a. Verbreiterung und Vertiefung des Fahrwassers nördlich der Tonne PN 58 und Erweiterungsabsichten am südlichen Rand des Werftgeländes (Dockneubau) wurde die Trassenlage innerhalb des Korridors der bestätigten Linie angepasst.

Im Jahr 2006 wurde mit der Planung der OU Wolgast begonnen. Im Zuge einer Linienoptimierung wurden weitere umfangreiche Variantenuntersuchungen innerhalb des Korridors der Variante **S1a** durchgeführt, die schrittweise über die Achsen 14, 16 und 22 zu der jetzt vorliegenden Trassenführung - bezeichnet als Achse 26 - führten.
Nach der Linienoptimierung der OU Wolgast und Festlegung der Achse 26 zur weiteren Bearbeitung erfolgte 2007 eine Variantenuntersuchung zum westlichen Anschluss an die Stadt und damit auch zum möglichen Anschluss einer direkten Anbindung an die Bahnhofstraße über die „Neue Bahnhofstraße“.

Die vorliegende Planung (Achse 26) stellt damit das Ergebnis der Abstimmungen und der vorausgegangenen Planungsschritte dar.

Das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern hat am 09.03.2016 bestätigt, dass der mit der Entwurfsplanung angepasste Trassenverlauf der Achse 26 eine zulässige Optimierung darstellt, bei der die Raumordnungsziele vollumfänglich Berücksichtigung findet.
Mit dem Schreiben vom 06.03.2018 teilt das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern mit, dass die Ortsumgehung Wolgast (Achse 26) in der Karte des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP) als geplantes überregionales Straßennetz dargestellt ist und mit der geplanten Lage auch den Belangen 4.3.1 (1) RREP VP zu Standortanforderungen und -Vorsorge für die wirtschaftliche Entwicklung sowie 6.4.4 (2) und (13) RREP VP zu Schiffsverkehr und Häfen entspricht.
Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Neubau der Ortsumgehung Wolgast als Teilprojekt „B111-G10-MV-T2-MV“ aufgeführt und in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ eingeordnet.

3. Entscheidungsgründe

3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung

3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 FStrG dürfen Bundesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Gemäß § 45 Abs. 2 Satz 1 StrWG M-V ist für den Bau bzw. für die Änderung von Kreisstraßen und Gemeindestraßen die Planfeststellung zulässig. Mit den Planvereinbarungen zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern und dem Landkreis Ostvorpommern (Rechtsnachfolger: Landkreis Vorpommern-Greifswald) vom 13. November 2007 sowie der Stadt Wolgast vom 22. Januar/28. Februar 2008 wurde die Planfeststellung für die Kreis- und Gemeindestraßen vereinbart. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG M-V). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Konzentrationswirkung § 75 Abs. 1 S.1 VwVfG M-V).
Gemäß § 78 Abs. 1 und 2 VwVfG M-V werden für die geplanten Bauvorhaben

- Neubau der Bundesstraße 111 als südliche Ortsumgehung (OU) von Wolgast,
- Neubau der „Neuen Bahnhofstraße“ sowie
- Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs an der Kreisstraße VG 26,

denen ein einheitliches Planungskonzept zu Grunde liegt, verfahrenstechnisch in einem Planfeststellungsverfahren zusammengeführt. Grundlage des Verfahrens sind die Rechtsvorschriften des Bundesfernstraßengesetzes, da durch das Bauvorhaben - Neubau der Bundesstraße 111 als südliche Ortsumgehung (OU) von Wolgast - der größere Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt wird.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet insbesondere auch über die Erteilung naturschutzfachlicher, weiterer straßenrechtlicher und waldrechtlicher Entscheidungen. Daneben entscheidet sie gemäß §19 Abs.1 WHG über die wasserrechtlichen Erlaubnisse.

3.1.2 Verfahren

3.1.2.1. Zuständigkeit

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist im Land Mecklenburg-Vorpommern gem. §§ 17, 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 60 Abs. 1 und 4 StrWG M-V sowie § 1 Nr. 1 d) der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung (Zuständigkeits-VO Straßenbau) vom 15. Juni 1994 (GVOBl. M-V S. 678) zuletzt geändert durch Zweite ÄndVO vom 15. 8. 2012 (GVOBl. M-V S. 416) die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um den Plan für die Bundesstraße festzustellen.
Die Zuständigkeit für die gleichzeitige Feststellung des Planes für die Änderung der Kreisstraße und den Neubau der Gemeindestraße ergibt sich aus § 57 Abs. 6 StrWG M-V i.V.m. § 2 Nr. 1 Buchstabe e) der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung (Zuständigkeits-VO - Straßenbau) vom 15. Juni 1994 (GVOBl. M-V S. 678) zuletzt geändert durch Zweite ÄndVO vom 15. 8. 2012 (GVOBl. M-V S. 416).
Das Anhörungsverfahren für die Änderung der Kreisstraße und den Neubau der Gemeidestraße wurde abweichend von § 10 Aufgabenzuordnungsgesetz M-V nicht durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald durchgeführt, sondern gemäß § 45 Abs. 5 StrWG M-V durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V, da hier gemäß § 78 VwVfG ein (gemeinsames) Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, s.o..

3.1.2.2. Anhörungsverfahren

Auf den Antrag der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, die als Vertreterin der Auftragsverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern fungiert, vom 31. Juli 2018 ist für das Bauvorhaben B 111 Neubau der Ortsumgehung Wolgast einschließlich Neuer Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26 das Anhörungsverfahren gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG M-V ordnungsgemäß durchgeführt worden.
Nachfolgende Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen sind im Rahmen des Anhörungsverfahrens unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form mit Schreiben vom

25.10.2018 auf die Planfeststellung hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen zum 04.01.2019 aufgefordert worden:

lfd. Nr.	TÖB
1.1	Stadt Wolgast
1.2	Amt Am Peenestrom
2	Amt Usedom Nord
3	Amt Usedom Süd
4	Amt Anklam-Land
5	Landkreis Vorpommern - Greifswald
6	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern
7	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg
8	Amt für Raumordnung und Landesplanung
9	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege
10	Landesamt für innere Verwaltung M-V
11	Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz M-V
12	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V
13	Landesforst Mecklenburg- Vorpommern
14	Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund
15	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
16	Bergamt Stralsund
17	Polizeiinspektion Anklam
18	Bundesamt für Güterverkehr
19	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
20	BVVG Bodenverwertungs- u. –verwaltungs GmbH
21	Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V
22	Wasser- und Bodenverband Insel Usedom-Peenestrom
23	IHK Industrie- und Handelskammer
24	Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung
25	Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung
26	Usedomer Bäderbahn GmbH
27	Eisenbahnbundesamt
28	Deutsche Telekom Technik GmbH
29	E.DIS Netz GmbH Regionalbereich M-V
30	50 Hertz Transmissions GmbH
31	GDMCom für Verbundnetz Gas AG

lfd. Nr.	TÖB
32	Kabel Deutschland
33	Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH
34	Landgesellschaft M-V mbH
35	Straßenbauamt Neustrelitz

Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 16.01.2019 wurde die obere Fischereibehörde, das Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei um ergänzende Stellungnahme bis 5.2.2019 gebeten.
Bei den Trägern öffentlicher Belange wurden bei Einleitung des Anhörungsverfahrens laufende Nummern vergeben, die für das gesamte Verfahren beibehalten wurden.
Die nach § 63 BNatschG i.V.m. § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Naturschutzvereinigungen, die nach ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich im Schwerpunkt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fördern, wurden entsprechend § 17a Abs. 2 FStrG durch die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung der Planunterlagen über das Verfahren informiert.
Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 29.10.2018 bis einschließlich 28.11.2018 in den Ämtern Am Peenestrom, Usedom-Nord, Usedom-Süd und Anklam-Land öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gem. § 73 Abs.5 VwVfG M-V ortsüblich bekannt gemacht worden.
Des Weiteren erfolgte eine Bekanntmachung der Planauslegung auf der Internetseite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, im Servicebereich der Anhörungsbehörde.
Nichtortsansässige, von der Planung Betroffene, sind über die Auslegung des Plans durch Übersendung des Bekanntmachungstextes informiert worden.
Gegen die ausgelegte Planung sind innerhalb der Einwendungsfrist, die am 04.01.2019 endete, Einwendung erhoben worden.
Die privaten Einwendungen sind vom 18.06.2019 bis 20.06.2019 und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie Vereinigungen vom 13.08.2019 bis 16.08.2019 im Kornspeicher, Burgstr. 6a, 17438 Wolgast erörtert worden. Die Erörterungstermine sind von den Ämtern: Amt Am Peenestrom, Amt Usedom-Nord, Amt-Usedom-Süd und Amt Anklam-Land fristgerecht, d.h. mindestens eine Woche vorher (§ 73 Abs.6 S.2 VwVfG M-V), ortsüblich bekannt gegeben worden.
Der Vorhabenträger, die Träger öffentlicher Belange und privaten Einwender sind gesondert zu den Terminen geladen worden.

Den beteiligten Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern wurde der jeweilige

Bezug nehmende Teil der Niederschrift zum Erörterungstermin übersandt.
Auf vorgenommene Planänderungen sind die beteiligten Behörden, Versorgungsunternehmen und privat Betroffenen unter Beifügung der geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 11.02.2020 hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis 3.03.2020 aufgefordert worden.
Die Stellungnahmen, Hinweise und Einwendungen des Deckblattverfahrens sind in die Abwägung eingeflossen.
Das Anhörungsverfahren gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG MV ist ordnungsgemäß durchgeführt worden.

3.1.3. Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den zur Planfeststellung beantragten Bau und Betrieb der Ortsumfahrung Wolgast im Zuge der B 111 mit neuer Peenequerung hat der Vorhabenträger die Durchführung einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 7 Abs. 3 UVPG unter Verzicht auf eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls beantragt.
Die Zulassungsbehörde, das ist die Planfeststellungsbehörde, hat das Entfallen der Vorprüfung für zweckmäßig erachtet. Damit besteht für dieses Vorhaben UVP-Pflicht.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt zuletzt geändert durch Artikel des Gesetzes vom 19.6.2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, durchgeführt.
Die Unterlagen, die nach § 6 UVPG a.F. vorgelegt werden mussten, sind der Planfeststellungsbehörde erst nach dem Stichtag zum Inkrafttreten des UVPG n.F. 16.05.2017 in vollständiger und nachvollziehbarer Fassung vorgelegt worden, auch wenn sie vor dem relevanten Stichtag erstellt worden sind. Die Übergangsvorschrift, § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG, verweist Vorhaben dieser Fasson an die Durchführung der Umweltverträglichkeit nach aktueller Rechtslage.
Die „Neue Bahnhofstraße“ und die Ergänzung der Überführung der Kreisstraße VG 26 um einen Radweg sind Gemeinschaftsvorhaben, die wegen der Kumulationswirkung als hinzukommende Vorhaben damit ebenfalls der Prüfung der Umweltverträglichkeit unterworfen sind; § 10 UVPG.

Die Planfeststellungsbehörde erstellt auf der Grundlage der UVS und dem Umweltbericht des Vorhabenträgers die folgende zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG und nimmt die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG vor. Die vorgeschriebene Bewertung dient der der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen umwelt-

relevanter und nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit den außerumweltfachlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.
Die Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG wird in der für den Planfeststellungsbeschluss durchgeführten Abwägung berücksichtigt. Es wird auf unten, Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses, hingewiesen.

3.1.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wird für die Ortsumfahrung B 111 bei den schutzgutbezogenen Darstellungen der Übersichtlichkeit halber in die Projektbestandteile Ortsumfahrung B 111 Wolgast, Peenequerung und Insel Usedom B 111 unterteilt, da verschiedene Wirkbereich betroffen sind. Außerdem erfolgt die Betrachtung der beiden dazukommenden Vorhaben Neue Bahnhofstraße im Wirkbereich Wolgast und Radweg auf der überführten Kreisstraße VG 26 auf Usedom. Damit wurden sämtliche Umweltauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens bewertet
Die drei zusammengefassten Vorhaben werden vorangestellt kurz skizziert.

<u>Ortsumfahrung B 111 Wolgast</u>

Die planfestzustellende Vorhaben Ortsumfahrung Wolgast im Zuge der B 111 wird westlich Wolgast ca. 100 m nach der Einmündung der Kreisstraße VG 22 beginnend südlich um die Stadt herumgelegt, quert eine Gartenanlage am Zieseberg und wird dort zunächst über Dammlagen am Park Belvedere, dann über ein Brückenbauwerk mit einer lichten Höhe von 42 m über den Hafenbereich von Wolgast, die Peene und die Sauziner Bucht zur Insel Usedom geführt, um dort durch die Feldmark des Wolgaster Ortes in einem Bogen an den Bestand der B 111 östlich von Mahlzow heranzugelangen.
Das Vorhaben OU B 111 umfasst eine Gesamtlänge von ca. 6,6 km, davon im Verlauf der Peenequerung 1,47 km.
Die Peenequerung wird mit einer Zügelgurtbrückenkonstruktion gebaut. Zwei Pylone halten die Zügelgurte, die die Fahrbahnkörper über der Strombrücke tragen. Auf dem gesamten Brückenbauwerk, also auch im Bereich der Vorlandbrücken, ist eine vier Meter hohe Kollisionsschutzwand vorgesehen.
Planfestgestellt wird außerdem der Ersatzneubau der Ziesequerung im Zuge der B 111 kurz vor dem Ausschwenken der OU auf westlicher Seite sowie der Ersatzneubau der Querung der B 111 des Mellengrabens auf der Insel Usedom als Ersatzmaßnahme für den Fischotter.

<u>Neue Bahnhofstraße</u>

Des Weiteren wird das Vorhaben der Stadt Wolgast „Neue Bahnhofstraße“ mit einer Länge

von ca. 897 m planfestgestellt. Die „Neue Bahnhofstraße“ beginnt am Knotenpunkt West und schließt an die vorhandene Bahnhofstraße an.

Radweg im Zuge Überführung Kreisstraße VG 26

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald lässt im Zuge der Errichtung der Straßenbrücke für die Kreisstraße VG 26 über die neue OU B 111 einen neuen Radweg errichten. Das Vorhaben wird vom Planfeststellungsbeschluss erfasst.

Neben Baustelleneinrichtungen für die Dauer der Bauzeit im Umfeld der Trasse und der Brückenbauwerke sowie Behelfsumfahrungen für die Dauer der Bauzeit von Brückenersatzneubauten über die Ziese und den Mellengraben werden als notwendige Folgemaßnahmen Straßenanbindungen an das nachgeordnete Straßennetz (Verlängerung der Leeraner Straße vom Ende der vormaligen Sackgasse zur OU Wolgast, Kreisverkehr West) planfestgestellt.
Darüber hinaus umfassen die vorgesehenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im näheren Umfeld der Trasse und trassenferne Maßnahmen alle Eingriffe der planfeststellungsgegenständlichen Vorhaben.

3.1.4.1 Daten- und Bewertungsgrundlage

Hinsichtlich der Beschreibung der Vorhaben wird auf den UVP-Bericht des Vorhabenträgers, siehe Materialband 3, Unterlage M 3.1 der Antragsunterlagen, allgemeinverständlich zusammengefasst in Anlage 2 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1), verwiesen.
Die Bestandsbeschreibung und -bewertung der Schutzgüter erfolgt hauptsächlich auf Grundlage der vom Vorhabenträger durchgeführten Datenerhebung zur UVS und deren Plausibilisierung (Materialband 3 Unterlage M 3.2 bis M 3.5).
Die Planfeststellungsbehörde hat die dortigen Ausführungen geprüft und nachvollzogen.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und im Ergebnis ihrer Befassung mit den erhobenen und plausibilisierten Daten liegt eine aktuelle Bestandserfassung vor, die eine fachlich belastbare Ermittlung und Beurteilung vorhabenbedingter Auswirkungen ermöglicht.
Die Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen des beantragten Vorhabens erfolgt durch Beschreibung der mit den bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen verbundenen Funktionsbeeinträchtigungen betroffener Qualitäten.

3.1.4.2 Umweltrelevante Merkmale und Wirkfaktoren der Vorhaben

Maßgebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens erwachsen aus dem Projekt als Neubau einer Bundesstraße in Form einer Ortsumgehung einschließlich des Baus eines großen Brückenbauwerkes zur Querung des Peenestroms am südlichen Ortsrand von der Stadt Wolgast als solches sowie durch den Neubau der Neuen Bahnhofstraße durch Gelände der Gartenanlagen

in der Ortslage Wolgast. Mit betrachtet wird auch die notwendige Folgemaßnahme, die Verlängerung der Leeraner Straße. Der straßenbegleitende Radweg über das Brückenbauwerk zur Überführung der VG 26 ist unbedeutsam hinsichtlich der Umweltauswirkungen. Er bleibt an dieser Stelle unbeachtet.
Sie maßgeblichen Umweltauswirkungen sind anlagenbedingt, baubedingt und betriebsbedingt begründet.
Anlagenbedingt:

- Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung einschließlich Auf- und Abtrag von Bodenmaterial
- Zerschneidung, Barrierewirkung
- Visuelle Störungen vor allem des Landschaftsbildes
- Einbringung von Bauteilen in den Peenestromgrund
- Umgang mit Wasserkörpern einschließlich Grundwasser durch Einleitungen
- Kollisionsgefährdung durch Bauteile an Bauwerk

Baubedingt:

- Flächeninanspruchnahme
- Zerschneidung, Barrierewirkung
- Visuelle und sensorische Störungen
- Immissionen Schall, Schadstoffe, Licht, Erschütterungen
- Kollisionsgefährdung
- Umgang mit Wasserkörpern
- Erhöhung Schwebstoff- und Nährstoffkonzentrationen durch Sedimentfreisetzung/Sedimentbearbeitung im Peenestrom

Betriebsbedingt:

- Zerschneidung, Barrierewirkung
- Visuelle und sensorische Störungen
- Kollisionsrisiko
- Immissionen Lärm, Schadstoffe, Licht, Erschütterungen
- Umgang mit Wasserkörpern.

Darüber hinaus sind Auswirkungen schutzgutübergreifend über Wirkungsketten möglich.

Die Bauzeit für die Errichtung der Brücke über den Peenestrom soll laut Vorhabenträger ca. fünf Jahre dauern. In derselben Bauzeit werden die übrigen Anlagen der Vorhaben errichtet.
Die Darstellung der betriebsbedingten Auswirkungen auf die Umwelt durch den Straßenverkehr bezieht sich auf den zu Grunde gelegten Prognose-Planfall für 2030 (Objektprognose) mit ca. 15.600 Kfz/Tag im Anschluss Knoten West und Knoten Ost sowie ca. 9.200 Kfz/Tag für den Streckenbereich zwischen den Knotenanbindungen West und Ost bei einem Schwerlastanteil

von 6,1 %.
Die Neue Bahnhofstraße wird mit einer Verkehrsbelegung von ca. 2.400 Kfz/Tag beplant, dabei nehmen 12,5 % den Schwerlastanteil ein.

Das Vorhaben führt zu einer endgültigen Versiegelung jetzt noch nicht baulich in Anspruch genommener Flächen für die OU B 111 im Umfang von ca. 9,31 ha und für die Neue Bahnhofstraße von ca. 0,96 ha. Insgesamt wird dauerhaft für die Anlage (Versiegelung und Flächenumwandlung) und temporär für den Bau (analog zum Biotopverlust) eine Fläche von 41,6 ha für die OU B 111 inkl. Radweg an der VG 26 VG mit 0,2 ha und von 3,73 ha für die Neue Bahnhofstraße beansprucht.
Für das Projekt werden ein Bodenabtrag von 189.400 m³ und ein Bodenauftrag von 274.400 m³ erforderlich.

3.1.4.3 Auswirkungen auf die Umwelt und ihre Bestandteile sowie deren Wechselwirkungen

Durch den Vorhabenträger wird der Untersuchungsraum für das Vorhaben schutzgutübergreifend dargestellt, und gesamt hinsichtlich der Auswirkungen betrachtet.
Die Planfeststellungsbehörde weicht in ihrer Darstellung und Bewertung davon ab, da das Vorhabengebiet sich durch die Besonderheit der Trennung durch die Peene auszeichnet und sich diese Trennung auf alle Aspekte durchschlägt.
Der Peenestrom teilt das Untersuchungsgebiet in einen Festlandsanteil im Westen und einen zur Insel Usedom gehörenden Teil im Osten. Diese Zweiteilung des Gebietes findet auch in der naturräumlichen Gliederung ihre Widerspiegelung. Danach gehört der westliche, festländische Teil des Untersuchungsgebietes zur Großlandschaft der Nordöstlichen Lehmplatten. Das übrige Gebiet einschließlich des Peenestromes mit Uferbereichen wird der Großlandschaft Usedomer Hügel- und Boddenland zugerechnet.

Dafür wird wiederum das Vorhaben Neue Bahnhofstraße in einem engen Kontext mit dem Vorhaben OU B 111 Wolgast auf westlicher Seite der Peene betrachtet, da es hier in einem sehr engen räumlichen Zusammenhang mit der OU B 111 steht.
Die folgenden Betrachtungen beziehen sich damit also auf B 111 OU Wolgast auf der Festlandseite und Neue Bahnhofstraße, dazu gesondert auf den Bereich der OU B 111 auf der Inselseite sowie auf den Bereich des Bauwerkes über die Peene.

3.1.4.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

(1) Bestand
Hinsichtlich der Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut

Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, wurden durch den Vorhabenträger die Teilaspekte Gesundheit und Wohlbefinden, Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Erholungs- und Freizeitfunktion betrachtet.
Die Ermittlung des Bestandes der Wohn- und Wohnumfeldfunktion basieren im Wesentlichen auf der Auswertung vorliegender Flächennutzungspläne und Bauleitpläne der Stadt Wolgast und der Gemeinden Groß Ernsthof, Hohendorf, Sauzin, Mölschow, der Biotop- und Realnutzungskartierung sowie der Auswertung von Luftbildern und topographischen Karten. Erfasst und dargestellt wurden sowohl Bestand als auch Planung. Die besondere Bedeutung von Flächen mit Wohnfunktionen ergibt sich allein daraus, dass diese dauernde bzw. überwiegende Aufenthaltsorte des Menschen sind. Die Qualität der Wohnfunktion und des Wohnumfeldes hat deshalb wesentlichen Einfluss auf das Wohlbefinden des Menschen und damit letztlich auf seine Gesundheit. Zu den umweltrelevanten Einflussfaktoren auf die Qualität der Wohn- und Wohnumfeldfunktion zählen das Ortsbild, die Ausstattung mit wohnungsnahen Grün- und Freiflächen, der Grad der Lärmbelastung und die Luftqualität. So trägt ein attraktives Ortsbild ebenso wie das Vorhandensein von Grünflächen, eine geringe Schadstoffbelastung der Luft und eine geringe Lärmimmission zu einer hohen Qualität bei.

Bestand Wolgast B 111

Als Flächen mit sehr hoher Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion wurden sämtliche Wohngebiete, Dorf- und Mischgebiete des Untersuchungsgebietes in und um der Stadt Wolgast festlandseitig bewertet und dargestellt. Dies umfasst auch geplante Wohngebiete, sofern bereits ein Aufstellungsbeschluss oder ein rechtskräftiger B-Plan vorliegt. Mit vorrangiger Wohnnutzung sind diese Bereiche ständiger Lebens- und Aufenthaltsraum einer größeren Anzahl von Menschen.
Entsprechend besitzen diese Gebiete eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion. Darüber hinaus wurden auch Sondergebiete mit sozialen Grundfunktionen (Schulen und Kindergärten, Krankenhaus, Seniorenheime) als Flächen mit sehr hoher Bedeutung bewertet. Deren ebenfalls sehr hohe Empfindlichkeit ergibt sich aus der Betroffenheit besonders sensibler Bevölkerungsgruppen (Kinder, Kranke, alte Menschen).
Konkret sind die Wohngebiete am Schanzberg und im südlichen Bereich der alten Bahnhofstraße und randlich des Parkes Belvedere Wohn- und Wohnumfeldbereich von sehr hoher Bedeutung, die vom Vorhaben Einwirkungen erwarten.
Hervorzuheben ist außerdem das Gebäude auf den Flurstücken Gemarkung Wolgast, Flur 11 Flurstücke 9/8 und 5/52, das auf Grund einer Sondergenehmigung als Wohnhaus zugelassen ist und so tatsächlich genutzt wird.

Der Brückenpfeiler 50 wird in ca. 13 m Entfernung zum Gebäude errichtet. Die Grundstücksgrenze verläuft neben dem Pfeiler. Das Flurstück 9/8 wird tatsächlich in Teilen überbaut.
Durch die notwendige Verlängerung der Leeraner Straße als Verbindungsstraße zwischen neuer B 111 im Zuge der Ortsumfahrung und der Ortslage Wolgast werden die an der Leeraner Straße liegenden Wohnhäuser mit besonders hoher Bedeutung in besonderer Weise betroffen.
Von hoher Bedeutung ist die Wohnbebauung in der Neustadt sowie in den Kleingartenanlagen und der gewerblichen Bebauung an der alten Bahnhofstraße nördlich des Vorhabens.
Mit mittlerer Bedeutung werden die Freiflächen zwischen den Kleingartenanlagen und der alten Bahnhofstraße eingestuft, da diese nicht als Wohnbereich oder näherem Wohnumfeld eingestuft werden. Hier befinden sich einige Trampelpfade, die die Wege zwischen Bahnhofstraße und Kleingärten und in den Park Belvedere abkürzen, also durchaus von Fußgängern auch häufig genutzt werden. Der Bahnhof Wolgast wird dem Gebiet von mittlerer Bedeutung zugerechnet.
Von geringer Empfindlichkeit sind die Gewerbegebäude im Hafen von Wolgast, die übliche Gewerbe für/in einem Hafen beherbergen, beispielsweise die Peenewerft oder das Getreidesilo sowie Sportbootswerft und Bootslagerhalle.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Die Wohngebiete am Schanzberg und im südlichen Bereich der alten Bahnhofstraße sowie der Wohn- und Wohnumfeldbereich am Rand des Parkes Belvedere sind von sehr hoher Bedeutung, da sie einen hohen Erholungswert haben.
Die Bedeutung der Wohnbebauung in diesem Bereich entspricht der Bedeutung Wolgast B 111.

Bestand Peenestrom

Von mittlerer Bedeutung sind die Anlegeplätze für Sportbootführer im Wolgaster Hafen, die jedoch keine Liegeplätze darstellen. Die weiter nördlich befindlichen Liegeplätze für Sportboote werden als von hoher Bedeutung eingestuft, da hier Erholungsfunktion für Bootseigner gesehen wird. Außerdem befindet sich ein kleiner Campingplatz/Wohnmobilstellplatz direkt am Peenestrom im nördlichen Hafenbereich, der von hoher Bedeutung für die Erholungsfunktion der Sommergäste ist. Die hohe Erholungsfunktion dehnt sich auf den Peenestrom als beschiffbares Gewässer für Wassersportler aus.
Badestellen am Peenestrom sind im unmittelbaren Untersuchungsraum nicht vorhanden, die von sehr hoher Bedeutung für die Wohnumfeldsituation sein könnten. Allerdings befinden sich stromabwärts Badestellen, die einen hohen Erholungswert für die Menschen darstellen und über den Peenestrom im Wirkbereich etwaiger Beeinträchtigungen des Wassers mitbetrachtet werden müssen.
Der Peenestrom als solcher mit den offenen Wasserflächen und der naturnahen Ansicht auf

Usedom ist von hoher Bedeutung, da er den Menschen einen erholungsbietenden Anblick gewährt Hier bestehen Wechselwirkungen zum Landschaftsbild.

Bestand Insel Usedom B 111

Flächen mit hoher Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind zunächst Einzelhäuser und Einzelhöfe, wie sie vor allem auf Usedom in größerer Zahl das Siedlungsbild prägen, namentlich entlang der Straße von Wolgaster Fähre über Sauzin nach Ziemitz oder bei Ausbau Bannemin. Von möglichen Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion ist hier aber jeweils nur eine geringere Anzahl von Menschen betroffen.
Die Ortsteile Wolgaster Fähre und Mahlzow auf der Insel Usedom werden südlich umfahren. Es werden durch die B 111 keine Flächen mit Wohnraumfunktionen in Anspruch genommen und keine Wohngebiete zerschnitten.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Allerdings benötigt die Überführung der Kreisstraße VG 26 Wohngrundstücksflächen der anliegenden Splitterbebauung an der Kreisstraße VG 26 und greift in den Vorgartenbestand ein. Als einzeln gelegene Außenbereichsgrundstücke haben die dort befindlichen Wohnhäuser einen hohen Bestandswert.

(2) Auswirkungen

Vom Vorhaben ausgehende Wirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit sind baubedingte und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen.
Emissionen von Lärm, Licht, andere visuelle Störungen (Bewegungsreize) Erschütterungen und Schadstoffe sind bau- und betriebsbedingte Auswirkungen, die vom Vorhaben ausgehen können.

Auswirkungen Wolgast B 111

<u>Überbauung</u>

Es werden keine dem Wohnen dienende Flächen durch das Vorhaben direkt in Anspruch genommen. Wohnumfeldflächen von hoher Bedeutung werden im südlichen Schanzberg bzw. in den siedlungsnahen Freiräumen in der Stadtrandlage von Wolgast- Neustadt durch die Trasse der B 111 durchquert. Hier werden bau- und anlagenbedingt einige Kleingärten flächenmäßig überbaut und die Kleingartenanlage durchschnitten.
Die Verlängerung der Leeraner Straße von einer vormaligen Sackgassenstraße zu einer Verbindungsstraße für den Verkehr der B 111 in und aus der Innenstadt Wolgast bringt völlig neuen Stadtverkehr mit einer Steigerung von bis dato < 300 KFZ/Tag hin zu 10.300 KFZ/Tag für die leeraner Straße mit sich.

Die Anrampung und Vorlandbrücke auf der Festlandseite für das Bauwerk Peenequerung mit bau- und anlagenbedingter Auswirkung durch Flächeninanspruchnahme befindet sich im städtischen Bereich von mittlerer bis geringer Bedeutung.
Die Überspannung von städtischen Hafenflächen durch Brückenbauwerk 5 betrifft Gewerbestandorte und das Wohnhaus, Gemarkung Wolgast Flur 11, Flurstück 9/8 und 5/52. Hier wird mit zusätzlicher erdrückender Wirkung in unmittelbarer Angrenzung südlich zum Wohngrundstück der Pfeiler 50 für die Brücke errichtet. Die erdrückende Wirkung geht zusätzlich von dem Brückenkörper für die Straße samt darauf errichteter 4 m hoher Schutzwand aus, die das Brückenbauwerk als sehr massiv wirken lässt.
Pfeiler und Brückenbauwerk befinden sich südlich des bewohnten Grundstücks, so dass es zu einer Verschattung mit über das Jahr verteilten diversen Intensitäten kommt. Die Verschattung ist wegen der aufstehenden Schutzwände auf der Brücke größer als lediglich durch das Tragwerk der Brücke alleine. Die Verschattung betrifft den zur Peene hin ausgerichteten Wohnbereich der Wohnung in dem Gebäude einschließlich dem davor befindlichen Eingangsbereich mit Terrassennutzung.

Lärm

Baulärm

Lärmimmissionen während der Bauphase werden durch den Einsatz von üblicher Bautechnologie für die notwendigen Erdarbeiten am Trassen- und Dammbau sowie durch das Einbringen von Stützwänden an der Neuen Bahnhofstraße sowie das Vorbereiten der Pfeilerstandort für die Brückenpfeiler und das Errichten derselben erwartet.

Betriebslärm

Grenzwertüberschreitenden Lärmimmissionen für den Betrieb der neuen Verkehrsanlage werden an zwei Gebäuden erwartet. Diese betreffen in Wolgast drei Fassaden des Gebäudes Leeraner Straße 5 mit Grenzwertüberschreitung bis zu 13 dB(A) am Tage und zwei Hausseiten des Wohn- und Bürogebäudes Chausseestraße 59 mit Grenzwertüberschreitung bis zu 1,3 dB(A) in der Nacht.
Die Kleingärten am Belvedere erfahren eine Überschreitung des besonderen Tag-Grenzwertes von 64 dB(A) um 3 dB(A).
Im nördlichen Bereich der Kleingartenanlage sieht der Vorhabenträger aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über der Gradiente auf einer Länge von 89 m vor. Die Lärmschutzwand endet ca. 70 m vor dem westlichen Brückenwiderlager. Zwischen Ende der Lärmschutzwand und dem Brückenwiderlager wird durch den Anschluss des Dammes an das vorhandene bewegte Gelände kein aktiver Lärmschutz erforderlich, da hier die nahen Gärten keine Grenzwertüberschreitungen mehr erfahren.

Für den südlichen Teil der Kleingartenanlage müssen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Hier sorgt die Anlage der Neuen Bahnhofstraße für einen ausreichend großen Abstand und damit für eine sichere Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte

Die Bebauung an der Bahnhofstraße und im Gewerbegebiet am Peenestrom profitiert stark von der Höhenlage der Brücke. Ursache hierfür ist die Höhenlage der Ortsumgehung und die Abschirmwirkung des Bauwerks, insbes. der Brückenkappen. Diese Wirkung verstärkt sich mit abnehmender Entfernung zur Trasse.
An den Übergängen der Fahrbahn auf der Brücke zur Fahrbahn auf den Dämmen ist mit Impulsgeräuschen zu rechnen. Dagegen sieht der PFB jedoch vor, die Fahrbahnübergänge mit lärmmindernden Bauweisen auszuführen.

Licht

Auswirkungen durch vorhabenbezogene Lichtimmissionen während der Bauphase sind nur bedingt prognostizierbar, da der Bauablauf und die innere Anordnung auf den Bauflächen sowie die eingesetzten Baugeräte noch nicht festliegen.

Anlagenbedingt werden keine Lichtimmissionen mit erheblicher Auswirkung auf das Schutzgut Mensch entstehen. Die Brücke über die Peene wird lediglich zur Flugverkehrssicherung punktuelle Begrenzungsleuchten erhalten.
Eine Beleuchtung des Bauwerkes ist nicht vorgesehen.
Betriebsbedingte Lichtimmissionen durch den Autoverkehr auf Ortsumgehung und Leeraner Straße beeinträchtigen keine Wohnbebauung, da sich auf der entsprechenden Höhe für KFZ-Scheinwerfer über der Gradiente keinerlei Wohnraum befindet. Die vorhandenen Wohnungen in Häusern nahe der Ortsumfahrung und der neuen Bahnhofstraße sind jeweils in den Obergeschossen anzutreffen, in welche der Lichtschein des Verkehrs nicht eintrifft.

Erschütterungen

Baubedingt werden Erschütterungen an Gebäuden im Hafengebiet Wolgast durch die Einbringungen von Bauteilen des Brückenwiderlagers West sowie der Brückenpfeiler Achsen 10 – 70 im Wolgaster Hafengebiet erwartet. Erheblich nachteilige Erschütterungseinträge an Gebäuden, die Schäden verursachen, sind nicht wahrscheinlich.
Die durch die Baumaßnahmen erwarteten Erschütterungen werden unterhalb prognostizierbarer Erheblichkeiten bleiben. Um etwaig auftretende Schäden an Gebäuden, die durch Rammarbeiten an den Brückenpfeilerstandorten entstehen sollten, bewältigen zu können, sieht der Vorhabenträger Beweissicherungs- und Abwicklungsverfahren vor.

Luftschadstoffe

Bezüglich Luftschadstoffimmissionen wird weder bau-, anlagen- noch betriebsbedingt mit Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte gerechnet, so dass die grundsätzlich anzunehmenden Zunahmen an Luftschadstoffen und anderen Schadstoffimmissionen aus Reifenabrieb o.ä. ohne erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch bleiben.

Auswirkungen Neue Bahnhofstraße

Es werden Wohnumfeldflächen von hoher Bedeutung im südlichen Schanzberg bzw. in den siedlungsnahen Freiräumen in der Stadtrandlage von Wolgast- Neustadt durch die Trasse der Neuen Bahnhofstraße in Anspruch genommen und die Flächen durchschnitten.
Die Errichtung hoher Böschungen zwischen Neue Bahnhofstraße und der Anrampung und Vorlandbrücke auf der Festlandseite für das Bauwerk Peenequerung für die B 111 mit bau- und anlagenbedingter Auswirkung durch Flächeninanspruchnahme befindet sich in diesem Bereich.
Lärmimmissionen während der Bauphase werden durch den Einsatz von üblicher Bautechnologie für die notwendigen Erdarbeiten am Trassen- und Dammbau sowie durch das Einbringen von Stützwänden an der Neuen Bahnhofstraße erwartet.
Durch die Neue Bahnhofstraße werden keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm angenommen. Die Wohnhäuser im Bereich der Einmündung der Neuen Bahnhofstraße in die Bahnhofstraße parallel zum Hafengelände erfahren keine wahrnehmbaren Erhöhungen der Lärmeinträge im Vergleich zum Ist-Zustand.
Entlang der Neuen Bahnhofstraße befindet sich keine Wohnbebauung, die mittels Lichtimmissionen beeinträchtigt werden könnte. Allerdings liegt an der (alten)Bahnhofstraße am Fuße des Schanzberges eine Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäuser, in die Lichteinfall der bergabfahrenden PKW und LKW in Richtung Wolgaster Hafen nicht ausgeschlossen werden kann.

Auswirkungen Peenestrom

Bauliche Einschränkungen

Im Bereich der Peene sind baubedingt Auswirkungen durch Sedimentfreisetzungen auf die Erholungsfunktion am Wasser (Bootsliegeplätze und Campingplatz) zu erwarten.
Eine Dimensionierung ist prognostisch nicht möglich, bestehende Grenzwerte nicht bekannt.
Der Vorhabenträger sieht jedoch v.a. aus naturschutzfachlichen Gründen eine Bautechnologie vor, die das Aufwirbeln von Peenegrund und das Entstehen von Sedimentfahnen, die das Wasser eintrüben und ggf. Schadstoffe aus dem Peenegrund verbreiten, vermindert bzw. vermeidet.
Auf Grund der Strömungsverhältnisse werden die Peenegrundaufwirbelungen und Sedimentfreisetzungen rasch verdünnt, so dass eine gesundheitsgefährdende Auswirkung auf Erholungssuchende am Campingplatz und den Bootsliegeplätzen ausgeschlossen werden kann.
Dies gilt auch für die weiter stromabwärts befindliche EU-Badestellen.

Lärm

Baubedingt wird bei den Arbeiten an dem Bauwerk über die Peene mit Lärm gerechnet, jedoch befinden sich keine Wohnbereiche in diesem Wirkbereich.
Die Erholungsfunktion des am Peeneufer im Wolgaster Hafen gelegenen Campingplatzes wird nicht in erheblicher Weise beeinträchtigt, da hier der Abstand zum Vorhaben so groß ist, dass es zu keinen nachteiligen Grenzwertüberschreitungen kommen wird.
Betriebsbedingt wirkt sich vorteilhaft auf die Lage des Campingplatzes aus, dass die Ortsumfahrung in einer Höhe von über 40 m verläuft und so die Schallausbreitung des Verkehrslärmes nicht auf den Campingplatz wirkt.

Licht

Auswirkungen durch vorhabenbezogene Lichtimmissionen während der Bauphase sind nur bedingt prognostizierbar, da der Bauablauf und die innere Anordnung auf den Bauflächen sowie die eingesetzten Baugeräte noch nicht festliegen.
Anlagenbedingt werden keine Lichtimmissionen mit erheblicher Auswirkung auf das Schutzgut Mensch entstehen. Lediglich die Brücke über die Peene zur Flugverkehrssicherung wird punktuelle Begrenzungsleuchten erhalten.
Eine Beleuchtung des Bauwerkes ist nicht vorgesehen.
Betriebsbedingte Lichtemissionen durch nächtlichen Autoverkehr wird durch die auf dem Bauwerk befindliche Irritationsschutzwand vollständig von der Umwelt abgeschirmt, so dass es zu keinen Einträgen kommen wird.

Erschütterungen

Weder baubedingte noch betriebsbedingte Erschütterungen tragen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch und seiner Gesundheit im Bereich der Peene ein.

Luftschadstoffe

Der Bereich der Peene wird durch keine nachteiligen Einflüsse durch Luftschadstoffe beeinträchtigt.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Überbauung

Es werden durch den Bau der B 111 keine Flächen mit Wohnraumfunktionen in Anspruch genommen und keine Wohngebiete zerschnitten.

Lärm

Baulärm

Lärmimmissionen während der Bauphase werden durch durch den Einsatz von üblicher Bautechnologie für die notwendigen Erdarbeiten am Trassen- und Dammbau sowie durch das Einbringen von Stützwänden an der Neuen Bahnhofstraße sowie das Vorbereiten der Pfeilerstandort für die Brückenpfeiler und das Errichten derselben erwartet.
Bauphase für BW 6 (Kreisstraße VG 26); Herstellung des Dammes vor den Wohnhäusern. Herstellen der Brückenwiderlager.
Verkehrslärm
Die nördlich von Sauzin befindlichen Einzelgehöfte an der Kreisstraße VG 26 sind laut Flächennutzungsplan der Gemeinde Sauzin „Einzelgehöfte, die im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Landwirtschaft in der Gemeinde entstanden." Sie sind bauleitplanungsrechtlich Außenbereich und unterliegen lärmschutzrechtlich hohen zulässige Grenzwerte, die hier wegen der Entfernung der Ortsumgehung Wolgast zu diesen Wohngebäuden nicht erreicht werden.
Die Entwicklung von Wohnbauflächen unterliegt hingegen einer rechtskräftigen Innenbereichssatzung. Der Innenbereich der Gemeinde Sauzin befindet sich außerhalb der akustischen Wirkzone des Vorhabens.
Veränderungen der Verkehrzahlen und damit des Verkehrslärms auf der Kreisstraße VG 26 treten nicht ein. Die Gradiente der Kreisstraße VG 26 wird in Höhe der Wohnbebauung an der Kreisstraße VG 26 auf ansteigende Dammlage gelegt. Diese Dammlage bewirkt eine rechnerische Verringerung der Lärmbelastung beider Wohnhäuser um 1dB(A) zum Umfeld wie ohne Dammlage der Kreisstraße VG 26.

Licht
Wegen der großen Entfernungen des Vorhabens zu Wohnbebauung und Wohnumfeldern und Nacherholungsräumen sind nachteilig auswirkende Lichtimmissionen durch Baustellenbetrieb und durch Verkehr nach Inbetriebnahme des Vorhabens nicht anzunehmen.

Erschütterungen
Sich erheblich nachteilig auswirkende Erschütterungen durch die Bauphase oder durch den Betrieb der Anlage werden ausgeschlossen.

Luftschadstoffe
Die vorhabenbedingt auftretenden Luftschadstoffe liegen unterhalb der zulässigen Schwellenwerte und bleiben ohne Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit im Bereich der Insel Usedom.

Auswirkungen Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg
Nördlich von Sauzin quert die Trasse die Kreisstraße VG 26, an der sich mehrere Einzelhäuser

bzw. -höfe mit hoher Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion befinden.
An der Kreisstraße VG 26 werden im Zuge der Überführung der Kreisstraße Wohngrundstücke faktisch durch die Anrampung in Anspruch genommen. Die Anrampung verändert das Höhenniveau zwischen Straße und Anliegergrundstücken zudem deutlich. Die Anliegergrundstücke werden sich bis zu 1,5 m unterhalb des Dammes für die Anrampung an das Brückenbauwerk befinden und überformt sein.

3.1.4.3.2 Schutzgut Tiere

(1) Bestand

Die zur Erfassung faunistischer Arten durchgeführten Geländeerhebungen und Gutachten sind im Umweltbericht, Materialband 3, in Tab. 18 aufgeführt. Untersucht wurden Zug- und Rastvögel sowie Brutvögel, Fledermäuse und Säugetiere, insbesondere Fischotter und Biber, Amphibien, Reptilien, Windelschnecken, Tagfalter und Widderchen, Laufkäfer, Fische und Fließgewässerorgansimen.
Eine Untersuchung von Holzkäfern wurde nicht erforderlich, da im Zuge der Biotopkartierung im geplanten Trassenbereich keine Bäume mit besonderer Lebensraumeignung für Altholzkäfer vorgefunden wurden.
Die entsprechenden artspezifischen Untersuchungsräume befinden sich im Untersuchungsraum der Biotopkartierungen 2006-2008 und 2016. Zudem erfolgte eine Plausibilitätsprüfung der faunistischen Kartierungen bezogen auf die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien. Gemäß Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG M-V) im März 2011 waren aktualisierende Kartierungen weiterer Faunengruppen nicht erforderlich. Hierzu erfolgte die Auswertung aktueller Datenquellen LUNG und ornithologischer Fachliteratur. Weiterhin wurden Daten von örtlichen Fledermausspezialisten und Ornithologen (www.Ornitho.de) ausgewertet. Es erfolgten Hinweise für weitere erforderliche Untersuchungen zu Brut- und Rastvögeln. Die Kartierungen wurden 2017 durchgeführt.
Das Schutzgut Tiere umfasst für den übergeordneten Bereich, der sowohl die Festlandseite Wolgast, die Peene mit Sauziner Bucht sowie die Insel Usedom überspannt, die Aspekte Vogelzug der Zug- und Rastvögel und Fledermauszug sowie den Seeadler. Diese Spezifika im Schutzgut Tiere werden dementsprechend zusammengefasst betrachtet – auch mit den beiden Vorhabenbereichen Neue Bahnhofstraße und Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg, da diese beiden Vorhaben in intensiv engen räumlichen Zusammenhang mit dem größten Vorhaben der B 111, stehen. Eine gesonderte Ausführung zu Zug- und Rastvögeln und zum Seeadler in den jeweiligen einzelnen räumlichen Bereichen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht vorgenommen. Hinsichtlich der Fledermäuse kommt es im Einzelnen zu Betrachtungen wegen Quartierstandorten.

Vogelzug Zug- und Rastvögel

Im Rahmen der Rastvogel- und Flughöhenkartierung 2008 wurden insgesamt 45 Zug- und Rastvogelarten erfasst. Darunter nehmen Entenvögel mit 10 Arten und Gänse mit 9 Arten den größten Anteil ein.

Die Rastvogelkartierung 2017 erbrachte den Nachweis von 29 Wasservogelarten. Zudem wurden bei dieser Kartierung 10 Greifvogelarten festgestellt.

Während der radargestützten Zugvogelerfassung entlang des Peenestroms wurden 49 Vogelarten registriert. Die 10 Arten mit den höchsten Individuensummen waren Kormoran, Star, Lachmöwe, Nebelkrähe, Blässgans, Silbermöwe, Pfeifente, Stockente, Weißwangengans und Höckerschwan.

Bei der Plausibilisierung der faunistischen Kartierungen wurden weitere sechs Zug- und Rastvogelarten recherchiert. Dabei handelt es sich um die Arten: Bergente, Eisente, Eisvogel, Großer Brachvogel, Steppenmöwe und Zwergtaucher.

Der Peenestrom zwischen Klappbrücke und Achterwasser mit Hohendorfer See und Sauziner Bucht stellt ein Rastschwerpunktgebiet für Säger dar, wobei die Nutzung der Sauziner Bucht und der Sauziner Binnenseen durch den Säger als nachrangig einzustufen ist.

Signifikante terrestrische Rastvogelvorkommen sind im Untersuchungsraum nicht ausgeprägt.

In Zusammenschau der Untersuchungen von 2007, 2010/11 und 2017 zum Rastgeschehen im Bereich des Peenestroms mit Festlandufer Wolgast und Insel Usedom können folgende Aussagen getätigt werden: Das Überfluggeschehen der Gänse über Wolgast wird maßgeblich über die Abflugbewegungen von den nördlich gelegenen Schlafplätzen (Großer Wotig, Struck-Ruden-Peenemünder Haken zu den südlich gelegenen Äsungsflächen bestimmt. Das Untersuchungsgebiet wird von Gänsen vorrangig von Nord (Schlafplätze) nach Süd (Äsungsflächen) überflogen.

Beim Überqueren der südlich der Klappbrücke liegenden Gebiete werden auch die Bereiche westlich des Peenestroms überflogen. Das Ergebnis von 2007, als vorrangig nur ein Ausweichen nach Osten erfolgte, kann somit nicht bestätigt werden. Vielmehr deuten die Beobachtungen von 2010/11 darauf hin, dass das Werftgebäude aufgrund seiner Höhe von den Gänsen zwar vorzugsweise umflogen wird, die Flüge jedoch nicht nur nach Osten (in Richtung Balastberg), sondern auch nach Westen über das Industriegebiet abgelenkt werden. Vor diesem Hintergrund ist daher auch von regelmäßigen Flugbewegungen über das Stadtgebiet und somit in Verlängerung der Flugachsen auch im Bereich der geplanten Brücke (Querungsbereich des Peenestroms) auszugehen.

2007 wurde eine Zunahme der Flughöhe im Bereich der Werft Wolgast und des Hafens gegenüber den Höhen im Bereich der der Klappbrücke festgestellt. 2010/11 konnte dieser Trend nicht bestätigt werden. Vielmehr deutete sich eine generelle Abnahme der Flughöhe in Richtung Süden an, die sich vorrangig über eine Verschiebung der Beobachtungen aus der Höhenzone 61-

80 m in die Höhenzone 41-60 m beim Übergang von Nord nach Süd abbildet. Dabei lagen mehr als 50 % der Flugbewegungen unterhalb von 60 m.
Hinsichtlich der Verteilung der Flughöhen wurden in 2007 die westlichen Gebiete höher als die östlichen überflogen, was mit einem Ausweichen der hohen Werftgebäude erklärt wurde. Eine Anpassung der Flughöhen an die derzeitige Vorbelastungssituation durch vorhandene Hochbauwerke drängt sich im Gegensatz zu den Untersuchungen von 2007 anhand der Ergebnisse von 2010/11 jedoch nicht mehr auf. In 2010/11 lagen mehr als 50 % der Flugbewegungen unterhalb von 60 m. Ein Ausweichen in größere Höhen über der Werft ist somit nicht mehr erkennbar.
Bei den Gänseüberflügen von Süd nach Nord war in 2010/11 keine Meidung des Werftbereichs festzustellen. Die Mehrzahl der Überflüge erfolgte in den Bereichen, die als repräsentativ für den geplanten Standort der Brücke angenommen werden können. Die Flughöhen lagen dabei hauptsächlich oberhalb von 40 m, was die Auswertungen der Kartierungen von 2017 bestätigen.
Für die Artengruppe der Säger und Enten konnten in 2010/11 im Vergleich zu 2007 fast die 10-fache Anzahl an Überflugbewegungen registriert werden. Die harten Winterbedingungen führten 2010/11 zu einer Konzentration dieser Artengruppen auf dem Peenestrom bei Wolgast. Bei den beobachteten Überflügen von Enten und Sägern handelte es sich in beiden Untersuchungsjahren vorrangig um im Umfeld rastende Vogelbestände. Dabei folgten die Enten und Säger im Wesentlichen den Verlauf des Peenestroms. Die Flughöhen lagen dabei hauptsächlich unterhalb von 40 m. Eine Einschränkung zeigen die Überflüge der Gänsesäger von Süd nach Nord. Hier wird auch der Werftbereich genutzt.
Das Zuggeschehen zeigte 2017 eine starke Variation. Die stärksten Zugraten gegen Ende der Nacht wurden zwischen 100 und 500 m Höhe ermittelt, während in den Morgenstunden der stärkste Zug zwischen 100 und 200 m Höhe erfolgte. Die Flugrichtungen ändern sich im Laufe der Nacht von hauptsächlich Nordost und Südwest in der Abenddämmerung bis Nordost und Nord in der Morgendämmerung. Bezogen auf das lokale Rastgeschehen bewegten sich die meisten Individuen über dem Peenestrom oder über der Sauziner Bucht. Dabei fliegt ein großer Teil im Höhenbereich der geplanten Brücke, jedoch variieren die Höhen artspezifisch stark.
Ein Rastschwerpunktgebiet von Sägern ist im Peenestrom zwischen der Klappbrücke im Norden und dem Achterwasser im Süden vorhanden.

Kartierergebnisse von 2017 besagen, dass im Untersuchungsgebiet 15 Wasservogelarten (Stockente, Bläss-, Grau-, Saatgans, Kormoran, Kiebitz, Kranich, Silber-, Sturm-, Lachmöwe, Graureiher, Zwerg-, Gänsesäger, Sing- und Höckerschwan) und der Seeadler regelmäßig rasten.

Mit 2.275 Flugbewegungen war der Kormoran die am häufigsten vorkommende Art, wobei mehr als die Hälfte seiner Flüge unter 40 m lag. Die Gruppe der Möwen weist mit 34 % den höchsten Anteil an Individuen auf, welche die Brücke in einer geringeren Distanz als 20 m (8,2 % sogar < 10m) überfliegen.
Insgesamt handelt es sich um großflächige Zugbewegungen (Breitfrontzug).

Hinsichtlich des überregionalen Vogelzugs betrifft der „Bestand“ aus den Vogelzugkartierergebnissen der südlichen Ostsee auch die Peene als Mündungs- Küstengewässer. Es konnten 49 Vogelarten, darunter Wasservögel, Landvögel als Thermiksegler und Landvögel als Ruderflieger (Nachtzieher und Tagzieher) mit bis zu über 2 Millionen Exemplaren. Bzgl. der Wasservögel liegt der Peenestrom in der Hauptzugrichtung Nord-Süd von Feldgänsen, Gründelenten und Sägern. Zudem bilden Küstenlinien und Wasserläufe häufig genutzte Flugleitlinien.
Watvögel (Limikolen) ziehen über Südschweden und Ostsee aus der Arktis mit dem Ziel Wattenmeer der Nordsee bzw. weitere Überwinterungsgebiete südwestlich davon.
Fluglinien sind im Vorhabensgebiet verzeichnet. Die gleichen Vogelfluglinien werden von nachtfliegenden Singvögeln aus Südskandinavien genutzt. Tagfliegende Singvögel streifen in ihrem breit aufgestellten Zugräumen ebenfalls das Vorhabensgebiet.
Aus Skandinavien fliegende Greifvögel zeigen eine Hauptflugrichtung zwischen Nord-Ost nach Südwest, ein kleiner Teil jedoch schwenkt direkt nach Süd von dieser Hauptflugroute ab und trifft auf das Küstengewässer mit Peenestrommündung.

<u>Fledermauszug</u>
Im Untersuchungsraum wurden folgende Arten im Rahmen der durchgeführten Kartierungen festgestellt: Zwergfledermaus, Rauhhautfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Großes Mausohr. Zusätzlich ist die Zweifarbfledermaus aufgeführt, obwohl keine eindeutige Zuordnung anhand der aufgezeichneten Rufe erfolgen konnte, jedoch ein Vorkommen nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Die Jagdaktivitäten sind in unterschiedlicher Intensität west- wie ostseitig und über der Peene zu beobachten, insbesondere an der „Alten Schanze“, am Ostufer des Peenestroms, am Wasserwerk, im Bereich der Bahnanlage sowie im östlich angrenzenden Hafengebiet mit Campingplatz und im Hafen Wolgast und Park Belvedere.
Eine erhöhte Flugdichte von Fledermäusen besteht zudem am Ostufer des Peenestroms.
Die Jagdgebiete wurden von einigen Arten zudem überflogen.

Das Fledermausgutachten geht davon aus, dass der Peenestrom von Bedeutung für durchzie-

hende Rauhautfledermäuse und Große Abendsegler ist. Neueren Erkenntnissen zufolge umfassen die großräumigen Flugbewegungen (nach Skandinavien) der Fernwanderer Großer Abendsegler und Rauhautfledermäuse einzelne Tiere und/oder Trupps bestehend aus 2-3 Individuen. Nach neuesten Erkenntnissen sammeln sich die Fledermäuse an der Küste und fliegen dann über die Ostsee. Flugrouten konnten über die Peenemündung nicht festgestellt werden. Vielmehr orientieren sich Fledermäuse am Magnetfeld und sind nicht auf Landmarken angewiesen. Für den Großen Abendsegler ist es unwahrscheinlich, dass artspezifische Flugrouten existieren. Für die Rauhautfledermaus spielen Landschaftsstrukturen zumindest gebietsweise eine Rolle, wobei ausgeprägte Korridore bisher nicht nachgewiesen werden konnten.
Ohne gefestigte Erkenntnisse zum Fledermauszug im zu betrachtenden Raum bestehen Unsicherheiten über den Bestand.

Seeadler

Seeadler als projektrelevante Brutvogelarten, die in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97 gelistet sind treten im Vorhabengebiet auf.
Die Peene mit ihren anliegenden Uferbereichen mit großen Distanzen auf das Festland und die Insel Usedom ist ein bekanntes Seeadlerhabitat. Die Peene ist sehr geeignetes Jagdrevier. Bekannte Seeadlerhorste befinden sich nicht im unmittelbaren Vorhabenraum der B 111 mit Bahnhofstraße und Kreisstraßenüberführung. Dennoch sind im weiteren Untersuchungsgebiet des Vorhabens bekannte Seeadlerhorststandorte bekannt, wovon der am nahe gelegensten Horst im Forst von Mahlzow befindlich ist.
Seeadler bewohnen mehrere Horste als angestammten Brutplatz, wovon je nach jährlichen Bedingungen wechseln in einem der bewohnten Horste gebrütet und aufgezogen wird.
Das Jagdrevier der Seeadler ist großräumig.
Im Bestand über dem Vorhabengebiet werden Seeadler als Alttiere und Jungtiere regelmäßig über der Peene zwischen Alter Schanze und dem Hafengebiet sowie über den Feldmarken Sauzin und Mahlzow beobachtet. Die Überflughöhe wird in über der Hälfte aller Beobachtungen als höher 40 m eingestuft.

Der von Seeadlern genutzte Luftraum über dem gesamten Vorhabenbereich ist abgesehen von den höheren Gebäuden der Peenewerft ungestört und frei.
Die baulichen Anlagen im Hafengebiet stellen eine Vorbelastung dar.
Im Rahmen der Rastvogelkartierung wurde der Seeadler in einer größeren Anzahl festgestellt, die als eine Überwinterungspopulation locker verteilt entlang des Peenestroms und im Bereich der Boddengewässer (Achterwasser, Kleines Haff und Stettiner Haff) vorkommt. Im Bereich Peenestrom zwischen Wolgast und Usedom wurden als Tagesmaximum 10 rastende Individuen und 38 Flugbewegungen nachgewiesen.

Bestand Wolgast B 111

Amphibien

In den Altwasserarmen der Ziese südlich der B 111 befinden sich hochwertige Amphibienlaichgewässer. Alle vorgefundenen Arten sind in den Roten Listen mit einem Gefährdungsgrad aufgeführt. Arten nach Anhang IV der FFH-RL gelten nach § 7 BNatSchG als streng geschützt, dazu zählen Moorfrosch, Laubfrosch, Knoblauchkröte, Erdkröte und Kammmolch.

Reptilien

Es sind vier Reptilienarten festgestellt worden (Zauneidechse, Waldeidechse, Blindschleiche, Ringelnatter.

Der Zieseberg im oberen Höhenbereich mit Trockenrasenvegetation und die Steindeponie an der Chausseestraße sowie im Südhafen sind besondere Schwerpunkte, v.a. für die streng geschützte Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie Zauneidechse. Die Bestände sind von hohem Wert.

Fließgewässerorganismen

Im Zuge der Gewässergütebestimmung der Ziese wurden 29 bzw. 28 Arten nachgewiesen, das Gesamtartenspektrum umfasste 38 Taxa. Der Anteil der Saprobien lag mit 16 bzw. 15 Arten bei etwa 55 % des Gesamtartenspektrums.

Die ermittelte Güteklasse 2 entspricht für den Gewässertyp eines rückstau- bzw. brackwasserbeeinflussten Ostseezuflusses einem guten saprobiellen Zustand. Damit weist der untersuchte Zieseabschnitt im Hinblick auf die Belastung mit biologisch abbaubarer organischer Substanz nur eine geringe Abweichung von den natürlichen Bedingungen auf.

Die Taxa der Fließgewässerorganismen sind daher von hoher Bedeutung.

Das Artenspektrum der Ziese wird von weniger anspruchsvollen Taxa bestimmt, die erhöhte organische Belastungen und eine gewisse Sauerstoffzehrung tolerieren können.

Naturschutzfachlich hervorzuheben sind die Vorkommen der Flachen Teichmuschel (*Anodonta anatina*), der Glänzenden Smaragdlibelle (*Somatochlora metallica*), der Großen Pechlibelle (*Ischnura elegans*) sowie der Hufeisen- bzw. Fledermaus-Azurjungfer (*Coenagrion puella* / *pulchellum*). Diese Arten sind in Mecklenburg-Vorpommern zwar nicht gefährdet, gehören aber zu den deutschlandweit besonders geschützten Tierarten nach Anhang 2 der BArtSchV. Daher ist auch diese Population von hohem Wert.

Käfer

Eine Untersuchung von Holzkäfern wurde nicht erforderlich, da im Zuge der Biotopkartierung im geplanten Trassenbereich keine Bäume mit besonderer Lebensraumeignung für Altholzkäfer vorgefunden wurden.

Die Probeflächen für die Laufkäfererfassung mit unterschiedlichen Habitatbedingungen befinden sich auf dem Festlandbereich zwischen der Ziese und der Kleingartenanlage oberhalb der Bahnhofstraße. Es konnten 1.460 Laufkäfer (Coleoptera: Carabidae) erfasst werden, die sich auf 90 Arten verteilten. Mit 16 von 90 liegt der Anteil bundesweit oder landesweit bedrohter Arten bei etwa 18 %. Die Arten sind in Tabelle 22 Umweltbericht gemäß ihrem bevorzugten Lebensraum aufgeführt.
Der Bereich ist von hoher Bedeutung für Laufkäfer.
Vorbelastungen im übrigen Vorhabenbereich der OU Wolgast haben die Bestände an Käfern im übrigen Vorhabenbereich deutlich zurückgedrängt.

Tagfalter und Widderchen

Es wurden insgesamt 28 Tagfalterarten und eine Widderchenart (Gemeines Grünwidderchen, gefährdeter Bestand) festgestellt, was ca. 25 % des Artenspektrums von Mecklenburg-Vorpommern entspricht.
Mit dem Kleinen Sonnenröschenbläuling, dem Kaisermantel und dem Wegerich-Scheckenfalter befinden sich drei gefährdete Arten unter den Tagfaltern.
Besonders wertgebender Raum ist auch hier der obere Zieseberg mit Ruderal- und Offenstandort von Trockenmagerrasenstrukuren
Vorbelastungen durch zivilisatorische bedingte Veränderungen an der Flora treten auf.

Brutvögel

Im Rahmen der Kartierung 2011 wurden 92 Brutvogelarten mit insgesamt 1.187 Revieren festgestellt. Die Ergänzungskartierung 2017 umfasst 29 Arten mit 371 nachgewiesenen Brutpaaren. Die häufigsten Arten (mehr als 30 Reviere) des Untersuchungsgebietes waren: Amsel, Bluthänfling, Buchfink, Dorngrasmücke, Feldlerche, Feldsperling, Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke und Teichrohrsänger.
Im Zuge der Kartierungen 2011 wurden Vorkommen von 37 und 2017 von 23 wertgebenden Vogelarten (Kriterien vgl. LUNG 2010) erfasst.
Eine Aufstellung aller wertgebenden Brutvogelarten im Vorhabenbereich legt die Tabelle 20 des UVP-Berichtes vor, auf welche für Einzelnachweise verwiesen wird.

Besonders wertvolle Habitate für Brutvögel stellen die Zieseniederung (nördlich und südlich der B 111), der Trockenrasen nördlich des Zieseberges und der Park Belvedere mit seinem Altholzbestand dar.
Im Übrigen sind die Brutvogelstrukturen von mittlerer Bedeutung. Die Brutvögel passen sich großteils an die als Vorbelastung empfundenen zivilisatorischen Strukturen an bzw. sind wegen der nicht anpassungsfähigen Situationen bereits stark zurückgedrängt.

Fledermäuse

Die Rechercheergebnisse ergaben Vorkommen einzelner Individuen der Große Bartfledermaus (*Myotis brandtii*) bzw. Kleinen Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*) im Winterquartier „Brauereikeller Wolgast“ für die Jahre 2007 und 2011. Beide Arten weisen jedoch ein unregelmäßiges Vorkommen auf.

Es wurden für die kartierten Arten Jagdaktivitäten festgestellt, die sich im „Park Belvedere“ deutlich konzentrieren.

Fledermausfluglinien für das Große Mausohr führen vom Brauereikeller Wolgast zu Nahrungshabitaten am Zieseberg südwestlich von Wolgast. Ein Bereich mit erhöhter Aktivitätsdichte befindet sich südwestlich des Parks „Belvedere“ und zieht sich weiter über den Bereich der Kleingärten zum Zieseberg.

Sommer- und Zwischenquartiere der Zwergfledermaus-Wochenstubengesellschaften befinden sich im „Park Belvedere“. In Nähe der „Waldbühne“ konnte ein Wochenstubenquartier von Abendseglern festgestellt werden. Ein Sommerquartier der Zwergfledermaus befindet sich am kleinen Sportplatz am Zieseberg. Durch revieranzeigende Männchen wurden 36 Balzreviere von Rauhaut-, Zwerg- und Mückenfledermäusen festgestellt. Hohe Balzrevierdichten wurden im „Park Belvedere“ vorgefunden.

Gebäudewinterquartiere konnten im Untersuchungsraum nicht festgestellt werden.

Bei der Untersuchung des Gehölzbestandes im unmittelbaren Umfeld der Vorhabentrasse konnten drei ältere Robinien ausfindig gemacht werden, die als winterquartiergeeignet erschienen.

Das langjährig bekannte Winterquartier „Brauereikeller Wolgast“ außerhalb des Untersuchungsraums dient vor allem Mausohren als Quartier.

Die Fledermausarten im Bestand im Bereich der B 111 Wolgast ist hoch wertvoll.

Säugetiere

An Säugetierbetrachtungen liegt der Fokus neben den Fledermäusen auf den wertgebenden Arten Fischotter und Biber. Biber und Fischotter gehören zu den europaweit geschützten Arten (Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL) und sind nach § 7 BNatSchG streng geschützt. Sie stellen relevanzgebende Säugetiere dar, die von den Lebensraumbedingungen anzutreffen sind.

Übrige Säugetiere in Gestalt der sogenannten Allerweltsarten treten auf, werden aber nicht vertieft aufgeführt.

Fischotter

Die Ziese ist im Bereich der Querung mit der B 111 ein wichtiger Wanderweg des Fischotters. Im Querungsbereich der Ziese mit der B 111 liegen Nachweise von zwei Totfunden in Folge

Kollision mit Kfz vor. Nördlich der B 111 befindet sich in ca. 650 m Entfernung zur Straße in der Alten Ziese und im angrenzenden Grabensystem ein „wahrscheinliches Weibchenrevier“ des Fischotters. In ca. 3.300 m Entfernung (Luftlinie) zur Brücke liegt nordöstlich von Netzeband ein Teichgebiet mit etlichen Fischotter-Nachweisen. Dieses Teichgebiet stellt einen potenziellen Kernlebensraum für die Art dar. Nördlich der B 111 grenzt ein Abschnitt der Ziese an, der als „wahrscheinliches Streifgebiet mit Tagesverstecken“ erfasst wurde. Südlich der B 111 befinden sich Wanderwege entlang der Ziese mit Anschluss an ein Grabensystem. Insgesamt liegen nördlich und südlich der B 111 an der Ziese Kernlebensräume, die „wahrscheinliche Weibchenreviere“ sind, und Streifgebiete für alle adulten Tiere. Aus diesen Gründen sind regelmäßige Wanderbewegungen entlang der Ziese und im Bereich der Querung mit der B 111 anzunehmen.

Fischotterhabitate finden sich außerdem im Bereich der Zieseniederung.
Die Ziesemündung am westlichem Ufer der Peene stellt einschließlich der schwer zugänglichen Verlandungszone der Hohendorfer Bucht aufgrund der zahlreichen Nachweise ein „wahrscheinliches Weibchenrevier“ des Fischotters dar. Hier ist ein Kernlebensraum des Fischotters im Peenestrom-Ziese-System vorhanden.

Biber

Biber gehören zu den europaweit geschützten Arten (Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL) und sind nach § 7 BNatSchG streng geschützt.
Das Peene-Einzugsgebiet gilt als eines der Schwerpunktvorkommen des Bibers in Mecklenburg-Vorpommern.
Tatsächliche Bestände an Bibern sind in der Ziesemündung (Biberburg) und an der Ziese im Bereich der B 111 (Biberburg und Biberdamm nachgewiesen.
Als Ausgangspunkt der Besiedlung wird die Biberburg an der Ziesemündung mit weitgehend ungestörter Lebensraum angenommen. Die Biberburg und der Biberdamm an der Ziese nahe der Querung im Zuge der B 111 ist durch die Straße stark vorbelastet.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Amphibien

Amphibien sind wegen der fehlenden Habitatstrukturen nicht festzustellen.

Reptilien

Im Vorhabenbereich der Neuen Bahnhofstraße sind besonders Eidechsen als besondere geschützte Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie angetroffen worden. Der Vorhabensbereich mit

den Ruderalstrukturen und Sandmagerrasen stellt optimale Lebensbedingungen für die Eidechsen dar und ist diesbezüglich von hohem Wert.

Fließgewässerorganismen

Fleißgewässer sind im Bereich der Neuen Bahnhofstraße nicht vorhanden, so dass diese Tiergruppe hier nicht weiter zu betrachten ist.

Käfer

Eine Untersuchung von Holzkäfern wurde nicht erforderlich, da im Zuge der Biotopkartierung im geplanten Trassenbereich keine Bäume mit besonderer Lebensraumeignung für Altholzkäfer vorgefunden wurden.
Der Bereich der Neuen Bahnhofstraße ist durch die Trockenstandorte gekennzeichnet. Diverse Arten Laufkäfer bevorzugen diese Habitatsbedingungen. Es befinden sich u.a. einige Arten mit Gefährdungsstatus der Roten Liste auf den Sandtrockenrasen und Ruderalfluren des Hanges unterhalb des Zieseberges. Das Vorkommen ist daher als von hoher Bedeutung.

Tagfalter und Widderchen

Besonders bemerkenswerte Vorkommen sind nicht registriert worden.

Brutvögel

Die Nachweise wertgebender Brutvogelfauna sind oben unter Bestand Wolgast B 111 dargestellt. Der Bereich der Neuen Bahnhofstraße unterfällt hinsichtlich geeigneter Habitatstrukturen denselben Bedingungen, besonders der Rand des Parkes Belvederes und die Kleingartenanlagen am Zieseberg für die häufigsten Arten, die sich in Zivilisationsnähe aufhalten.
Vorbelastungen sind die Siedlungsstrukturen der Stadt, denen sich allerdings etliche Brutvogelarten angepaßt haben.
Die Brutvogelfauna ist hier abgesehen von den Beständen am Belvedere und in den Gärten (hohe Bedeutung) von durchschnittlicher Bedeutung.

Fledermäuse

Sommer- und Zwischenquartiere der Zwergfledermaus-Wochenstubengesellschaften befinden sich im „Park Belvedere“. In Nähe der „Waldbühne“ konnte ein Wochenstubenquartier von Abendseglern festgestellt werden. Ein Sommerquartier der Zwergfledermaus befindet sich am kleinen Sportplatz am Zieseberg. Durch revieranzeigende Männchen wurden 36 Balzreviere von Rauhaut-, Zwerg- und Mückenfledermäusen festgestellt. Hohe Balzrevierdichten wurden im „Park Belvedere“ vorgefunden.
Der Bereich ist von sehr hoher Bedeutung für Fledermäuse.

Säugetiere

Die sogenannten Allerweltsarten an Säugetieren- getrennt von den Fledermäusen – treten hier im Stadtrandbereich von Wolgast auf, soweit es sich um Arten handelt, die weniger zivilisationsscheu sind. Eine Einzelbetrachtung wird jedoch nicht vorgenommen.

Fischotter und Biber

Die wertgebenden Arten im Gesamtvorhabensraum Fischotter und Biber sind hier nicht anzutreffen.

Bestand Peenestrom

Die Fauna der Amphibien, Reptilien, Käfer, Tagfalter und Widderchen, Brutvögel treten im Peenestrom nicht auf. Sie bleiben hier unbeachtet.

Fließgewässerorganismen

Die Peene weist als Küstengewässer Makrophyten/Phytobentos, Phytoplankton und Makrozoobenthos auf. Der Biologische Zustand dieser Organsimen wird als schlecht eingestuft, bedingt durch die enormen Vorbelastungen menschlichen Einflusses auf die Gewässerqualität als Lebensraum dieser Organismen.
Für Einzelheiten zum Bestand wird auf die grundlegenden Unterlagen für den Fachbeitrag nach WRRL verwiesen.

Fische

Bezogen auf Fische erfolgte die Erfassung der Fischlaichfunktion auf der Wolgaster Seite im Bereich des Südhafens sowie auf Usedomer Seite im Bereich der Halbinsel „Alte Schanze“ und der Sauziner Bucht.
Es konnten Larven von Flussbarsch (*Perca fluviatilis*), Plötz (*Rutilus rutilus*), Hering (*Clupea harengus*), Kaulbarsch (*Gymnocephalus cernuus*) und Dreistachligem Stichling (*Gasterosteus aculeatus*) nachgewiesen werden.
Gemäß Entwurf zum Managementplan, Grundlagenteil, für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE2049-302, GGB, Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern, Stand 30.07.2017) können im Untersuchungsgebiet weiterhin folgende Fischarten vorkommen: Meerneunauge *(Petromyzon marinus),* Flussneunauge *(Lampetra fluviatilis),* Finte *(Alosa fallax),* Lachs *(Salmo salar),* Rapfen *(Aspius aspius),* Schlammpeitzger *(Misgurnus fossilis)* und Steinbeißer *(Cobitis taenia).*
Die genannten FFH-Zielarten nutzen den Untersuchungsraum überwiegend als Wanderstrecke bzw. Durchzugsgebiet.

Im FFH-Gebiet sind die Zielarten hier für den Lebensraumtyp 1130 der Hecht und Zander anzutreffen. Außerdem stellt der Peenestrom eine potenzielle Wanderroute des Störs als relevante Art dar.

Windelschnecken

Die Schmale Windelschnecke *(Vertigo angustior)* wurde ausschließlich in feuchten Hochstaudenfluren festgestellt, die sich inselartig innerhalb der Schilfröhrichte in den untersuchten Uferabschnitten befinden. Die Flächengröße dieser Habitate beträgt ca. 1.700 m². Es handelt sich um Sonderstandorte innerhalb der Röhrichte, die nur dann auftreten, wenn die Flächen für Schilf zu trocken und andererseits feucht genug sind, um als Habitat für die Schmale Windelschnecke geeignet zu sein. Präventiv muss davon ausgegangen werden, dass die Art aktuell v. a. in kleinen, weitgehend isolierten Teilpopulationen vorkommt bzw. nur kleinflächige Sonderstandorte besiedelt, die räumlich getrennt liegen.

Die Bauchige Windelschnecke *(Vertigo moulinsiana)* wurde in allen Probeflächen festgestellt. Die Art ist in den Peenestrom-Röhrichten vermutlich weit verbreitet, die Flächengröße der abgegrenzten Habitate beträgt ca. 12.800 m². Die Bauchige Windelschnecke besiedelt vor allem den „mittleren Bereich" der Röhrichte und wahrscheinlich als relativ zusammenhängende Population die Schilf-Röhrichte (Schilfröhricht-Komplexe) an den Peenestromufern. Unbesiedelt bleiben feuchte Hochstaudenfluren und ständig unter Wasser stehende Röhrichte.
Die Windelschneckenarten gehören zu den Anhang-II-Arten der FFH-RL, für die besonderen Schutzgebiete auszuweisen sind. Die Vorkommen haben für das FFH-Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff" (DE 2049-302) als Erhaltungsziel Bedeutung.
Die Windelschneckenvorkommen werden als besonders hochwertig betrachtet.
Der Schiffsverkehr auf dem Peenestrom wirkt sich durch Wellenschlag negativ auf den Röhrichtbestand und somit auf die dortigen Habitate für die Windelschnecken aus.

Säugetiere

Säugetiere der Allerweltsarten sind hier nicht anzutreffen.

Fischotter

Der Peenestrom dient als Wanderweg der Fischotter zwischen den Lebensräumen in der Zieseniederung und der Ziese und den Habitaten auf der östlichen Uferseite der Peene bei Mahlzow, der Sauziner Bucht mit angrenzenden Grabensystemen und Hohendorfer Polder.

Biber

Auch für die Biber gilt die Peene als Verbindungsgewässer zwischen den Habitaten beidseitiger

Ufer. Die Wanderbewegungen verlaufen vom historisch lange existierenden Habitaten an der Ziese über die Peene an die gegenüber dem Hafen liegenden Quartiere am Fuße der Alten Schanze und in der Sauziner Bucht (Südspitze).

Bestand Insel Usedom B 111

Amphibien

In der Sauziner Niederung befinden sich hochwertige Amphibienlaichgewässer. Alle vorgefundenen Arten sind in den Roten Listen mit einem Gefährdungsgrad aufgeführt. Arten nach Anhang IV der FFH-RL gelten nach § 7 BNatSchG als streng geschützt, dazu zählen Moorfrosch, Laubfrosch, Knoblauchkröte, Erdkröte und Kammmolch. Es bestehen Wanderbeziehungen vor allem im Bereich der B 111 im Abschnitt östlich von Mahlzow (Wanderschwerpunkt), im Bereich des Feldweges (Sauzin - Halbinsel Alte Schanze) sowie im Bereich der Kreisstraßen VG 26 (Straße nach Sauzin/Ziemitz) und Kreisstraßen VG 27 (Straße nach Neeberg) registriert. Der in Straßennähe befindliche Bahnkörper stellt nachweislich ein Winterquartier von Amphibien dar.

Reptilien

Reptilien sind im Vorhabenbereich auf Usedom nicht angetroffen worden.
Die durch die intensive Landwirtschaft auf der Insel Usedom verursachten Vorbelastungen sind Strukturarmut und Eutrophierung, was besonders für die Reptilien u. a. durch die Habitatverarmung negative Folgen hat. Schadstoffanreicherung in der Nahrungskette aufgrund des Eintrags von Düngern und Pestiziden stellt für zahlreiche Tiere eine Vorbelastung dar.

Fließgewässerorganismen

Fleißgewässer sind im Bereich des Vorhabens auf der Insel Usedom nicht vorhanden, so dass diese Tiergruppe hier nicht weiter zu betrachten ist.

Käfer

Eine Untersuchung von Holzkäfern wurde nicht erforderlich, da im Zuge der Biotopkartierung im geplanten Trassenbereich keine Bäume mit besonderer Lebensraumeignung für Altholzkäfer vorgefunden wurden.
Laufkäfer in bemerkenswertem Ausmaß sind nicht angetroffen worden. Die Vorbelastung durch die intensive Landwirtschaft und Ausräumung der Landschaft von natürlichen Habitatsstrukturen kommt voll zum Tragen.

Tagfalter und Widderchen

Besonders bemerkenswerte Vorkommen sind nicht registriert worden.
Hier kommt die Vorbelastung durch intensive Landwirtschaft und Ausräumung der Landschaft

für diese Arten bereits voll zum Tragen.

Brutvögel

Besonders wertvolle Brutvogelhabitate sind auf der Alten Schanze, der Sauziner Niederung, in den Feldmarken von Sauzin und Mahlzow und den Offenlandflächen östlich der Wolgaster Fähre in der Feldmark Mahlzow anzutreffen.
Die Brutvogelfauna weist im Bestand einen durchschnittlichen Faktor wertgebender Arten aus. Allerdings verursachen die durch die intensive Landwirtschaft auf der Insel Usedom enorme Vorbelastungen. Strukturarmut und Eutrophierung der Ackerflächen haben besonders für die Avifauna u. a. durch die Habitatverarmung für Nahrungsangebot und als Rückzugsraum negative Folgen. Schadstoffanreicherung in der Nahrungskette aufgrund des Eintrags von Düngern und Pestiziden stellt für zahlreiche Tiere eine Vorbelastung dar. Die Nivellierung der Standortbedingungen führt zu einer Verarmung der Habitate und damit der Tierwelt.

Fledermäuse

Hohe Balzrevierdichten von Rauhaut-, Zwerg- und Mückenfledermäusen wurden auf der „Alten Schanze“ vorgefunden. Das Revier ist von hohem Wert.

Säugetiere

An Säugetierbetrachtungen liegt der Fokus neben den Fledermäusen auf den wertgebenden Arten Fischotter und Biber. Biber und Fischotter gehören zu den europaweit geschützten Arten (Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL) und sind nach § 7 BNatSchG streng geschützt.
Übrige Säugetiere in Gestalt der sogenannten Allerweltsarten treten auf, werden aber nicht vertieft aufgeführt.
De Bestand wird als von mittlerer Bedeutung eingestuft.

Fischotter

Fischotterhabitate finden sich am Usedomer Ufer des Peenestroms. Die Art nutzt aktuell alle Gewässerbereiche von den Uferzonen bei Mahlzow bis zur Sauziner Bucht und in den landseitig angrenzenden Grabensystemen.
Kernlebensräume der Fischotter sind auf der Usedomer Seite des Peenestroms nördlich der derzeitigen B 111 in den Uferzonen des Peenestroms zwischen Zecherin und Mahlzow einschließlich der zwischen den beiden Ortschaften gelegenen Niederung angetroffen worden. Diese Uferzonen stellen ein „wahrscheinliches Streifgebiet mit Tagesverstecken“ dar.
Der Südrand der Sauziner Bucht einschließlich der südlich angrenzenden Überschwemmungsfläche ist ebenfalls wahrscheinliches Weibchenquartier.
An den Uferzonen des Peenestroms nordwestlich von Ziemitz einschließlich des Polders

Ziemitz befindet sich ebenfalls ein wahrscheinliche Weibchenrevier.
Als „wahrscheinliche Streifgebiete mit Tagesverstecken“ wurden zudem die östliche Uferzone des Peenestroms bei Mahlzow sowie eine Halbinsel am Südrand der Hohendorfer Bucht kartiert.

Biber

Biber sind n der Sauziner Bucht (Biberburg Südspitze Sauziner Bucht), am Ostufer des Peenestroms im Bereich des Ballastbergs (Biberburg gegenüber der Peene-Werft) nachgewiesen. Es sind neue Biberburgen seit 2017 vorhanden, die in den früheren Jahren dort noch nicht existierten.
Das Vorhandenseins von Biberburgen zeugt von einer vollständigen Popuation einschließlcih Jungtieraufzucht.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Hinsichtlich des Teilprojekts für die Überführung des Radweges im Zuge der Kreisstraße VG 26 wird auf die Bestandsermittlung für Insel Usedom verwiesen.
Besondere Auffälligkeiten oder Einzelnachweise für die Überführung können nicht ausgemacht werden, da Tiere nicht standortfixiert sind und exakt dieser Fläche zugeordnet werden können.
Die Habitatstrukturen hier entsprechen denen des Vorhabens B 111 auf der Insel Usedom und weisen daher dieselben Lebensbedingungen für Tiere auf und sind mit selber Wertigkeit einzuschätzen.

(2) Auswirkungen

Auswirkungen Vogelzug

Mit der Brücke über die Peene entsteht eine anlage- und betriebsbedingte Barriere für die querenden Vogelzüge. Das Bauwerk durchquert den Rastschwerpunkt von Sägern, so dass für diese Zug- und Rastvögel mit Mortalitäten gerechnet werden muss. Es besteht betriebsbedingt das Tötungsrisiko für Vögel durch Kollisionen mit Kraftahrzeugen im fließenden Verkehr.

Auswirkungen Fledermauszug

Das Brückenbauwerk über die Peene stellt eine anlagenbedingte und betriebsbedingte Barriere im bis dato freien Luftraum in der Zugachse der Fledermäuse dar. Annahmen hinsichtlich des Fledermauszuges der Rauhautfledermaus und des großen Abendseglers im Zuge der Peene nach und von Skandinavien können die Barrierewirkung durch das Bauwerk nicht ausschließen.

Auswirkungen Seeadler

Durch das Vorhaben, vor allem das Bauwerk über die Peene mit hoher Überführungshöhe und Tragwerkkonstruktionen und langer Bauwerksstrecke wird der Luftraum in den Jagdgebieten der Seeadler, die ausgeprägt über der Peene im Bauwerksbereich beobachtet wurden, gestört. Die Brücke stellt ein Hindernis dar, und eine Durchschneidung des genutzten ungestörten Luftraumes.
Baubedingt werden Störungen für den Seeadler auf dem gesamten Vorhabenbereich zu verzeichnen sein. Im Bereich Mahlzow kann der Bau der Straße den Horststandort für die Dauer der Bauzeit vergrämen. Die Horstschutzzone wird nicht berührt.
Durch den Betrieb der Straße kann es zu Kollisionen mit Großsäugern kommen, die als Aas beliebte Nahrung für Seeadler darstellen. Während der Nahrungsaufnahme direkt am Straßenrand der B 111 besteht erhöhtes Kollisionsrisiko für die Seeadler.

Auswirkungen Wolgast B 111

Amphibien

Für die Amphibien besteht ein Tötungsrisiko im Zuge der Baufeldfreimachung für die bauzeitliche Behelfsumfahrung im Bereich der Zieseniederung.
Ansonsten sind die Auswirkungen auf die Amphibien gering.

Reptilien

Für die Reptilien, besonders für die wertgebende Art Zauneidechse besteht Tötungsrisiko und Gelegeverluste im Zuge der Baufeldfreimachung und der anschließenden Bautätigkeiten.
Anlagenbedingt – zuvor schon baubedingt – erfolgt eine Zerschneidung und Verlust von Habitatflächen/Fortpflanzungs- und Ruhestätten südwestlich von Wolgast im Bereich des ehemaligen Lagerplatzes des städtischen Bauhofes und der dortigen und angrenzenden bewachsenen Ruderalfluren und teilweise halboffenen Ruderalfluren durch Baufeldfreimachung und Bautätigkeiten.
Die Trenn- und Barrierewirkungen bedeuten die Isolation der Populationen jenseits und diesseits der B 111. Durch Isolationswirkungen ist ggf. von einer Aufgabe des isolierten Restlebensraums auszugehen. Insgesamt betragen der unmittelbare Lebensraumverlust durch Überbauung und der mittelbare Lebensraumverlust durch Isolationseffekte ca. 3,4 ha.

Fließgewässerorganismen

Baubedingt kommt es zur zeitweiligen Gewässereintrübung an der Ziese, die sich flussabwärts bemerkbar machen wird und die Fließgewässerorganismen beenträchten wird. Die baubedingte Behelfsumfahrung wird für die Dauer ihrer Standzeit die Ziese zusätzlich überspannen mit der Wirkung zusätzlicher Verschattung.
Im Havariefall während der Bauzeit tritt schadstoffhaltige Verschmutzung auf.

Anlagen verändert die neue Ziesebrücke den Ausgangszustand nicht.
Betriebsbedingt könnten Auswirkungen auf die Ziese mit ihren Fließgewäserorganismen durch Havariefälle haben, die Schadstoffe ins Wasser lassen.

Käfer

Baubedingt und anlagenbedingt kommen Habitatverluste durch Flächeninanspruchnahme und durch die Durchschneidung der Lebensräume für die Käfer vor, die unwiederbringlich sind. Käfer werden bei Bodenaufschüben und Bodenarbeiten generell mit erfasst und getötet.
Betriebsbedingt dürften durch Kollisionen mit dem Verkehr Käfer getötet werden, die in den Straßenbereich gelangen.

Tagfalter und Widderchen

Die Tagfalter und Widderchen verlieren durch das Vorhaben baubedingt und anlagenbedingt Lebensraum. Die Zerschneidung führt betriebsbedingt zu Kollisionsrisiken mit dem Verkehr.

Brutvögel

Für die Brutvögel werden baubedingt und anlagenbedingt Risiken einer Zerstörung von Nestern und Gelegen sowie das Tötungsrisiko für flugunfähige Nestlinge während der Baufeldberäumung im Zuge der Beseitigung von als Brutstandort geeigneten Strukturen sowie baubedingte Störung in bestimmten Zeiten eröffnet.
Auch dauerhaft fehlen wegen der Flächeninanspruchnahme auf geeigneten Brutstandorten zukünftig eben diese Habitate.

Säugetiere

Die Bestände der Säugetiere in ihren Vorkommen von Allerweltsarten wird durch den Neubau der OU B 111 durch bis dato unverbaute Biotoptypen und Landschaftsformen Lebensraum von Tieren generell verloren gehen bzw. zerschnitten. Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Lebensraumfläche wird erweitert um den betriebsbedingten Lebensraumverlust durch Effektdistanzen, die je nach Art durch den Verkehr entstehen.
Die Lebensräume dieser Arten verlagern sich auf die Flächen beidseitig der neuen Trasse.

Fledermäuse

Durch den Bau und die Anlage der Straße gehen Quartiere verloren, besonders im Zuge der Baufeldfreimachung durch den Abriss von Kleingartenlauben.
Betriebsbedingt muss mit Kollisionen der Fledermäuse mit dem Straßenverkehr gerechnet werden.

Fischotter

Im Nahbereich der vorhandenen B 111 sind wegen der vorhandenen größeren Entfernungen keine maßgeblichen Fischotterbaue zu erwarten. Daher sind Tötungen von Tieren (insbesondere Jungtiere) durch den Bau der Behelfsbrücke in Folge Zerstörung etwaiger Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen.
Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Beeinträchtigung eines Streckenabschnitts, der als „wahrscheinliches Streifgebiet mit Tagesverstecken“ erfasst wurde. Hier der Verlust von Tagesverstecken theoretisch möglich.
Temporäre Störung im Zuge von Bautätigkeiten während der Abenddämmerung und in den Nachtstunden an der Ziese für Fischotter sowie am Peenestrom werden erwartet, weil Wander- bzw. Streifgebieten für den Fischotter berührt werden.
Es besteht für den Fischotter ein erhöhtes Kollisionsrisiko bei Hochwassersituationen während der Bauzeit an der Ziese.

Biber

Temporäre Störung im Zuge von Bautätigkeiten während der Abenddämmerung und in den Nachtstunden sind an der Ziese für den Biber (Biberburg) zu erwarten, der zu diesen Zeiten im Baustellenbereich umherzieht. Eine baubedingte Durchschneidung des Lebensraumes tritt auf.
Der Rückbau des Biberdammes während der Bauzeit für die Behelfsumfahrung führt zu Nachteilen für die weiter flussaufwärts liegende Biberburg, die durch Wegfall des Rückstaus trockenfallen wird, sollte der Rückstau nicht verlagert werden.
Ein erhöhtes Kollisionsrisiko bei Hochwassersituationen an der Ziese für Biber kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Auswirkungen Neue Bahnhofstraße

Amphibien, Fließgewässerorganismen, Tagfalter und Widderchen

Aufgrund der Parallellage der Neuen Bahnhofstraße zur OU Wolgast sind durch den Neubau der Neuen Bahnhofstraße im betreffenden Abschnitt die gleichen Habitate betroffen, die bereits durch den Neubau der OU betroffen sind. Betrachtet werden hier nur solche Bestände, die von Bedeutung sind. Amphibien, Fließgewässerorganismen, Tagfalter und Widderchen spielen in diesem Bereich keine Rolle.

Reptilien

Da besonders Zauneidechsen im Bereich des Baufeldes für die Neue Bahnhofstraße Habitate vorfinden, besteht Tötungsrisiko und Gelegeverluste im Zuge der Baufeldfreimachung und der anschließenden Bautätigkeiten.
Anlagenbedingt – zuvor schon baubedingt – erfolgt eine Zerschneidung und Verlust von Habitatflächen/Fortpflanzungs- und Ruhestätten in den bewachsenen Ruderalfluren und teilweise

halboffenen Ruderalfluren.

Käfer

Für einige Laufkäferarten, die den Standort der Lage der Neuen Bahnhofstraße beleben, entstehen bau- und anlagenbedingt Habitatsverluste. Durch die Tätigkeiten während der Baufeldfreimachung besteht hohes Tötungsrisiko, da Käfer mit den Bodenoberschichten abgeschoben werden.

Brutvögel

Anlage- und betriebsbedingt erfolgt der Verlust von Bruthabitaten durch Querung von Ackerfluren, Kleingärten und Ruderalfluren westlich von Wolgast.

Fledermäuse

Durch den Bau und die Anlage der Straße gehen Quartiere verloren, besonders im Zuge der Baufeldfreimachung durch den Abriss von Lauben in den Kleingärten.
Betriebsbedingt muss mit Kollisionen der Fledermäuse mit dem Straßenverkehr gerechnet werden.

Säugetiere

Die Bestände der Säugetiere in ihren Vorkommen von Allerweltsarten wird durch den Neubau der OU B 111 durch bis dato unverbaute Biotoptypen und Landschaftsformen Lebensraum von Tieren generell verloren gehen bzw. zerschnitten. Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Lebensraumfläche wird erweitert um den betriebsbedingten Lebensraumverlust durch Effektdistanzen, die je nach Art durch den Verkehr entstehen.
Die Lebensräume dieser Arten verlagern sich auf die Flächen beidseitig der neuen Trasse.

Fischotter und Biber

In Ermangelung vorhandener Lebensräume für diese beiden Arten sind Auswirkungen nicht zu erwarten. Der Bereich der Neuen Bahnhofstraße stellt auch keinen Wanderkorridor zwischen vorhandenen Lebensräumen dar.

Auswirkungen Peenestrom

Fließgewässerorgansimen

Während der Bauzeit werden Sedimentaufwirbelungen am Peenegrund erfolgen und das Gewässer eintrüben. Die Pfeilerstandorte – zuvor auch die Bauflächen innerhalb der Spundwandkonstruktionen für den Bau der Pfeiler - werden anlagenbedingt Flächen im Gewässer beanspruchen, die sich im Lebensraum befinden und dort Hindernisse darstellen.

Das Bauwerk wird anlagenbedingt Verschattungen auf dem Gewässerkörper bewirken, die je nach Jahres- und Tageszeit wandern.

Fische

Für die Strombrücke (BW 05) kommen bauzeitliche (etwa 4½ Jahren) den Lebensraum beeinträchtigende Wirkungen durch temporäre Sedimentaufwirbelung im Zuge der Errichtung der Gründungen von Brückenpfeilern, temporäre Verschattung durch Stege sowie die eingesetzten Schwimmpontons vor.
Das Einrammen der Spundwände kann wegen Druckwellen bzw. Schallwellen Schädigungen an Fischen hervorrufen, indem deren Schwimmblasen zum Platzen gebracht werden.
Das Bauwerk selbst bringt wandernde Verschattungswirkung auf Unterwasserflächen mit sich.

Windelschnecken

Baubedingt wirken sich temporäre Sedimentaufwirbelungen nachteilig auf die Windelschnecken aus, sind jedoch vermindert, da die Schilfröhrichte Sedimente nicht vollständig durchlassen.
Anlagenbedingt wirkt das Bauwerk verschattend auf die darunterliegenden Wasser- und Schilfflächen.

Säugetiere

Auswirkungen für Säugetiere im Allgemeinen sind nicht feststellbar.

Fischotter und Biber

Der beeinträchtigte Lebensraum des Fischotters wird großräumig überspannt. Durch die Dimensionierungen der Bauwerke 01 (Ziese) und 05 (Peenestrom) wird die Passierbarkeit der gewässerbegleitenden Uferstreifen neben dem Fischotter auch für den Biber gewährleistet.
Im Nahbereich der Bauflächen für die Pfeilerstandorte sind keine maßgeblichen Fischotterbaue zu erwarten. Zur Pfeilergründung sind Baustellenflächen an den Uferbereichen des Ostufers und der Sauziner Bucht vorgesehen, wobei die direkten Ufer nicht in Anspruch genommen werden (Tabu-Zone).
Allerdings ist es nicht ausgeschlossen, dass das Weibchenrevier im Bereich der Sauziner Bucht wahrscheinlich aufgrund von baubedingten Störungen zeitweise aufgegeben wird.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Reptilien, Fließgewässerorganismen, Käfer, Tagfaler und Widderchen

Da diese diversen Arten in der durch die Landwirtschaft extrem negativ vorbelasteten Agrarlandschaft in den Feldmarken Sauzin und Mahlzow nicht mit nennenswerten Beständen auftreten, werden diese hier gemeinsam bzgl. der Auswirkungen betrachtet, da diese wiederum für diese Arten gleich sind.
Bau- und anlagenbedingt gehen Habitatstrukturen verloren bzw. werden durchschnitten, soweit noch vorhanden – etwa am Waldrand vom Gehölz bei Mahlzow.

Amphibien

Die Vorkommensschwerpunkte für Amphibien nördlich der vorhandenen B 111 und im Bereich des Bauendes, der sich nach der Wiedereinfädelung der neuen in die bestehende Trasse der B 111 befindet, werden durch das Vorhaben nicht berührt. In beiden Vorkommensschwerpunkten sind daher durch die neue Trassenführung keine zusätzlichen Beeinträchtigungen von Wanderbewegungen zu erwarten, die über den Istzustand hinausgehen.

Im dritten Vorkommensschwerpunkt von Amphibien in der Sauziner Bucht werden weder anlagen- noch baubedingte Einwirkungen eintreten, da hier die Bautabuzone besteht.

Brutvögel

Für die Brutvögel werden baubedingt und anlagenbedingt Risiken einer Zerstörung von Nestern und Gelegen sowie das Tötungsrisiko für flugunfähige Nestlinge während der Baufeldberäumung im Zuge der Beseitigung von als Brutstandort geeigneten Strukturen sowie baubedingte Störung in bestimmten Zeiten eröffnet.
Auch dauerhaft fehlen wegen der Flächeninanspruchnahme auf geeigneten Brutstandorten zukünftig eben diese Habitate.

Fledermäuse

Im Zuge der baulichen Tätigkeiten während der Abenddämmerung und in den Nachtstunden entsteht ein Störungsrisiko und damit Quartierverlust am Ostufer des Peenestroms und auf der Peenestrom-Halbinsel „Alte Schanze“. Im Einzelnen sind hier Quartierverluste für den Großen Abendsegler (Männchen-, Sommer- und potenzielles Winterquartier), die Mückenfledermaus (Männchen- und Balzreviere), die Rauhautfledermaus (Sommer-, Männchen- und Balzreviere), die Wasserfledermaus (potenzielle Männchen- und Sommerquartiere) und für die Zwergfledermaus (Balzreviere) zu erwarten.
Ein betriebsbedingtes Tötungsrisiko für Fledermäuse durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen im fließenden Verkehr in Bereichen von hoher Aktivität ist zu erwarten.

Säugetiere

Die Bestände der Säugetiere in ihren Vorkommen von Allerweltsarten wird durch den Neubau

der OU B 111 durch bis dato unverbaute Biotoptypen und Landschaftsformen Lebensraum von Tieren generell verloren gehen bzw. zerschnitten. Der bau- und anlagenbedingte Verlust von Lebensraumfläche wird erweitert um den betriebsbedingten Lebensraumverlust durch Effektdistanzen, die je nach Art durch den Verkehr entstehen.
Die Lebensräume dieser Arten verlagern sich auf die Flächen beidseitig der neuen Trasse.

Fischotter

Die Alte Schanze mit Ballastberg und die Sauziner Bucht sind Bautabuzonen, so dass baubedingte Auswirkungen nicht auftreten
Die Uferbereiche an der Peene werden vom Vorhaben hoch überspannt, so dass direkte anlagenbedingte Auswirkungen ebenfalls ausgeschlossen werden.
Betriebsbedingt läuft der Verkehr außerhalb der Effektdistanzen verursacht durch Lärm und Lichtbewegungen für die Wanderwege der Fischotter und deren Habitaten /Mutterquartiren.

Biber

Die Alte Schanze mit Ballastberg und die Sauziner Bucht sind Bautabuzonen, so dass baubedingte Auswirkungen nicht auftreten
Die Uferbereiche an der Peene werden vom Vorhaben hoch überspannt, so dass direkte anlagenbedingte Auswirkungen ebenfalls ausgeschlossen werden.
Betriebsbedingt läuft der Verkehr auf der hochgelegten Brücke außerhalb der Effektdistanzen verursacht durch Lärm und Lichtbewegungen.

Auswirkungen Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Die Auswirkungen für Tiere durch die Anlage der Überführung des straßenbegleitenden Radweges der Kreisstraße sind kaum darstellbar. Es wird auf die Auswirkungen auf Tier durch die B 111 auf der Insel Usdeom verwiesen. Einzelnen ausschließlich der Kreisstraßenüberführung zuweisbare Auswirkungen sind nicht greifbar zu machen, da sie sich im marginalen Bereich im Verhältnis zur Vorbelastung der vorhandenen Kreisstraße an Ort und Stelle kaum verändern.

3.1.4.3.3 Schutzgut Pflanzen

(1) Bestand

Er liegen Biotoptypenkartierungen aus den Jahren 2001, 2006 bis 2008 sowie eine Ergänzung 2016 vor, die über zwei Fachplanungsbüros vorgenommen wurden.
Aus diesen Unterlagen ist die Erfassung der Flora hinsichtlich ihres Bestandes bis 2016 ersichtlich. Trotz des Wesens der rascheren Veränderungsmöglichkeiten im Bestand von Flora wird dieses Datenmaterial als aktuell auch noch zum Zeitpunkt der Planfeststellung herangezogen

und in die Bewertung eingestellt, davon ausgehend, dass zwar Veränderungen erfolgt sein werden, diese sich aber nicht erheblich gravierend vom Bestand 2016 unterscheiden. Der erfasste Bestand der Flora eignet sich also als zulässige Grundlage.
Die Biotop- und Nutzungstypenkartierung 2001 wurde entsprechend der Anleitung für Biotopkartierungen im Gelände in Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet deckt alle Varianten ab und hat eine Größe von 5.164 ha. Es wurden die nach den §§ 20 und 27 LNatG M-V geschützten und besonders wertvollen Biotope (BWB) erfasst.
In den Jahren 2006 bis 2008 wurde innerhalb eines 500 m breiten Streifens beidseits der Achse 26 (Feststellungsvariante) und Var. S1a eine Biotopkartierung durchgeführt (vgl. Unterlage M 2.1 Ergebnisbericht Biotopkartierung). Die Größe des Untersuchungsgebiets beträgt 786 ha. Im Jahr 2011 wurde diese Biotopkartierung nochmals überprüft und aktualisiert sowie die verwendeten Biotopcodes den Kartierungsanleitungen TEPPKE et al. (2010) und LUNG (2011) angepasst. Im Jahr 2016 wurde eine Aktualisierung der Biotopkartierung des Jahres 2011 vorgenommen.
Bei den Kartierungen 2001 und 2006-2008 wurde der Schutzstatus der Biotope nach § 20 LNatG M-V und bei der Kartierung 2016 nach §§ 19, 20 und 27 NatSchAG M-V erfasst.
Innerhalb des Untersuchungsraums wird hinsichtlich entsprechender Biotoptypen angegeben, ob sie entweder einem FFH-Lebensraumtyp angehören oder es sich um einen potentiellen FFH-Lebensraumtypen handelt. Die Bewertung der Biotope erfolgt anhand der Kriterien Natürlichkeitsgrad, Gefährdung/Seltenheit, Regenerationsvermögen/Ersetzbarkeit, Empfindlichkeit und Vollkommenheit.
Hinsichtlich der Feinunterteilung und genauen Abgrenzung der Lage der zahlreichen Biotoptypengruppen wird auf den Umweltbericht Unterlage Materialband 3, sowie die Biotoptypenkartierung, Bestands- und Konfliktplan der Unterlage 12.1.2 Blätter 1 D und 2 D verwiesen.

Bestand Wolgast B 111

Auf der Festlandseite im Bereich der Ziese überwiegen die Biotoptypen Grünland und Grünlandbrachen (G), Staudensäume, Ruderalfluren und Trittrasen (R), Acker (A), Wälder (W), Feldgehölze, Alleen und Baumreihen (B) sowie für die Ziese Fließgewässer (F).
Als besonders hochwertig sind die Ziese als Fließgewässer, und der Waldbestandöstlich der Ziese in Richtung Schanzberg zu bewerten. Direkt anliegende Uferstrukturen gehören den waldfreien Biotopen der Moore, Sümpfe und Ufer an (V) und sind ebenso hochwertig
Die Ziese einschließlich ihrer Uferstrukturen unterliegen dem Biotopschutz gemäß § 20 NatSchAG M-V.
An den feuchten Standorten weisen die Biotope teilweise Arten der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen M-V auf, die also gefährdet bzw. streng geschützt sind: Sumpf-Dotterblume (Caltha palustris), Wiesenschaumkraut (Cardamine pratensis), Seggen (Cares disticha, cares

flacca, cares vesicaria); Sumpf-Blutauge (cumarum palustre), Sumpf-Pippau (Crepis paludosa), Kleine Pimpinelle (Pimpinella saxifrage), Frühlingsfingerkraut (Potentilla vema).
Die Biotoptypen Grünland und Grünlandbrachen entlang der Ziese sind von hoher Bedeutung. Auch der Trocken- und Magerrasen, der sich zwischen den Grünlandbrachen, dem Ufer der Ziese und dem Wald befindet, ist von hoher Bedeutung. Er ist nach § 20 NatSchAG M-V gesetzlich geschützt. Dort werden in der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen M-V gelistete gefährdete und geschützte Pflanzen wie Duft-Mariengras (Hierochloe odorata), Körnchen-Steinbrech (Saxifraga granulata), Sand-Grasnelke (Ameria maritima elongata) sowie Zweizeilige Segge (Carex disticha) angetroffen
Mittel bedeutsam sind die Staudensäume unterhalb der Magerrasen und entlang der Ackerstrukturen.
Die Ackerbiotope sind von nachrangiger Bedeutung.
Im Bereich der Ziese unmittelbar an der Querung durch die B 111 sind die Biotoptypen teilweise durch die Auswirkungen des Verkehres vorbelastet.
Die übrigen Flächen sind aber relativ unvorbelastet, da auf den Grünlandbrachen, dem Trockenstandort und im Wald keine Bewirtschaftung mit ihren negativen Einträgen stattfindet. U.a. stellt die aktive Biberburg und der ständig aufrecht erhaltene Biberdamm an der Ziese einen Indikator für relative Unberührtheit dieses Bereiches im Untersuchungsraum dar, der auch für die Flora gilt. Weiter ab davon in Richtung Stadt Wolgast jedoch schmälert die Siedlungsauswirkung die Unberührtheit der Zieseniederung bis zum Schanzberg.
Ab dem Schanzberg im Stadtrandbereich wirkt die Siedlungsentwicklung auf die Biotopstrukturen aus. Vorbelastungen durch Immissionseinträge, Versiegelung und durch Landwirtschaft verursachen die angetroffene Biotopstrukturarmut und der Schadstoffanreicherung in den Böden mit negativen Auswirkungen auf die Flora.

Im Bereich der sich westlich anschießenden Situation Schanzberg, Kleingartenanlagen bis zum Hafen in Wolgast treten vor allem Ackerbiotope (A), in den Gartenanlagen Grünanlagen der Siedlungsbereiche (P), vorwiegend Staudensäume (R), in kleinem Umfang unterhalb der Gartenanlagen Trocken- und Magerrasen (T), randlich mit dem Park Belvedere Wald (W) sowie im Übrigen großflächig Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen (O) auf. Lediglich der Waldbestand im Park Belvedere und der Trockenstandort am Hang des Schanzberges unterhalb der Gartenanlagen in Richtung Hafengelände sind von sehr hoher (W) bzw. hoher (T) Wertigkeit. Die Ackerflächen und Siedlungsbiotope sind nachrangig.
Gesetzlich geschützte Biotope sind hier nicht anzutreffen.
Die Biotope mit ihren Pflanzengesellschaften sind erheblich durch die Einwirkungen der Siedlungsräume der Stadt Wolgast mit ihren Immissionen vorbelastet. Schadstoffeinträge, Versiegelung, intensive Landwirtschaft hinterlassen großflächig ihre Spuren. Im Kleinteiligen wie in den

einzelnen Gärten und im Park Belvedere sind positiv beeinflusste Pflanzengesellschaften oder Baumbestände anzutreffen, die jedoch in unmittelbarer Nachbarschaft zu intensiv durch die Besiedelung geprägte Biotope wie Wegeflächen, Bebauung u.ä. geprägten Flächen liegen und so grundsätzlich auch zu den vorbelasteten Flächen zählen müssen.

Bestand Wolgast, Neue Bahnhofstraße

Die Neue Bahnhofstraße verläuft ab dem westlichen Kreisverkehr oberhalb des Schanzberges mit der B 111 und der Leeraner Straße südlich parallel zur neuen B 111. Entsprechend wird der Bestand an Biotopen betroffen: Am Schanzberg, Kleingartenanlagen bis zum Hafen in Wolgast treten vor allem Ackerbiotope (A), in den Gartenanlagen Grünanlagen der Siedlungsbereiche (P), vorwiegend Staudensäume (R), in kleinem Umfang unterhalb der Gartenanlagen Trocken- und Magerrasen (T), randlich mit dem Park Belvedere Wald (W) sowie im Übrigen großflächig Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen (O) auf.
Lediglich der Waldbestand im Park Belvedere und der Trockenstandort am Hang des Schanzberges unterhalb der Gartenanlagen in Richtung Hafengelände sind von sehr hoher (W) bzw. hoher (T) Wertigkeit. Die Ackerflächen und Siedlungsbiotope sind nachrangig.
Gesetzlich geschützte Biotope sind hier nicht anzutreffen.
Die Biotope mit ihren Pflanzengesellschaften sind erheblich durch die Einwirkungen der Siedlungsräume der Stadt Wolgast mit ihren Immissionen vorbelastet. Schadstoffeinträge, Versiegelung, intensive Landwirtschaft hinterlassen großflächig ihre Spuren. Im Kleinteiligen wie in den einzelnen Gärten und im Park Belvedere sind positiv beeinflusste Pflanzengesellschaften oder Baumbestände anzutreffen, die jedoch in unmittelbarer Nachbarschaft zu intensiv durch die Besiedelung geprägte Biotope wie Wegeflächen, Bebauung u.ä. geprägten Flächen liegen und so grundsätzlich auch zu den vorbelasteten Flächen zählen müssen.

Bestand Peene

Die Peene weist als Mündungsgewässer in die Ostsee marine Biotope (N/K) auf, die durch den Wasseraustausch von Meereswasser und Süßwasser im Peenestrom, von Flachwasserzonen in der Sauziner Bucht und durch die Kliffe und Steilküsten am Usedomer Ufer geprägt sind.
Die Biotoptypen sind im Strom außerhalb der Fahrrinne (OAF) durch gesetzlich geschützte Ästuarien (NAF), rund um die Alte Schanze und in der Sauziner Bucht mit Brackwasser-Röhrichtbestand, in der Sauziner Bucht auch mit Großlaichkraut-Tauschflur der Ästuarien (NAU) sowie am Usedomer Ufer Kliffe und Steilküsten (KKI).
Die Biotoptypen sind insgesamt sehr hoch wertig, sogar das Fahrwasser im Peenestrom-Mitte wird als von hoher Bedeutung eingestuft.
Außer dem Fahrwasser befinden sich alle angetroffenen Biotoptypen in und an der Peene unter gesetzlichen Schutzstatus.

Die gesamten marinen Biotope der Ästuarien einschließlich des Fahrwassers beherbergen den FFH-Lebensraumtyp 1130 (Ästuarien des Peenestroms).
Das Kliff der Halbinsel Alte Schanze ist FFH-Lebensraumtyp 1230, Atlantik-Felsküsten und Ostsee- Fels und Steilküsten mit Vegetation,
Die Peene unterliegt trotz ihrer Hochwertigkeit etlichen Vorbelastungen durch die anliegende Siedlungs- v.a aber Hafenstruktur. Schadstoffeinträge durch Schiffs- und gesamten Hafenverkehres und der menschlichen Nutzung überhaupt sind zu verzeichnen. Außerdem dient die Peene als Vorflut der anliegenden Landflächen, die teilweise intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet werden und damit mit schädlichen Pestiziden und übermäßigen Düngereinträgen zur Gewässerqualitätsverschlechterung beitragen, was wiederum Einwirkungen auf die marine Flora nach sich zieht.
Ufererosion und Zerstörung der Ufervegetation v.a im Brackwasser- und Röhrichtbestand sind kaum zu verzeichnen. Diese Uferbereiche weisen eine relativ hohen Grad an Unberührtheit auf, außer dass der Schiffsverkehr auf der Peene zu Schwell und somit zu Wasserbewegungen intensiverer Art im Röhrichtbestand führt.

Bestand Usedom B 111

Auf Usedom umfaßt der Untersuchungsraum nahezu vollständig Ackerbiotope (A). Randlich werden zwei Waldbestände (W) passiert – nicht berührt – die sich nördlich des Vorhabens an die Steilküste zur Peene hin und östlich von Mahlzow befinden. Am östlichen Ende des Vorhabens sind Biotopkomplexe der Siedlungsbereiche (O) und Staudensäume (R) anzutreffen.
Die Biotoptypen sind nahezu vollständig von nachrangiger Bedeutung, die Waldbereiche von hoher Bedeutung. Sie sind durch die menschliche Nutzung, v.a, intensive Landwirtschaft mit ihren Negativeinträgen und ihrer monotonen Großflächigkeit vorbelastet.
Gesetzlicher Schutz von Biotopen besteht im zu betrachtenden Korridor des Vorhabens auf Usedom keiner.

Bestand Usedom Überführung der Kreisstraße VG 26 Radweg

Die Überführung der Kreisstraße VG 26 mit Radweg befindet sich vollständig in Ackerbiotopen (A) von nachrangiger Bedeutung.

(2) Auswirkungen

Durch das Vorhaben werden Biotope baubedingt und anlagenbedingt überbaut, beseitigt, zerschnitten oder beeinträchtigt. Betriebsbedingt werden Biotope durch Schadstoffeinträge beeinträchtigt, je nach Intensität vernichtet oder in ihrer Struktur und/oder Pflanzengesellschaft beschädigt.
Im marinen Bereich treten neben der bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme als

Wirkfaktoren insbesondere die baubedingte Erhöhung der Schwebstoffkonzentration und die zusätzliche Sedimentaufwirbelung hinzu. Daneben werden Auswirkungen durch das Einbringen der Baustoffe für die Pfeiler des Brückenbauwerkes auf den Peenegrund (Kolkbildung) und die Verschattungswirkung des Bauwerkes auf die marinen Biotope geprüft.
Insgesamt werden durch das Vorhaben 122,8 ha Biotopflächen bau-, anlage- und betriebsbedingt betroffen.

Die exakte Berechnung der Flächen der jeweiligen Biotoptypen in ihrer Größe der Betroffenheit durch das gesamte Vorhaben mit Hektarangaben wird an dieser Stelle wegen der Umfänglichkeit nicht vorgenommen. Es wird auf die genauen Zahlen des UVP-Bericht, Materialband 3, sowie auf die Unterlage 12.1.2 Blatt 1 D, Bestands- und Konfliktplan, verwiesen. Die Zahlen gelten an dieser Stelle gleichermaßen.

Auswirkungen Wolgast B 111

Im Bereich der Zieseniederung erfolgen durch den Ersatzneubau der Ziesequerung baubedingte Inanspruchnahmen der Biotope Ziese als Fließgewässer samt ihren Uferbereichen und angrenzenden Grünlandbrachen. Nach Fertigstellung des Ersatzneubaus werden die bauzeitlich in Anspruch genommenen Bereiche rückgebaut und ihrer ursprünglichen Biotopstruktur zurückgegeben. Betriebsbedingt sind keine zusätzlichen Auswirkungen an der Ziesequerung zu erwarten.
Der Bereich des Vorhabens ab Ausschwenkung der B 111 aus dem Bestand über den Schanzberg und die Kleingartenanlagen zum Hafen Wolgast einschließlich Kreisverkehr und Anbindung an die Leeraner Straße werden bauzeitlich Flächen in Anspruch genommen sowie abschließend anlagebedingt überbaut zurückgelassen. Die dort befindlichen Ackerflächen, der hochwertige Trockenrasenstandort und die Randbereiche des Parkes Belvedere sowie die Siedlungsbereiche im Hafengelände werden (je nach Biotopgröße und Lage) mit Verkehrsflächen, Böschungen und Dammanlagen gänzlich oder teilweise überbaut, vernichtet, und teilweise durch- oder angeschnitten. Wegen der Kleinteiligkeit wird auf die Unterlage U 12.1.2 Blatt 1D verwiesen. Die hohen Böschungs- und Dammlagen sowie die bis zu vier Meter hohen Kollisionsschutzwände an der Straße bewirken zusätzlich Verschattungen der anliegenden Biotopflächen.

Betriebsbedingt wirkt sich das Vorhaben auf die Biotopstrukturen negativ aus, indem Immissionseinträge durch Schadstoffe und v.a. Stickstoffe zu erwarten sind.
Gesetzlich geschützte Biotope auf der Wolgaster Seite des Vorhabens sind durch zwei Baumhecken (0,25 ha) für die Ortsumgehung und die Neue Bahnhofstraße überbaut sowie 0,01 ha

Sandmagerrasen auf den Trockenstandorten am Schanzberg. Außerdem werden vier Alleebäume und drei Einzelbäume zwischen der Ziese und Ortseingang Wolgast, 2 Alleebäume südlich des Schanzberges sowie zwei Einzelbäume an den Kleingartenanlagen gefällt.
Gefährdete und geschützte Pflanzenarten werden im Zusammenhang mit Biotopverlusten an den Trockenstandorten am Hang des Schanzberges bzw im Bereich des Trockenstandortes am westlichen Ausschwenkbereiches der Ortsumfahrung in Höhe der Anbindung der Kreisstraße teilweise verloren gehen: Duft-Mariengras (Hierochloe odorata), Körnchen-Steinbrech (Saxifraga granulata) und Sand-Grasnelke (Ameria maritima elongata) Für die Sandgrasnelke besitzt Mecklenburg-Vorpommern eine besondere Verantwortung.
Im Bereich der Ziese wird durch die Biotopverluste und Beeinträchtigung die Zweizeilige Segge (Carex disticha), die in der Roten Liste mit Vorwarnstufe geführt wird, betroffen.

Auswirkungen Wolgast Neue Bahnhofstraße

Es werden bauzeitlich Flächen in Anspruch genommen sowie abschließend anlagebedingt überbaut zurückgelassen. Die am oberen Schanzberg befindlichen Ackerflächen, der hochwertige Trockenrasenstandort entlang der Gartenanlagen am unteren Hang des Schanzberges und Randbereiche des Parkes Belvedere sowie Gartenflächen der Kleingartenanlage sowie Siedlungsbereiche im Hafengelände werden (je nach Biotopgröße und Lage) mit Verkehrsflächen, Böschungen und Dammanlagen gänzlich oder teilweise überbaut, vernichtet und teilweise durch- oder angeschnitten. Wegen der Kleinteiligkeit wird auf die Unterlage U 12.1.2 Blatt 1D verwiesen. Die hohen Böschungs- und Dammlagen bewirken zusätzlich Verschattungen der anliegenden Biotopflächen.
Es werden zwei Bäume verloren gehen. Ein Teilverlust und Beeinträchtigung einer Baumhecke an der Nordwestseite der Kleingartenanlage geht auf das Konto der Neuen Bahnhofstraße.
Betriebsbedingt wirkt sich das Vorhaben auf die Biotopstrukturen negativ aus, indem Immissionseinträge durch Schadstoffe und v.a. Stickstoffe zu erwarten sind.

Auswirkungen Peenestrom

Durch das Einbringen von Pfeilern für das Bauwerk über die Peene werden die vorhandenen Ästuarien baubedingt durch Sedimentaufwirbelungen und Bodenberäumung bauzeitlich beeinträchtigt (16,5 ha) sowie anlagenbedingt in den Pfeilerflächen dauerhaft mit einem Flächenumfang von 0,5 ha beseitigt.
Teilverluste müssen auch für die Brackwasser- und Schilfbestände an der Alten Schanze und der Sauziner Bucht verzeichnet werden, da das Vorhaben in unmittelbarer Nähe vorbeiführt.
Die Verschattung der marinen Biotope beeinträchtigt zusätzlich anlagenbedingt auch die Ästuarien.

Durch die Überspannung der Steilküsten und Kliffe an den Ufern Alte Schanze und Insel Usedom kommt es im Tagesverlauf zu zeitweisen Verschattungen. Flächen werden nicht Inanspruch genommen.
Betriebsbedingte Auswirkungen durch Immissionen sind wegen der Höhe der Straße über den jeweiligen Biotopen und der freien Luft mit Wind und Luftaustausch unerheblich.
Das Oberflächenwasser wird gesammelt und abgeführt, so dass keine Einträge von Schmutzwasser direkt von der Brücke auf die Biotope der Peene erfolgen.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Auf Usedom werden bau- und anlagenbedingt die Ackerbiotope und Krautstaudenfluren/ Ruderalflächen teilweise beseitigt oder durchschnitten. Beeinträchtigungen durch den Einwirkbereich der Straße sind für die beiden Waldflächen zu erwarten.
Betriebsbedingt wirkt der Verkehr mit Schadstoffeinträgen auf die anliegenden Ackerbiotope aus.
Gesetzlich geschützte oder in der Roten Liste geführte Pflanzenarten werden auf Usedom nicht betroffen. Acht Bäume einer Baumreihe südlich Mahlzow müssen baubedingt abgenommen werden (Hybridpappeln).

Auswirkungen Insel Usedom Überführung der Kreisstraße VG 26 Radweg

Die Ackerbiotope werden durch die zusätzliche Breite der Überführung der Kreisstraße in größerer Breite als die Kreisstraße im Bestand überbaut. Ein größerer Schadstoffeintrag auf die angrenzenden Ackerflächen ist nicht zu erwarten.
Gesetzlich geschützte Biotope sind nicht betroffen.

3.1.4.3.4 Schutzgut Biologische Vielfalt

(1) Bestand

Die biologische Vielfalt beinhaltet die Ebenen Gendiversität, Artendiversität und Ökosystemdiversität (siehe Definition nach RUVS 2008) und umfaßt die Pflanzen und Tiere und deren Vielfalt als grundlegenden Lebensraumkomplexe.
Als Totum der Pflanzengemeinschaften, Biotoptypen und Tiervorkommen in den jeweiligen Biotoptypen ist die biologische Vielfalt als eigenes Schutzgut zu betrachten.
In die Betrachtung dieses Schutzgutes fließen die Natura-2000-Gebiete, FFH Gebiet und SPA mit ein, da in diesen Bereichen die Biologische Vielfalt in besonderer Ausprägung von Bedeutung ist.
Der Bestand leitet sich aus den Kartierungen für die Biotoptypen ab sowie den Feststellungen der Vorkommen an Arten der Fauna, besonders der besonders geschützten Arten. Zudem bilden vorhandene Grundlagen die ökologischen und technischen Daten des FFH-Gebietes DE

2049-302 „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ und des SPA DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ in ihren jeweiligen Erhaltungszielen bzw. den vorkommenden Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie als deren maßgeblichen Bestandteilen.
Die gemäß §§ 32 – 34 BNatSchG i.V.m. § 12 NatSchAG M-V ergangene Schutzgebietsverordnungen Natura 2000-LVO M-V vom 12. Juli 2011, zuletzt geändert am 9. August 2016 weist die zu schützenden Arten und Biotoptypen aus, den Schutzzweck des FFH-Gebietes und des Vogelschutzgebietes sowie die Erhaltungsziele aus. In diese VO ist die 2. ÄnderungsVO der VogelschutzgebietslandesVO M-V- vom 9. August 2016 aufgegangen.
Herangezogen wurden außerdem der Standard-Datenbogen (SDB) mit Stand vom Juli 2015 (SDB 2015) und der BfN-Steckbrief mit Stand vom April 2015 (BfN 2015) hinsichtlich der Zielarten, Lebensraumtypen und deren Erhaltungsziele im FFH-Gebiet.

Hinsichtlich Einzelheiten des FFH-Gebietes und des SPA-Gebietes wird auf die Ausführungen der gesonderten Verträglichkeitsuntersuchungen verwiesen.
Die Inhalte sind für die Betrachtungen der EU-Schutzgebiete als besondere Ausprägungsformen der Biologischen Vielfalt eingeflossen.
Die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens als Zulassungsvoraussetzung erfolgt getrennt von den Betrachtungen der Umweltverträglichkeit als vorangegangene Prüfung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens.

Bestand Wolgast B 111

Die biologische Vielfalt läßt sich anhand der Biotopkomplexe bzw. Funktionsräume, die auch zugleich Räume mit gehäuften Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten und gehäuften Vorkommen gesetzlich geschützter Biotope darstellen, abgrenzen.
Im Untersuchungsraum des LBP auf der Seite Wolgast sind die Biotope und Biotoptypen wie unter der Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen, s.o. Ziffer 3.1.4.3.3, anzutreffen. Die Fauna als weiterer Bestandteil der biologischen Vielfalt ist unter Ziffer 3.1.4.3.2 in ihrem Bestand dargestellt. Es werden keine Natura-2000-Gebiete wie FFH oder Vogelschutzgebiet, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, geschützten Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmale im Bereich des Vorhabens in Wolgast betroffen. Das Vorhaben quert im Bereich der Ziese einen Biotopkomplex von sehr hoher Bedeutung mit den gesetzlich geschützten Biotopen der Feuchtgebiete und mit dem Vorkommen des Bibers und der Fischotter als artenschutzrechtliche relevante Art auch im Kontext mit dem FFH-Gebiet DE 2049-302 (GGB) "Peeneunterlauf, Peene-strom, Achterwasser und Kleines Haff".
Der Biotopkomplex Sandmagerrasen südöstlich des Schanzberges ist mit seinen besonders ge-

schützten Pflanzenarten Sand-Grasnelke, für welche das Land Mecklenburg-Vorpommern wegen des äußerst seltenen Vorkommens eine besondere Verantwortung hat, als von ebenfalls sehr hoher Bedeutung vorhanden.
Im Übrigen befinden sich im Bereich Wolgast eher Biotopkomplexe mittlerer Bedeutung mit vorhandenen Allerweltsarten in Tier- und Pflanzenwelt in bekannten, häufigen Gemeinschaften. Hier ist eine Vorbelastung durch die Nähe zur Stadt und deren Einflüsse deutlich sichtbar.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Im Bereich der Neuen Bahnhofstraße einschließlich straßenbegleitendem Radweg befinden sich eher Biotopkomplexe mittlerer Bedeutung mit vorhandenen Allerweltsarten in Tier- und Pflanzenwelt in bekannten, häufigen Gemeinschaften. Hier ist eine Vorbelastung durch die Nähe zur Stadt und deren Einflüsse deutlich sichtbar.
Der Biotopkomplex Sandmagerrasen südöstlich des Schanzberges ist mit seinen besonders geschützten Pflanzenarten Sand-Grasnelke, für welche das Land Mecklenburg-Vorpommern wegen des äußerst seltenen Vorkommens eine besondere Verantwortung hat, mit einem Wert von sehr hoher Bedeutung einzustufen.

Bestand Peene

Die Peene in ihrem Verlauf westlich der Fahrwasserrinne ist wegen ihrer Bewirtschaftung entlang des Ufers im Wolgaster Hafen und auf dem Fahrwasserbereich ein Biotopkomplex von niedriger bis mittlerer Bedeutung, stark geprägt durch die Nutzung und Vorbelastung mittels Schiffahrt, gewerblicher Ufernutzung, technisch geformter Ufer und Einleitung von schädlichen Drainageabflüssen aus der Landwirtschaft und verschmutzten Oberflächenabwässern aus dem Hafen.
Östlich des Fahrwassers der Peene und in der Sauziner Bucht befinden sich das FFH-Gebiet DE 2049-302 (GGB) "Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff" als Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung sowie das SPA-Gebiet DE 1949-401 (SPA)
"Peenestrom und Achterwasser".
Die Biotoptypen mit Zielarten und Lebensraumtypen der besonders geschützten Gebiete sind von sehr hoher Bedeutung.
Als eine der maßgeblichen Vogelarten des SPA kommt der Neuntöter im angrenzenden Uferbereich der Sauziner Bucht mit Brutrevieren vor.
Die Sauziner Bucht wird außerdem als Rastschwerpunkt der Zwergsäger eingestuft.
Neuntöter und Zwergsäger sind Vogelarten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie.
Für die weitere Zielart des SPA, Gänsesäger, stellt die Sauziner Bucht einen Raststandort von hoher Bedeutung dar.

Hinsichtlich weiterer Vogelarten, die nicht unmittelbar kartiert, aber nicht ausgeschlossen werden konnten, wird auf die Unterlage FFH-Verträglichkeitsprüfung für das SPA DE 1949-401 verwiesen. Daraus ergibt sich, dass die Peene mit der Sauziner Bucht eine bedeutsamen Lebensraumkomplex darstellt und Grundlage für biologische Vielfalt von hoher Bedeutung ist.
Trotz der Nähe zur Stadt Wolgast weist die Peene hier abgesehen vom Schwell der vorbeifahrenden Schiffe im Röhrichtbestand keine starke Vorbelastung auf, was die hohe Bedeutung manifestiert.

Bestand Insel Usedom B 111

Die Insel Usedom in dem vom Vorhaben beplanten Bereich weist als Biotoptypenkomplex vorwiegend Ackerstandorte auf, die ausgeräumt und durch die intensive landwirtschaftliche Bewirtschaftung wenig Artenreichtum und Biodiversität aufweisen. Sie sind von nachrangiger Bedeutung.
Der Waldkomplex bei Mahlzow, an dem das Vorhaben in umittelbarer Nähe vorbeiführt, weist eine relative Monostruktur im Baumbestand auf (Kiefern), allerdings Altbestand ohne auffälligen Schädlings- oder Krankheitsbefall, so das auch hier die Biotopkomplexe allenfalls eine mittlere Bedeutung haben.
Auf Usedom durchschneidet das Vorhaben das Landschaftsschutzgebiet „Wolgaster Ort“ mit seinem Ziel der Wiederherstellung und Erhaltung des Naturhaushaltes. Dieses Ziel ist der Schutzgebietsverordnung als erstes vornangestellt. Daher gilt hier der Bereich des LSG als von hoher Bedeutung.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Besonders die Überführung der Kreisstraße VG 26 mitsamt der Verbreitung durch den Radweg trifft das Landschaftsschutzgebiete „Wolgaster Ort“ und ist wegen des durch die Verordnung vorgegebenen Ziels der Wiederherstellung der natürlichen Funktion des Naturhaushaltes als Kernthema der biologischen Vielfalt somit im Bereich von hoher Bedeutung einzustufen. Die aktuell angetroffenen Biotoptypen sind wegen der umliegenden Landwirtschaft jedoch von weniger Bedeutung. Wegen der Zielstellung des LSG ist jedoch auf die Entwicklungsvorgabe abzustellen.

(2) Auswirkungen

Die exakte Berechnung der Flächen in ihrer Größe der Betroffenheit durch das gesamte Vorhaben mit Hektarangaben wird an dieser Stelle wegen der Umfänglichkeit nicht vorgenommen. Es wird auf die genauen Zahlen des UVP-Bericht, Materialband 3, sowie auf die Unterlage 12.1.2 Blatt 1D, Bestands- und Konfliktplan, verwiesen. Die Zahlen gelten an dieser Stelle gleichermaßen.

Die betroffenen Biotoptypenkomplexe unterfallen den selben beschriebenen Bedingungen wie oben die betroffenen Biotope des Schutzgutes Pflanzen und Schutzgut Tiere. Sie werden quasi identisch von den Auswirkungen betroffen. Im Einzelnen gilt das Folgende.

Auswirkungen Wolgast B 111

Hinsichtlich der Auswirkungen kann grundsätzlich auf die Ausführungen der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen verwiesen werden, siehe Ziffer 3.1.4.3.3.
Hinzu kommt die Gesamtschau auf die Auswirkungen im Kontext mit der betroffenen Fauna, s.o. Ziffer 3.1.4.3.2.
Die Biologische Vielfalt als Schutzgut wird baubedingt, anlagenbedingt und betriebsbedingt in vergleichbarem Umfang durch das Vorhaben mittels bauzeitlicher Inanspruchnahme, Überbauung und verkehrlicher Immissionen betroffen.
Mit den auftretenden Teilverlusten in Flora und Fauna wird jeweils das Schutzgut Biologische Vielfalt mitbetroffen, da entweder einzelnen bedeutsame Bestandteile des Schutzgutes ausfallen, die den Komplex stören oder der gesamte Lebensraumkomplex seiner Grundlage beraubt wird. Insofern nimmt eine Betroffenheit der einzelnen Schutzgüter Flora und daran gebunden Fauna sofort Schaden an den Biotoptypenkomplexen, verändert deren Zusammensetzung, genetische Vielfalt und Zusammenspiel. Das gilt auch bei Teilverlusten.

Auswirkungen Wolgast Neue Bahnhofstraße

Auch an dieser Stelle kann auf die Ausführungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen verwiesen werden, die vorwiegend bau- und anlagenbedingter Art wegen der Überbauung sind. Beeinträchtigt werden mit Ausnahme des gesetzlich geschützten Sandmagerrasenbiotopkomplexes Biotoptypenkomplexe und Lebensräume von Allerweltsarten untergeordneter Bedeutung mit hohem Regenerationsindex.
Die Fauna ist durch das Vorhaben Neue Bahnhofstraße in ähnlicher Form wie durch die B 111 im Bereich Wolgast vor allem betriebsbedingt beeinträchtigt (Fledermäuse).

Auswirkungen Peene

Auswirkungen auf die Peene erwachsen durch bau- und anlagenbedingte Ereignisse im Flußsediment. Teilweise werden Brückenpfeiler im FFH-Gebiet gesetzt. Die im FFH-Gebiet vorkommenden geschützten Lebensraumtypen (LRT) 1230 und 1130 werden in den Pfeilerstandorten betroffen, indem sie wegen Flächeninanspruchnahme verkleinert und verändert werden.
Baubedingt ist mit Sedimentaufwirbelungen zu rechnen. Sich absetzendes Sediment überlagert so weitere Bereiche der LRT des FFH-Gebietes.

Das Ostufer des Peenestroms einschließlich des Steilufers westlich der Baufeldgrenze am östlichen Widerlager ist – bis auf die Verlegung der Leitung vom Regenklärbecken zur Einleitstelle am Ostufer – Bautabuzone (siehe projektimmanente Maßnahme im Kap. 3.1.5).
Im Zuge des Baus der Rohrleitung zur Ableitung des vorgeklärten Oberflächenabflusses vom BW 05 aus dem Regenklärbecken 1, das nahe des östlichen Widerlagers der Vorlandbrücke bei ca. Bau-km 3+500 angeordnet ist, kommt es zu einer temporären Flächeninanspruchnahme im FFH-LRT 1230 in einem Umfang von 79 m^2. Die Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt. Das Ableitungsrohr verbleibt im Boden.
Durch das Bauwerk der Peenequerung werden anlagenbedingt Verschattungseffekte auf die Lebensraumtypen des FFH-Gebietes erzeugt, die sich jedoch im Tages- und Jahreslauf stetig bewegen und so nicht kontinuierlich dieselben Stellen verschatten.
Das Bauwerk stellt für durchziehende Vogelarten ein Hindernis dar.
Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu verzeichnen.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Die Ackerstrukturen als Lebensraumkomplexe werden bau- und anlagenbedingt durch das Vorhaben überbaut und so teilwiese beseitigt. Der angrenzende Wald bei Mahlzow als Komplex der biologischen Vielfalt erfährt betriebsbedingt Auswirkungen durch Immissionen Verkehrslärm, Luftschadstoff und Staubeinträge sowie Lichtreize vorbeifahrender Kraftfahrzeuge.

Auswirkungen Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Die wegen des Radweges verbreiterte Überführung der Kreisstraße VG 26 bringt eine Überbauung der dort befindlichen Ackerstrukturen mit sich.

3.1.4.3.5 Schutzgut Fläche und Boden

<u>Fläche</u>

Mit UVP-Änderungsrichtlinie und UVPG n.F. wird das Umweltgut „Fläche“ mit in den Katalog der Schutzgüter aufgenommen. Der Flächenverbrauch steht als Schlüsselindikator für die Nachhaltigkeit der Raumnutzung. Er bringt Verlust von Siedlungsraum und Naturraum mit sich.
Der Begriff der Fläche stellt kein klassisches Schutzgut dar, sondern tritt als Indikator auf. Es ist bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens der Flächenverbrauch zu behandeln. Es handelt sich um einen quantitativen Aspekt des Vorhabens und kann wie nach alter Rechtslage als integraler Bestandteil des Schutzgutes Boden abgehandelt werden.
Der Umfang von Betroffenheiten des Bodens stellt den Flächenverbrauch in jeglicher Hinsicht dar. Die Ausführungen zum Boden im Folgenden erfassen damit gleichzeitig den Aspekt Fläche.

Boden

Datengrundlage für den Bestand des Schutzgutes Boden sind die Ergebnisse der zwischen der ersten UVS aus 1994, dem Abgleich mit den UVS von 2002 und 2004 durchgeführten Untersuchungen bzw. anhand der Darstellung des Bestandes basierend auf der Auswertung der Mittelmaßstäbigen Landwirtschaftlichen Standortkartierung (MKM) Blatt 06 Greifswald und der Geologischen Karte 1: 25.000 sowie anhand aktueller Luftbilder und Ortsbegehungen.

Unter Boden versteht man die oberste belebte Verwitterungskruste der Erde. In Abhängigkeit vom Ausgangsgestein sowie von Klima, Wasser, Vegetation, Tierwelt, Nutzung und Zeit (bodenbildende Faktoren) haben verschiedene Bodenbildungsprozesse zur Entwicklung ganz unterschiedlicher Böden mit ihren jeweils spezifischen Eigenschaften geführt.
Nachfolgend werden die Böden des Untersuchungsgebietes durch Erdgeschichte, die Bodenart und jeweilige Bodentyp beschrieben.
Böden nehmen innerhalb des komplexen Wirkungsgefüges des Naturhaushaltes eine zentrale Stellung ein. Sie erfüllen dabei verschiedene Funktionen, die in der Bewertung zu berücksichtigen sind. Es werden hinsichtlich der Einstufung die Speicher- und Reglerfunktion, die biotische Lebensraumfunktion und die natürliche Ertragsfunktion einbezogen.

(1) Bestand

Bestand Wolgast B 111

Relief und geologischer Bau verdanken ihre heutige Gestalt und Differenzierung insbesondere den Vorgängen der späten Weichseleiszeit, das heißt, der Inlandeisbedeckung des Gebietes, dem Rückschmelzgeschehen des skandinavischen Inlandeises und der Tätigkeit des Schmelzwassers.
Räumlich ergibt sich eine relativ klare Gliederung des Gebietes in mehrere von Geschiebemergel bestimmte Hochflächen, die durch die großen Täler und Niederungen des Peenestroms, der Ziese und der Grämitz voneinander getrennt werden.
Im westlichen Bereich des Vorhabens, ab der Zieseniederung bis nach Wolgast an den Peenestrom bestimmen zum einen die Zieseniederung als zurückgebliebene Schmelzwasserrinne, die sich mit Sanden in großer Mächtigkeit aufgefüllt hat und im tiefer gelegenen Inneren der Talniederung von jüngeren (holozänen) humosen Bildungen (Torfen) überdeckt ist und die Geschiebemergelplatte von Wolgast, die bis an den Peenestrom heranreicht, den erdzeitlichen Boden.
Die Grundmoränenplatte von Wolgast zeigt sich mit Ausnahme des südwestlichen Zipfels mit dem Zieseberg insgesamt als eine nur leicht bewegte, wellige Hochfläche. Der Geschiebemergel wird vielfach von Nachschüttsanden überdeckt. Diese Sande bilden zumeist auch die den westlichen Rand der Hochfläche begleitenden Kuppen (Fuchsberg, Siebeneichenberg).
Die Mächtigkeit der Nachschüttsande erreicht zumeist weniger als 2 m. Durch Ausblasung der

feinkörnigen Anteile der Sande kam es in der noch vegetationslosen Zeit nach Rückzug des Eises örtlich auch zur Dünenbildung.
Der Geschiebemergel bildet ein ungeschichtetes Gemenge aus tonigen bis sandigen Bestandteilen, durchsetzt größeren Geschieben. Durch Verwitterung ist er an der Oberfläche meist entkalkt und ist dann als Geschiebelehm anzusprechen. Seine Mächtigkeit schwankt sehr stark, erreicht aber zum Teil mehr als 10 m. Unter dem Geschiebemergel lagern flächenhaft ältere Sande. Auch deren Mächtigkeit beträgt vielfach mehr als 10 m. Diese unteren Sande stehen zum Teil an den erodierten Rändern der Hochfläche zum Ziesetal und zum Peenestrom an.

Die angetroffenen Bodenarten sind hier Grobsande und Mittel- bis Feinsande. Wo der Geschiebemergel bzw. Geschiebelehm ohne Sandbedeckung direkt an der Oberfläche ansteht, sind als Bodenart verbreitet Lehme in verschiedener Ausprägung (sandige bis tonige Lehme) anzutreffen. Dies ist v.a auf dem mittleren Teil der Wolgaster Geschiebemergelplatte der Fall.

In der Zieseniederung ist Torf mit einer Mächtigkeit bis zu 2 Meter vorhanden. Die Zieseniederung ist als Niedermoor geprägt.
Dieser Bereich wird als besonders hochwertig eingestuft, da hier Speicher- und Reglerfunktion und die biotischen Lebensraumfunktionen trotz vorgenommener Drainagen erfüllt werden. Sie bedingen eine auf solchen Böden entsprechende Ertragsfunktion der Grünländer.

Als Bodentypen kommen auf der Wolgaster Platte Parabraunerde und Fahlerde mit Übergangen zum Pseydogley vor.
Die Böden haben von ihrer natürlichen Prägung eine hohe Bedeutung bezüglich Speicher- und Reglerfunktion und der biotischen Lebensraumfunktion.
Im Stadtbereich, besonders in Annäherung an den Hafen, sind die Böden stark anthropogen überprägt. Sie haben durch Versiegelung, verschiedene Auf- und Abträge und Schadstoffeinträge ihre Funktionen in den Wirkungsbeiträgen für den natürlichen Haushalt verloren und sind mittlerweile von geringer Bedeutung.
Die Bodentypen besitzen eine mittlere Bedeutung hinsichtlich der Ertragsfunktion.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Der Bereich der Neuen Bahnhofstraße befindet sich auf der Wolgaster Platte und weist als Bodentypen Parabraunerde und Fahlerde mit Übergangen zum Pseydogley vor.
Die Böden haben von ihrer natürlichen Prägung eine hohe Bedeutung bezüglich Speicher- und Reglerfunktion und der biotischen Lebensraumfunktion.
Im Stadtbereich, besonders in Annäherung an den Hafen, sind die Böden stark anthropogen

überprägt. Sie haben durch Versiegelung, verschiedene Auf- und Abträge sowie Schadstoffeinträge ihre Funktionen in den Wirkungsbeiträgen für den natürlichen Haushalt verloren und sind mittlerweile von geringer Bedeutung.
Die Bodentypen besitzen eine mittlere Bedeutung hinsichtlich der Ertragsfunktion.

Bestand Peenestrom

Der Peenestrom ist schon durch die Ableitung der Schmelzwasserabflüsse zum Ende der Eiszeit gebildet worden. Seine Tiefenlinie war vermutlich schon als subglaziale Schmelzwasserrinne vorgeprägt. Soweit die einstige Schmelzwasserabflussbahn nicht vom späteren Anstieg des Meeresspiegels überflutet wurde, findet man auch hier die Reste von Schmelzwassersanden, überdeckt von Torfen, namentlich westlich von Ziemitz und westlich von Sauzin, was den Vorhabenbereich angeht. In den verlandeten Buchten des Peenestroms findet sich als Bodentyp Niedermoor an. Der Grund des Peenestroms ist mit starken Sedimenten überzogen.
Auf Grund der Besonderheit, Boden unterhalb des Wassers im Peenestrom zu sein, sind die Böden in der Peene zwar mit antrogogen geprägten Sedimenten überzogen, können aber ihre Funktionen im Naturhaushalt voll gerecht werden.
Sie werden als Böden von besonderer Bedeutung betrachtet, abgesehen von der Ertragsfähigkeit, die hier jedoch außer Betracht zu bleiben hat.

Bestand Insel Usedom B 111

Östlich des Peenestroms findet die erdzeitalterliche Bodenformation wie rund um Wolgast ihre Entsprechung auf der Halbinsel Wolgaster Ort, deren Geschiebemergelplatte einen der Inselkerne von Usedom bildet.
Umgrenzt wird diese von den Wasserflächen des Peenestroms und der Krumminer Wiek sowie dem von Karlshagen über Trassenheide bis östlich Bannemin und Krummin verlaufenden Niederungsstreifen. Im Südwesten schließlich hat das Untersuchungsgebiet noch Anteil an der sich jenseits der Ziese erhebenden Hochfläche.
Analoge Verhältnisse zur bezüglich Wolgast dargestellter Bodenverhältnisse auf der Geschiebemergelplatte kennzeichnen im Wesentlichen auch den geologischen Bau der Grundmoränenplatte des Wolgaster Ortes.
Als Braunerden, Fahlerden und Pseudogleye auf Lehm haben die Böden hinsichtlich der Speicher- und Reglerfunktion eine hohe Bedeutung.
Hinsichtlich biotischer Lebensraumfunktion haben die Böden hier eine besondere Bedeutung. Wegen der vorhandenen Braunerden, Fahlerden und Pseudogleye weisen sie jedoch für die natürliche Ertragsfunktion nur eine mittlere Bedeutung für die Landwirtschaft auf.
Durch langjährige landwirtschaftliche Nutzung sind die Böden auf dem Wolgaster Ort anthropo-

gen geprägt und haben durch die intensiver werdende Landwirtschaft einhergehend mit negativen Einträgen wie Pestizide und Dünger sowie Verdichtung an ihrer ursprünglichen Bedeutung für die Speicher- und Reglerfunktion, die biotische Lebensraumfunktion und natürlicher Ertragsfähigkeit in großem Umfang verloren.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Das Überführungsbauwerk für die Kreisstraße VG 26 mit Radweg befindet sich wie der Bereich der B 111 auf der Geschiebemergelplatte, die den gesamten Raum unterliegt. Braunerden, Pfahlerden und Pseudogleye sind anzutreffen, die Bodennutzung entspricht derjenigen wie für die B 111.

(2) Auswirkungen

Bezogen auf Erdbewegungen werden für das Projekt ein Bodenabtrag von 189.400 m³ und ein Bodenauftrag von 274.400 m³ erforderlich.
Der festlandseitige Bodenüberschuss wird auf Restflächen entlang der B 111 aufgetragen und überschüssiger bzw. nicht einbaubarer Boden wird abgefahren und fachgerecht verwertet. Inselseitig muss das bodendefizit von außerhalb gedeckt werden. Eine Verwendung des festlandseitigen Überschusses ist auf grund der verschiedenen Bodentypen nicht möglich.

Auswirkungen Wolgast und Insel Usedom

Die anlage- und baubedingte Inanspruchnahme von Böden beträgt insgesamt 41,6 ha für die OU Wolgast und 3,73 ha für die Neue Bahnhofstraße.
Für die OU Wolgast werden insgesamt ca. 9,21 ha und für die Neue Bahnhofstraße 0,75 ha biotisch wirksame Bodenflächen versiegelt.
Zudem sind Böden mit besonderer Bedeutung wie folgt betroffen:
Anlagenbedingter Verlust von degenerierten Niedermoorböden in der Zieseniederung durch die Verbreiterung des Brückenbauwerks über die Ziese sowie durch die Neuanlage des straßenbegleitenden Radweges (0,15 ha), und baubedingte Beeinträchtigung von degenerierten Niedermoorböden in der Zieseniederung durch eine bauzeitliche Inanspruchnahme für Behelfsumfahrung und Baufeld (0,60 ha),

Auswirkungen Peenestrom

Baubedingt werden im Peenestrom keine Böden beansprucht, da die Andienung und Durchführung der Baustelle für das Brückenbauwerk über Wasser durch Schuten und Schiffe erfolgt.
Anlagenbedingt erfolgt ein Verlust von marinen Böden im Peenestrom durch die Gründung der Brückenpfeiler und Hilfsstützen sowie durch die Pfähle der bauzeitlich benötigten Stege (0,31 ha)

Auswirkungen Insel Usedom B 111 und Überführung Radweg Kreisstraße VG 26

Wegen der möglichen Gesamtbilanzierungen der bau- und anlagenbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Boden wird hier eine Gesamtbetrachtung vorgenommen; s.o. „Auswirkungen Wolgast und Insel Usedom“. Die Insel Usedom erfährt keine gesonderte Betrachtung.

3.1.4.3.6 Schutzgut Wasser

Datengrundlagen für die Bereiche festlandseitig und inselseitig bezüglich der Oberflächengewässer und des Grundwassers wurden aus Unterlagen der zuständigen Wasserbehörden, konkreten Stellungnahmen der Fachbehörden sowie aus den gutachterlichen Beiträgen für das Vorhaben bezogen.

Dies waren insbesondere der „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 13.3.1)“, die „Gutachterliche Stellungnahme zu den hydrogeologischen Verhältnissen im Trassenbereich der OU Wolgast auf Usedom sowie Bewertung möglicher Auswirkungen durch versickernde Oberflächenwässer vom Straßenkörper auf den Grundwasserkörper WP_KO_12 (Usedom Nord)“ (Unterlage 13.3.2.1) sowie der „Landschaftspflegerische Begleitplan, Pkt. 3.5“ (Unterlage 12.1.1).

Der Peenestrom unterfällt als Gewässer dem marinen Küstenwasserkörper.

Hierzu wurde der „Fachbeitrag Meeresstrategie Rahmenrichtlinie“ (Unterlage 13.4) herangezogen.

(1) Bestand

Bestand Wolgast B 111

Zur Darstellung des Bestandes des Schutzgutes Wasser wird auf den Untersuchungsraum Wolgast einschließlich des umliegenden Landes westlich des Peenestromes Bezug genommen.

<u>Oberflächengewässer</u>

Das Gebiet westlich Wolgast ist durch das Fließgewässer Ziese geprägt.

Die Ziese bildet eine ca. 1 km breite vermoorte Talniederung und durchfließt das Vorhabensgebiet in nordsüdlicher Fließrichtung in einem östlichen Arm des Ursprungsgewässers mit einem geringen Gefälle, also mit schwacher Fließgeschwindigkeit. Die anliegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen werden durch etliche Gräben geprägt, die zur Schaffung einer Vorflut mit Einleitung in die Ziese angelegt wurden. Auch die Ziese selbst wurde stark begradigt und weist keine Eigenarten eines natürlichen Gewässers in Form eines mäandernden Verlaufs auf.

Die Ziese als das Gebiet prägende Fließgewässer weist eine Strukturgüteklasse von 3 auf.

Die biologische Qualität wird als gut eingeschätzt, die physikalisch-chemische Qualitätskompo-

nente ist mit nicht gut benotet. Die Ziese weist eine hohe Bestandsempfindlichkeit auf. Im Maßnahmebereich an der geplanten Ziesequerung befindet sich ein Biberquartier. Auch Fischotterhabitate prägen die Ziese.
Im Stadtbereich Wolgast findet eine Oberflächenentwässerung der versiegelten Flächen über künstlich angelegten Entwässerungssysteme größtenteils verrohrt statt. Die Entwässerungssysteme leiten in die Peene ein. Die Wasserqualitäten sind von schlechter Güte. Eine biologische Qualität vermag das verrohrte Gewässersystem nicht aufzuweisen. Die physikalisch-chemische Komponente wird als schlecht eingeschätzt.
Die Ziese ist von hoher Bedeutung.
Die Entwässerungsgräben werden mit einer mittleren Bedeutung eingestuft.

Grundwasser

Das Grundwasservorkommen wird modellhaft aus den geologischen Verhältnissen hydrogeologisch abgeleitet. Die vorhandenen Böden sind bereits oben unter dem Schutzgut Boden dargelegt.
Die genannten lokalen spätweichselzeitlichen bis holozänen Sande auf der Grundmoränenplatte bilden einen größtenteils ungeschützten Grundwasserleiter 1 von nur geringer Mächtigkeit und damit nur gering möglichem Wasserdargebot, so dass maximal eine saisonale bis noch kürzere Bedeutung darin gesehen werden kann.
Unterhalb des Grundwasserleiters befindet sich der Grundwasserstauer auf dem weichselzeitlichen Geschiebemergel. Örtlich erreicht dieser Stauer eine Mächtigkeit von > 10 Meter. Die darunter befindlichen Sande sind glazifluvial und stellen den Hauptgrundwasserleiter 2 dar. Er ist bis zu zehn Meter mächtig und weist Flurabstände von fünf bis zehn Meter auf. Durch den darüber befindlichen Geschiebemergel ist der Grundwasserleiter 2 gut geschützt. An der Talflanke der Ziese und zum Peenestrom hin fehlt der Geschiebemergel und der Grundwasserkörper liegt ungeschützt ohne filternde Deckschichten.
Unterhalb des Grundwasserleiters 2 befindet sich älterer Geschiebemergel der Weichselzeit als Grundwasserstauer mit größeren Schwankungen der Mächtigkeit, zum Teil sogar lückig ausgeprägt.
Ein Grundwasserleiter 3 wurde westlich der Peene nicht angetroffen.
Die Grundwasserfließrichtung ist auf die Ziese ausgerichtet. In Höhe des Schanzberges befindet sich eine Grundwasserscheide. Ab dort fließt das Grundwasser Richtung Peene.

Besonders empfindlich für Verunreinigungen und Schadstoffeinträge ist das Grundwasser in den Gebieten mit niedrigem Grundwasserflurabstand und ohne filternde Deckschichten, das ist der östliche Talrand an der Zieseniederung und am östlichen Hang von Wolgast zur Peene hin. In den Siedlungsbereichen der Stadt Wolgast und auf intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen

ist das Grundwasser durch den Eintrag von Schadstoffen, Düngung und Pestiziden stark vorbelastet und weist inselseitig eine schlechte chemische und mengenmäßige Qualität auf (vgl. Tabelle 5-4 Fachbeitrag WRRL, Unterlage 13.3.1).

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Oberflächengewässer

Im Stadtbereich Wolgast findet eine Oberflächenentwässerung der versiegelten Flächen über künstlich angelegten Entwässerungssysteme größtenteils verrohrt statt. Die Entwässerungssysteme leiten in die Peene ein. Die Wasserqualitäten sind von schlechter Güte. Eine biologische Qualität vermag das verrohrte Gewässersystem nicht aufzuweisen. Die physikalisch-chemische Komponente wird als schlecht eingeschätzt.

Grundwasser

Die am Schanzberg vorhandenen lokalen spätweichselzeitlichen bis holozänen Sande auf der Grundmoränenplatte bilden einen größtenteils ungeschützten Grundwasserleiter 1 von nur geringer Mächtigkeit und damit nur gering möglichem Wasserdargebot, so dass maximal eine saisonale bis noch kürzere Bedeutung darin gesehen werden kann.
Die Neuen Bahnhofstraße befindet sich im Bereich der Grundwasserentwässerung in Richtung Peene (Grundwasserleiter 2). Zum Peenestrom hin fehlt der Geschiebemergel und der Grundwasserkörper liegt ungeschützt ohne filternde Deckschichten. Dadurch ist das Grundwasser besonders empfindlich für Verunreinigungen und Schadstoffeinträge.
In den Siedlungsbereichen der Stadt Wolgast und auf intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen ist das Grundwasser durch den Eintrag von Schadstoffen, Düngung und Pestiziden vorbelastet und weist – trotz Überschreitungen der Schwellenwerte - eine gute Qualität gemäß § 7 Abs. 2 GrwV auf (vgl. Fachbeitrag WRRL, Tabellen 3-7 und 5-5 Unterlage 13.3.1).

Bestand Peenestrom

Oberflächengewässer

Der Peenestrom ist das größte Oberflächengewässer im Vorhabensbereich. Er gehört dem marinen Küstengewässer an. Der Peenestrom trennt das Festland bei Wolgast von der Insel Usedom. Morphologisch ist der Peenestrom im Untersuchungsraum und unmittelbaren Vorhabensgebiet different. Er tritt als flussähnlicher Abschnitt auf und verfügt zugleich unmittelbar über Ausweitungen in Buchten, hier der Sauziner Bucht. Im flussähnlichen Verlauf tritt eine Strömung auf, die Schwankungen unterliegt. In der Bucht jedoch steht das Wasser teilweise.
Auch die Gewässertiefen unterscheiden sich stark im Strömungsbereich und in der Sauziner Bucht.
Der Peenstrom ist im Flussverlauf stark anthropogen überprägt, da sich auf der Wolgaster Seite

v.a. das Hafengelände mit künstlichen Gewässerufern befindet. Auch das Ufer inselseitig ist vorwiegend durch Menschenhand gestaltet und überwiegend nicht natürlich.
In der Sauziner Bucht ist der Peenestrom naturnah.
Die Wasserqualität der Peene wird als schlecht eingestuft, besonders verursacht durch die ungünstigen hydrographischen Bedingungen der hohen Nährstoffeinträge aus den Zuflüssen (großräumiges Ereignis der Landwirtschaftsstruktur entlang des gesamten Unterlaufs der Peene). Der Wasseraustausch mit der Ostsee ist geographisch bedingt beschränkt möglich. Die Peenemündung in die Ostsee liegt im Greifswalder Bodden, einem großflächigen Flachwasserbreich der Ostsee, also ohne direkten Kontakt mit der offenen See.
Das Sediment der Peene ist hochgradig nährstoff- und schadstoffbelastet bereits durch den historischen sorglosen Umgang mit dem Gewässer. Die langzeitig verursachten Einträge liegen in den Sedimenten gespeichert und beeinflussen die Gewässerqualität nachhaltig negativ, sobald es zur Aufwirbelung kommt.
Insgesamt ist die Gewässerqualität stark durch Nährstoffeinträge etc. vorbelastet.
Die Peene hat eine hohe Bedeutung im Vorhabensgebiet.
Flussabwärts ist von der geplanten Baumaßnahme die naturbelassene EU-Badestelle Dreilindengrund (DE_PE_MV_1_0718) betrofffen. Trotz der Nähe zur Fahrrinne und den beiden häfen wurde die Wasserqualität im bewertungszeitraum 2012 bis 2015 als ausgezeichnet eingestuft.

Grundwasserkörper

Der Grundwasserkörper befindet sich mit Grundwasserleitern und Grundwasserstauern gleich dem Grundwasserkörper festlandseitig bei Usedom. Die Grundwasserleiter 1 und 2 befinden sich in den bekannten Sanden und werden durch die Geschiebemergelschichten gestaut.
Sie sind durch das Flußbett der Peene vollständig überdeckt und geschützt.

Bestand Insel Usedom B 111

Oberflächengewässer

Auf Usedom ist an Oberflächengewässern im Vorhabengebiet nur ein kleines Entwässerungsgrabensystem anzutreffen, das der Entwässerung der ursprünglichen Polderflächen an der Sauziner Bucht dient. Natürliche Fließgewässer befinden sich hier nicht.
In einer schmalen Geländerinne im bewegten Gelände des Wolgaster Ortes südöstlich parallel zum Verlauf der Ortsumgehung B 111 und bei Mahlzow befinden sich in Ackerholformen stillstehende Kleingewässer.
Für diese Gewässer ist von einer hohen Empfindlichkeit auszugehen, da sie gegen Einträge vollständig ungeschützt sind. Sie sind u.a. deswegen vorbelastet, da Nährstoff- und Pestizideinträge aus der Landwirtschaft ungehindert einfließen können.
Sie sind von besonderer Bedeutung.

Grundwasser

Das Grundwasservorkommen wird wie auch festlandseitig vom geohydrogeologischen Modell abgeleitet. Das Modell setzt sich inselseitig fort und entspricht dem Schichtenaufbau wie auf der Wolgaster Seite des Peenestroms.

Die beiden betroffenen Grundwasserkörper Ryck/Ziesebauch und Usdom Nord sind durch die Peene getrennt.

Anders als auf der Wolgaster Seite findet sich jedoch unterhalb des Grundwasserstauers des Grundwasserleiters 2 auf Usedom ein darunterliegender weiterer Grundwasserleiter.

Die Grundwasserfließrichtung auf Usedom ist auf den Peenestrom ausgerichtet.

Die Grundwasserqualität des inselseitigen Grundwasserkörpers wird sowohl mengenmäßig auch als chemisch als schlecht eingestuft.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Das Überführungsbauwerk befindet sich in denselben Wasserlagen wie die B 111 auf Usedom.

(2) Auswirkungen

Auswirkungen Wolgast B 111

Oberflächengewässer

Die Ziese wird ohne Umverlegung durch den Ersatzneubau der Brücke im Zuge der B 111 im Bestand überquert. Das neue Brückenbauwerk hat eine um 3,40 m breitere lichte Weite, so dass die Durchlässigkeit der Ziese unter dem Bauwerk vergrößert wird. Das vermag positive Effekte haben, besonders im nicht auszuschließenden Fall des Wiederaufbaus des Biberdammes durch den örtlich lebenden Biber, der bis dato regelmäßig am Bauwerk über die Ziese errichtet wurde. Auch die bauzeitliche Umfahrung auf der B 111 der Brückenersatzneubaustelle verändert den Gewässerlauf nicht. Er erfährt lediglich eine bauzeitliche zusätzliche Überspannung.

Als Baubehelf werden Spundwandkästen vorgesehen, in denen sich Wasser sammeln kann. Bei Gründungsarbeiten innerhalb der Spundwandkästen kann es zu Verunreinigungen kommen. Die Spundwandkästen befinden sich zwar außerhalb des Wasserkörpers des Fließgewässers, hydrologische Verbindungen können jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, so dass verunreinigtes Wasser in die Ziese gelangen könnte. Diese Ereignisse sind abhängig von Niederschlag und Wasserständen aus Witterungsgründen und bauzeitlich beschränkt.

Die Entwässerungsgräben der Landwirtschaft werden vom Vorhaben nicht überbaut oder berührt, so dass es hier zu keinen Auswirkungen kommen wird.

Bei Starkregenereignissen erfolgt die Straßenoberflächenentwässerungen über Einlaufschächte und Rohrleitungssysteme mit abschließender Einleitung in die jeweilige Vorflut je nach Entwässerungsabschnitt. Am westlichen Bereich des Vorhabens ist dieses Gewässer die Ziese. Die Einleitung erfolgt dort ohne zusätzliche Vorreinigung.

Im Entwässerungsabschnitt im Bereich der Stadt Wolgast wird das Wasser gesammelt der Sedimentationsanlage zugeführt und nach Reinigung in die Peene eingeleitet.

Grundwasser

Trinkwasserschutzgebiete werden nicht geschnitten bzw. berührt, sodass keine diesbezüglichen Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Der Grundwasserschutz wird durch die technischen Lösungen der Oberflächenentwässerungen der versiegelten Flächen betrieben. Die Straßenoberflächenentwässerung aller durch das Vorhaben bedingten Versiegelungsflächen wird landseitig, also vom Beginn der Baustrecke bis zum Beginn des Bauwerkes 5 über Versickerung erfolgen, denn im Bereich der geplanten Trasse befinden sich Böden mit einer relativ hohen Durchlässigkeit. Hier wird das Fahrbahnwasser in Versickerungsmulden (mit Erdschwellen) gefasst. Es versickert dort und wird so dem Grundwasser zur Neubildung zugeführt.
Im bemessenen Fünfjahreshochwasser wird das Oberflächenwasser über die Versickerungsmulden im Bereich der B 111 im Bestand am westlichen Baubereich in vorhandene Gräben der B 111 in die Ziese eingeleitet. Im Neubauabschnitt der Ortsumgehung erfolgt die Ableitung des fünfjährigen Starkregenereignisses über Notüberläufe in neue Gräben und wird über Schächte in Entwässerungsrohre geleitet und gesammelt geführt und abgeleitet. Eine Reinigung wird über eine Sedimentationseinrichtung vorgenommen, bevor das Wasser in die Peene eingeleitet wird, s.o.
Wegen der Versiegelung von Flächen wird es Veränderungen in der Grundwasserneubildungsrate geben. Die Anlage von Versickerungsmulden trägt zur Grundwasserneubildungsrate jedoch wiederum bei.

Auswirkungen Wolgast Neue Bahnhofstraße

Oberflächengewässer

Die Neue Bahnhofstraße wird durch links bzw. rechts von der Fahrbahn angeordnete Versickermulden mit Erdschwellen (am tiefen Fahrbahnrand) entwässert. Zusätzlich wird abschnittsweise links der Fahrbahn hinter der Versickermulde ein Fangegraben angeordnet, um Geländewasser aufzunehmen.
Am Ende der Baustrecke der Neuen Bahnhofstraße werden die Mulden an den Schacht R 291 angebunden, der als Notüberlauf fungiert. Ab hier wird Wasser über ein Rohrsystem abgeführt und über eine neue Einleitstelle in den Peenestrom abgeleitet. Der Peenestrom erhält so eine verhältnismäßig kleine Menge Oberflächenwasser der städtischen Straße zugeführt, die sich im Peenewasser verliert.

Grundwasser

Trinkwasserschutzgebiete werden nicht geschnitten bzw. berührt, sodass keine diesbezüglichen Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Wegen der Versiegelung von Flächen wird es Veränderungen in der Grundwasserneubildungsrate geben. Die Anlage von Versickerungsmulden trägt zur Grundwasserneubildungsrate jedoch wiederum bei.

Auswirkungen Peenestrom

Oberflächengewässer

Das auf Bauwerk 5 anfallende Niederschlagswasser wird durch Rinnen, Straßenabläufe und Rohrleitungen gefasst und in Oberflächenwasser-Behandlungsanlagen geleitet. Westlich des Gradientenhochpunktes des Bauwerkes fließt das Oberflächenwasser so gesammelt in dieselben Schächte und zur Sedimentationsanlage wie das festlandseitige Wasser bei Starkregenereignissen. Es wird gereinigt in die Peene eingeleitet. Zur Inselseite hin erfolgt die Oberflächenwasserableitung ebenfalls gesammelt nach Osten und erfährt ebenfalls eine Reinigung vor Einleitung in die Peene, hier in einem Regenklärbecken. Die Einleitung erfolgt in Höhe des Bootshafens in die Sauziner Bucht.

Grundwasser

Wegen der vollständig gesammelten Ableitung des Oberflächenwassers über Reinigungsanlagen und Einspeisung in den Vorfluter Peene erfolgt keine Berührung mit dem Grundwasser.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Oberflächengewässer

Die Entwässerungsgräben der Landwirtschaft werden vom Vorhaben nicht überbaut oder berührt, so dass es hier zu keinen Auswirkungen kommen wird.

Die vorhandenen Stillgewässer werden vom Vorhaben weder unmittelbar noch mittelbar berührt.

Grundwasser

Im Streckenabschnitt auf der Insel Usedom ist bei länger anhaltenden Niederschlägen mit verstärktem Auftreten von Schichtwasser zu rechnen, das nur sehr langsam in den Untergrund versickert beziehungsweise sich an den Schichtgrenzen aufstauen kann. Daher ist eine Versickerung von Fahrbahnoberflächenwasser nur bedingt möglich.

Im Bereich des inselseitigen Trassenabschnittes sind schlecht versickerungsfähige Böden vorhanden. Hier ist der Einsatz eines modifizierten Mulden-Rigolen-Systems vorgesehen. Zur Entwässerung bzw. Trockenhaltung des Straßenplanums werden unter den Mulden Rigolen aus

Vollsickerrohren geführt. Die Rigolen steuern das Verhältnis zwischen andrückendem Grundwasserstand und auftretenden Oberflächenentwässerung der Straßen. Das nicht versickerungsfähige Wasser wird so nicht dem Grundwasser zugeführt, sondern entwässert über das System in die Peene. Die Einleitung in die Peene erfolgt nach der Reinigung des Wassers im Regenklärbecken, das zugleich vom Brückenoberflächenwasser gespeist wird. Im weiteren Verlauf der B 111 auf der Insel erfolgt die Abführung des Oberflächenwassers der Straße und der Überführungsbauwerke über das dort fortgesetzte Mulden-Rigolen-System mit Notüberläufen in verrohrte Abwasserführungen in das Versickerungsbecken am östlichen Bauende des Vorhabens und wird in den vorhandenen Graben als Vorfluter abgeleitet, der die B 111 im Altbestand ebenfalls entwässert.
Wegen der Versiegelung wird es Veränderungen der Grundwasserneubildungsrate geben.

Auswirkungen Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Oberflächengewässer

Die Entwässerungsgräben der Landwirtschaft werden vom Vorhaben nicht überbaut oder berührt, so dass es hier zu keinen Auswirkungen kommen wird.
Die Entwässerung des Radweges erfolgt über beidseitig angeordnete Mulden bis auf die Anrampungen. Auf der Brücke wird mittels Rohrleitungssystemen und Kaskaden vor und hinter dem Bauwerk in die Mulden entwässert. Die Abführung des Oberflächenwassers des Überführungsbauwerkes erfolgt über das an der B 111 gesetzte Mulden-Rigolen-System mit Notüberläufen in verrohrte Abwasserführungen in das Versickerungsbecken am östlichen Bauende des Vorhabens und wird in den vorhandenen Graben als Vorfluter abgeleitet, der die B 111 im Altbestand ebenfalls entwässert.

Grundwasser

Wegen der Versiegelung wird es Veränderungen der Grundwasserneubildungsrate geben.

3.1.4.3.7 Schutzgut Klima und Luft

(1) Bestand

Luft

Die Bestandserfassung erfolgte anhand vorhandener Unterlagen und Literatur. Die Bewertung wurde unter Anwendung gesetzlicher Normen bzw. planungsrechtlicher Ziele vorgenommen. Bestandserfassung und Bewertung sind nachvollziehbar dargestellt und stellen die Gegebenheiten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angemessen dar.

Klima

Das Regionalklima im Ostseeraum/ Peenemündung an sich wird nicht herausgelöst betrachtet

und bewertet, da Aussagen in Bezug auf Klima sich eher an lokalen Gegebenheiten wie Belastungs- und Ausgleichsräumen orientieren und die Funktionszusammenhänge durch das Wettergeschehen weiträumig über den Untersuchungsraum des Vorhabens hinaus bestimmt werden. Wegen der Großräumigkeit des Schutzgutes Klima werden die Projekte, die hier unmittelbar nahe zusammenliegen, also B 111 und Neue Bahnhofstraße in Wolgast sowie B 111 und Überführung der Kreisstraße VG 26 mit Radweg auf Usedom gemeinsam betrachtet.

Bestand Wolgast B 111

Das Stadtgebiet von Wolgast ist geprägt durch das sogenannte Stadtklima, mit Temperaturunterschieden von 5 Grad, geringere Frostgefährdung, Luftfeuchte, Nebelhäufigkeit und i. d. R. geringere Windgeschwindigkeiten im Vergleich zum Umland sowie zusätzlichen Wärmequellen aus Gewerbe, Haushalten und Verkehr. Jedoch kann es an Standorten mit großförmiger Bebauung (z. B. Werftgebäude) durch Kanalisationseffekte zu örtlich erhöhten Windspitzen und Turbulenzen kommen. Größere Frischluftschneisen, die bis in die Innenstadt von Wolgast reichen, sind kaum ausgeprägt. Die innerstädtischen Grünflächen haben Bedeutung als klimatische Ausgleichsräume. Als nächtliche Kaltluftentstehungsgebiete fungieren die offenen Landwirtschaftsflächen am Stadtrand.
Die Waldflächen im Park Belvedere weisen deutlich geringere Tagesschwankungen der Lufttemperaturen auf. Die Lufttemperaturen liegen dort nachts höher und tags niedriger als über den benachbarten Freiflächen.
Die Vorbelastungen bezogen auf das Klima sind i. d. R. durch starke Flächenversiegelung gegeben, die im Stadtrandbereich nur untergeordnet vorhanden ist.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Der Bestand ist an diesem Standort gleich wie für den Bereich des Bestandes der B 111. Es wird nach oben verwiesen.

Bestand Peenestrom

Auf dem Wasser und im Nahbereich zum Wasser des Peenestroms schwanken die Lufttemperaturen weniger deutlich als über Erdoberfläche. Im Strombereich tritt bei Lufttemperaturschwankungen See-Land wegen der sogenannten Düsenwirkung höhere Luftbewegungen auf, die Windgeschwindigkeit ist stärker. Luftfeuchtigkeit hält sich länger und Nebel lösen sich langsamer auf als über Land.

Bestand Insel Usedom B 111

Als nächtliche Kaltluftentstehungsgebiete fungieren die offenen Landwirtschaftsflächen auf der

Insel Usedom auf Wolgaster Ort. Die Waldflächen auf der Alten Schanze weisen deutlich geringere Tagesschwankung der Lufttemperaturen auf. Die Lufttemperaturen liegen dort nachts höher und tags niedriger als über den benachbarten Freiflächen.

Insgesamt hat das Klima wegen seiner annähernden Natürlichkeit und wegen nur geringfügiger Einflüsse durch Menschenhand im Lokalen eine hohe Bedeutung.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Das Überführungsbauwerk unterliegt denselben Beständen wie die B 111 auf der Insel Usedom. Es wird nach oben verwiesen.

Luft - Bestand Wolgast, Neue Bahnhofstraße, Peenestrom und Insel Usedom

Luftgütemessdaten liegen weder aus Wolgast noch aus dem gesamten Untersuchungsraum, damit für den Peenestrom und die Insel Usedom ausweislich der vorliegenden Unterlagen vor.
In Wolgast und Umgebung wird im Rahmen des Luftgütemessnetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern kein stationärer Messpunkt betrieben.
Bezogen auf die Luftgüte konzentrieren sich die Vorbelastungen vor allem entlang der relativ stark frequentierten B 111. Der Straßenverkehr verursacht Emissionen von Stickoxiden, Kohlenmonoxid, Ruß und Benzol. Mittelbar sind die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen auch Hauptverursacher für Ozonbelastungen während sommerlicher Schönwetterperioden.
Haushalte und Gewerbe/Industrie nehmen diesbezüglich eine untergeordnete Rolle ein. Die Peenewerft verfügt über keine nennenswerten emissionsintensiven Anlagen.
Nach der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 11A) wird pauschal die Belastung auf der Wolgaster Seite dem Typ „Kleinstadt, gering“ und auf der Usedomer Seite dem Typ „Freiland, mittel“ zugeordnet.

(2) Auswirkungen

Klima

Auswirkungen Wolgast und Neue Bahnhofstraße

Durch die zusätzliche Versiegelung durch die OU Wolgast im städtischen Bereich bzw. Nahbereich sowie kumulativ durch die Neue Bahnhofstraße kommt es zu zusätzlichen klimatischen Aufheizeffekten im Stadtbereich in vorher nicht durch Straßen tangierten Bereichen. Die neuen Dammanlagen am Belvedere und das exponierte Bauwerk bewirken Störungen des Kalt- und Frischluftabflusses am Zieseberg, im Parkbereich und im Hafengebiet. Durch das Brückenbauwerk einschließlich der Vorlandbrücken und Anrampungen wird es zu Verschattungen kommen.

Veränderungen im Luftstrom und Luftabfluss sowie zusätzliche Verschattungsbereiche begünstigen u. a. verstärkte Nacht- und Spätfrostgefahr, was Veränderungen des Floren- und Faunenbestands nach sich ziehen kann.
Von den verlorengehenden klimawirksamen Flächen haben 0,5 ha eine besondere Bedeutung für das Schutzgut Klima / Luft, wie die Ackerfläche am Schanzberg mit Bedeutung für die Kaltluftproduktion und die Parkflächen (Park Belvedere) mit Filterfunktionen. Durch die Neue Bahnhofstraße werden zusätzlich klimatisch wirksame Flächen im Umfang von ca. 0,3 ha in Anspruch genommen.

Auswirkungen Peenestrom

Die klimatische Wirkung der Ostsee wirkt stark dominierend in den Peenestrom hinein. Das Brückenbauwerk über die Peene vermag trotz ihrer Größe diese dominierende Wirkung nicht zu beeinflussen. Auch die Durchlüftung durch die Düsenwirkung im Luftstrom über Wasser zwischen beiden Landseiten kann durch das Bauwerk mit den Pylonen und der 4 m hohen Kollisionsschutzwand über dem eigentlichen Bauwerk diesen Einfluss nicht negativ zu verändern. Die Verschattung der Wasseroberfläche verändert sich im Tageslauf ständig und betrifft Wasser in Fließbewegung, so dass eine negative Veränderung der Wassertemperaturen, die Einfluss auf das (Klein-)Klima haben könnten, nicht einzutreten vermag.

Auswirkungen Insel Usedom B 111 und Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Auf Usedom entsteht im Wolgaster Ort mit der Ortsumgehung eine zuvor nicht dagewesene Versiegelung mit ihren klimatischen Effekten der Aufheizung über den Straßenflächen. Die Überführungsbauwerke der Kreisstraßen und des Wirtschaftsweges verändern anlagenbedingt zudem die Kalt- und Frischluftbewegungen in der vorherigen Agrarlandschaft, die hier landschaftlich bewegt ist und sich an den natürlichen Erhebungen orientiert. Diese Veränderungen bedingen Störungen in den kleinklimatischen Situationen und können partiell zu stärkerem Nachfrost und Spätfrost führen, was Auswirkungen auf Flora und Fauna nach sich zieht.

Luft

Auswirkungen Wolgast und Neue Bahnhofstraße

Durch die zusätzliche Versiegelung durch die OU Wolgast im städtischen Bereich bzw. Nahbereich sowie durch die Neue Bahnhofstraße kommt es zu zusätzlichen Feinstaub- und Stickstoffimmissionen durch den Verkehr in vorher nicht durch Straßen tangierten Bereichen.
Bezogen auf die Lufthygiene werden baubedingt durch Baustellenandienungsverkehr und Baumaschinenbetrieb die Emissionen der Verbrennungsmotoren sowie Reifenabrieb und bei Trockenheit Staubaufwirbelungen die Luftqualität schmälern.
Die verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach Inbetriebnahme der Verkehrsanlage wird

die Luftqualität in vorher nicht beeinträchtigten Bereichen der Stadt Wolgast negativ verändern. Die Immissionen an Schadstoffen und Feinstäuben betriebsbedingt durch den Verkehr bleiben laut Prognosen des Vorhabenträgers unterhalb der Grenzwerte.

Auswirkungen Peenestrom

Betriebsbedingte Luftqualitätsveränderungen treten wegen der Verwirbelung im Luftdurchzug der Peene an dieser Stelle nicht auf. Die Verteilung der Abgasschadstoffe wie Stickoxide und Feinstäube erfolgt so unmittelbar, dass es zu keiner messbaren Veränderung i.S.e. Verschlechterung kommen kann.

Auswirkungen Insel Usedom und Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Auf Usedom entsteht im Wolgaster Ort mit der Ortsumgehung der zuvor nicht dagewesene Betrieb durch Verkehr mit Feinstaub- und Schadstoffimmissionen. Die Immissionen an Schadstoffen und Feinstäuben betriebsbedingt durch den Verkehr bleiben laut Prognosen des Vorhabenträgers unterhalb der Grenzwerte.
Auch baubedingt werden nachteilige Auswirkungen auf die umliegenden Agrarlandschaften und die Einzelwohngehöfte eintreten, die durch den Baustellenverkehr erhöht auftreten. Hier spielt neben Schadstoffen und Feinstaub der Fahrzeuge auch Staubaufwirbelung auf den Baustraßen eine Rolle.

3.1.4.3.8 Schutzgut Landschaft

(1) Bestand

Unter dem Begriff Landschaft wird die sinnlich wahrnehmbare Erscheinungsform von Natur und Landschaft verstanden. Der Komplex "Landschaft" wird durch die objektiven Strukturen und die subjektive Befindlichkeit (Bedürfnisse, Wünsche) des Betrachters bestimmt. Sie leitet sich hinsichtlich Relief, Vegetation und Flächennutzung her.
Ihre Erlebbarkeit erfährt sie auf der Bewertungsebene des Betrachters hinsichtlich ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit/Naturnähe von Natur und Landschaft (§ 1 BNatshcG) Landschaftsbildelemente prägen die jeweiligen Landschaften.

Bestand Wolgast B 111

Die Zieseniederung weist einen kleinteiligen Wechsel von Grünlandnutzung und Gehölzflächen, dem vorhandene Fließgewässer Ziese mit zulaufenden Entwässerungsgräben, diversen Einzelgehölze als vertikale Strukturelemente eine große Vielfalt auf. Die Niederungslandschaft entspricht mit ihren naturnahen Waldresten und Grünlandnutzung, den Schilfbeständen und Hochstaudenfluren einer typischen Schmelzwasserabflussbahn mit deutlicher, morphologischer Ausprägung und ist mit ihrem Erscheinungsbild von hoher Bedeutung für Naturnähe und Schönheit,

da sie eine besondere landschaftsbildprägende Einheit darstellt.
Vorbelastung liegt durch die B 111 im Bestand vor. Die Entwässerungsgräben stellen außerdem einen Eingriff in das natürliche Landschaftsbild dar, obwohl sie sich nicht deutlich aufdrängen.
Südlich der Zieseniederung schließt sich ein relativ ausgeräumtes Landschaftsbild mit nur wenigen Einzelgehölzen an, das von mittlerer Bedeutung ist. Die Eigenheit der ursprünglichen Landschaft kommt wegen extensiver Nutzung nur noch eingeschränkt zur Geltung. Schönheit und Naturnähe sind nicht besonders ausgeprägt. Der Zieseberg/Schanzberg wiederum stellt ein Landschaftsbild mit hohem Bedeutungswert dar. Hier prägt die stark bewegte Landschaft schon das Bild, ist für den Betrachter identifikationsbildend und weist abwechselnd Wald, Gebüsche, Acker landschaftsbildgebende Elemente auf, auch wenn einzelne Bereich durch die zivilisatorische Nutzung ausgeräumt sind. Einige Bereiche des Schanzberges sind stark anthropogen vorbelastet, v.a. durch die im Bergkuppenbereich befindlichen Wassertanks.
Insgesamt ist der Eindruck des Schanzberges durch den angrenzenden Stadtrand von Wolgast beeinflußt.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Die Neue Banhofstraße wird sich parallel zum Verlauf der B 111 im Bereich des Zieseberges/Schanzberges befinden und liegt somit im selben Landschaftsbild des prägenden, reliefenergetischen Hangreliefs mit seinen wechselnden Strukturen an Landschaftsbildelementen. Der Bereich wird zudem durch den angrenzenden Park Belvedere mitgeprägt, der sehr alte hohe Bäume hat und diese zusammen mit dem Hanggefüge sehr einprägsam und von besonderer Schönheit sind.

Bestand Peene

Die Penne mit ihren Ufern stellt eine Landschaftsbildform von sehr hohem Wert dar. Sie ist entlang der Alten Schanze als in das Gewässer hineinragende Halbinselformation, durch die Sauziner Bucht und das Ufer der Insel Usedom durch eine formreiche Uferlinie geprägt. Es wechseln sich flache und steile Uferabschnitte mit und ohne Schilf- und Gehölzbewuchs ab. Dazwischen befindet sich der Wasserlauf der Peene in recht weiter Ausdehnung. Das flussartige dynamisch-abwechslungsreiche Küstengewässer wirkt sehr natürlich. In ihrer Eigenart ist die Peene landschaftsprägend und sehr identitätsstiftend. Die Schönheit und Naturnähe wird durch die Uferseite Wolgast mit direkt anliegendem Hafengelände beeinträchtigt. Die technische Überformung durch die Hafenbauten und die künstliche Kaikante stellt eine Vorbelastung dar. Dennoch prägen die Landschaftsbildelemente der Schilfgürtel, der dynamischen Uferlinie und der Sauziner Bucht hinter der Alten Schanze deutlich.

Bestand Insel Usedom B 111

Direkt anbindend an das hochwertige Ufer der Peene tritt die Alte Schanze mit auslaufende Sauziner Bucht und der Sauziner-Ziemitzer Niederung ebenso hochwertig in Erscheinung. In ihrer Eigenart mit strukturreicher Grundmoränenlandschaft und bewegtem Relief vermag sie eine Vielfalt anregender abwechslungsreicher Elemente auszuweisen wie den kleinräumigen Wechsel verschiedenartiger Landschaftsräume von Waldbestand auf der Alten Schanze, dem Niederungsmoor an der auslaufenden Sauziner Bucht, dahinter Grünland und erst anschließend Acker. Dieser Teil der Landschaft weist eine große Naturnähe auf, die wenig durch menschliches Zutun vorbelastet ist. Einige wenige unbefestigte, wenig genutzte Wege durchziehen das Gelände. Besonders landschaftsbildgebende und identitätsstiftende Elemente sind die Alte Schanze, Großer Ochsenberg und Balastberg als besondere Geländeformation und als markante Dreiergruppe.

In Richtungsverlauf der B 111 schließt sich Ackerhügelland an, das in der Sauziner Feldmark und anschließend in der Mahlzower Feldmark eine hohe Vielfalt an abwechslungsreicher Reliefstruktur, Sölle und Niedermoor und im weiteren Verlauf Richtung Mahlzower Feldmark eine Rinnenstruktur sowie einzelne Waldflächen aufweist. Die wellige Grundmoränenplatte mit subglazialer Rinne und Sölle, der kleinen Waldbeständen und Feldgehölzen bringen trotz der ackerbaulichen Bewirtschaftung einen naturnahen Eindruck mit sich, der landschaftsbildprägend ist. Die menschliche Vorbelastung wird durch die beiden Kreisstraßen VG 26 und VG 27 sowie einzelnen Siedlungshöfe, in der Nähe zu Mahlzow durch die ländliche Siedlungsbauweise erzeugt.

Der Bereich ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes Insel Usedom mit Festlandgürtel. Schutzziel ist die Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Erhaltung und Wiederherstellung der Vielfältigkeit, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Die Überführung der Kreisstraße VG 26 mit Radweg befindet sich im Ackerhügelland in der Sauziner-Mahlzower Feldmark. Die Landschaft ist geprägt durch ein Relief von hoher abwechslungsreicher Vielfalt, die hier in äußerst einprägsame, sinnbildgebenden Rinnenstruktur übergeht. Trotz der Ackerbewirtschaftung hinterläßt die Landschaft einen Eindruck wertgebender Naturnähe, der in Bereichen landwirtschaftlicher Nutzungen seltener auftritt.

(2) Auswirkungen

Auswirkungen Wolgast B 111

Durch das Vorhaben wird eine deutliche nachhaltige Veränderung der Landschaft erzeugt.

Die naturnahen Strukturen in der Zieseniederung werden bauzeitlich durch ein Umfahrungsbauwerk überprägt. Die Bautätigkeiten bringen erhebliche visuelle und lärmintensive Wirkungen mit sich. Mit dem Ausschwenken der B 111 in Richtung Schanzberg wird das Landschaftsbild in seinen Strukturen, die sich der B 111 im Altbestand angeglichen hatten, gestört und durchschnitten. Der westliche Stadtrand wird durch Verkehrsflächen mit den Auffahrrampen zur Peenestrombrücke dominiert. Die Kleingartenanlagen werden in ihrer Einheit gestört. Die Hänge des Schanzberges durch die intensiven Erdbauten, Anrampungen und Stützwänden vollständig ihrer Wirkung und Eigenart beraubt. Sie werden so nicht mehr vorhanden und wahrnehmbar sein.

Auswirkungen Wolgast Neue Bahnhofstraße

Auch hier verändert das Vorhaben die Landschaft des Schanzberges mit dem angrenzenden Park Belvedere wegen der Anrampungsbauwerke und der parallel mit hohem Höhenversatz verlaufender Bahnhofstraße mit künstlichen Stützwänden vollständig. Die Hänge des Schanzberges werden nicht mehr erlebbar, die Kleingartenstrukturen gestört. Dieser Bereich wird vollständig durch das anlaufende Brückenbauwerk der Peenebrücke überformt und dominiert. Wegen der nicht natürlichen Baustoffe und neuen Flächenelemente verändert sich die Lage völlig.

Auswirkungen Peenestrom

Die Überspannung der Wasserflächen und Vorbeiführung an der Alten Schanze und der Sauziner Bucht durch das bis zu 40 m hohe Bauwerk sowie hinzukommender Tragelemente und Kollisionsschutzwände überprägt die Peenelandschaft vollständig und verändert das Landschaftsbild extrem. Die Schönheit und Vielfalt der Landschaft sowie die Naturnähe und die landschaftsbildgebenden Elemente werden in hohem Maße unterdrückt und verdrängt.
Neues landschaftsbildgebendes Element wird die hohe und lange, über alles hinüberragende Brücke sein, das als technisches Bauwerk fremd in der natürlichen Landschaft dominiert.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Das überragende Brückenbauwerk über die Peene wirkt in das Gebiet weit hinein.
Auf Usedom zerschneidet das Vorhaben wegen seines quer zur natürlich verlaufenden welligen Reliefstruktur die Typik der Sauziner und Mahlzower Feldmark. Es überformt die Landschaft besonders mit den geplanten drei dicht aufeinanderfolgenden Überführungsbauwerken für die Kreisstraßen VG 26, VG 27 und einen Wirtschaftsweg. Die Überführungsbauwerke befinden sich jeweils in Dammlage, so dass sie deutlich aus der Landschaft herausragen und sie technisch überformen.
Das Landschaftsbild verändert sich maßgeblich.
Durch die geplante Trasse werden andere Landschaftszusammenhänge entstehen.

Auswirkungen Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Das Überführungsbauwerk für die Kreisstraßen VG 26 befindet in Dammlage in der wellig rinnenartig strukturierten Landschaft und bringt eine Störung der vorhandenen landschaftsbildgebenden Struktur mit sich. Anrampungen mit ihren technischen Eindrücken irritieren im Kontext vorhandener Reliefstrukturen, die wellig und natürlich harmonisch verlaufen.

3.1.4.3.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Schutzgutkategorie der Kultur- und Sachgüter umfasst Objekte von kultureller Bedeutung, aber auch Sachgüter schlechthin, die durch Veränderungen der natürlichen Umwelt betroffen sein können. Der sehr weitgefasste Sammelgriff der Sachgüter wird aber dadurch eingeschränkt, dass Objekte und Nutzungen mit vorrangig wirtschaftlicher oder sozialer Bedeutung nicht Gegenstand der Bewertung in einer UVS sein können und dürfen.
Vielmehr sind hier diejenigen raumwirksamen Kultur- und Sachgüter relevant, die dem Umweltbegriff der UVP entsprechen. Dabei kommt es jedoch nicht darauf an, ob sie natürlich belassene oder künstlich geschaffene Sachgüter sind, ebensowenig ob sie privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich sind oder herrenlos. In den Blick zu nehmen sind die spezifischen Funktionen der Sachgüter auf und in der Umwelt.
Sachgüter befinden sich per se in jeglichem Bereich einer Vorhabensplanung, weil das der Nutzung von Raum immanent ist.

Kulturgüter sind Sachzeugen der kulturhistorischen Entwicklung der menschlichen Gesellschaft. Sie sind Quellen und Gegenstand der Geschichte und Tradition, haben damit Bedeutung für die wissenschaftliche Erforschung und die Bildung. Nicht zuletzt besitzen sie einen hohen identitätsstiftenden Wert für eine Region und deren Bewohner.
Der Schutz von Kulturgütern entspricht somit dem Leitbild des Erhaltes des kulturellen Erbes.

Kultur- und Sachgüter umfassen alle bauliche Anlagen (jeglichen Alters und Zustandes), Sportanlagen, Gärten und auch landwirtschaftlich genutzte Flächen, archäologische Bodenfunde, aber auch Elemente der Kulturlandschaft wie Parkanlagen, historische Landnutzungsformen, gewachsene Siedlungsgrundrisse, historische Ortsansichten u.s.w.

Nach Mitteilung der Unteren Denkmalschutzbehörde enthält die Denkmalliste des Landkreises innerhalb des Untersuchungsgebietes insgesamt 144 Objekte und 6 Denkmalensemble und Denkmalbereiche.
Zu den geschützten Denkmalen gehören auch die Bodendenkmale. Das sind „bewegliche und unbewegliche Denkmale, die sich im Boden, in Mooren sowie in Gewässern befinden oder befanden."

Sie zeugen unter anderem vom menschlichen Leben in der Vergangenheit und gestatten Aufschlüsse über die Kultur-, Wirtschafts-, Sozial- und Geistesgeschichte sowie über Lebensverhältnisse und zeitgenössische Umweltbedingungen des Menschen in ur-und frühgeschichtlicher Zeit.
Nach Auskunft des Landesamtes für Bodendenkmalpflege befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebietes 82 bekannte Bodendenkmale 4 Standorte hervorzuheben, „bei denen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung einer Überbauung oder Nutzungsänderung (auch der Umgebung) gemäß § 1 (3) DSchG M-V nicht zugestimmt werden kann“.

Über die gesetzlich geschützten Objekte hinaus sind weitere Kultur- und Sachgüter zu nennen. Dazu gehören beispielsweise historische Wegebeziehungen, gewachsene Siedlungsgrundrisse, Ortsansichten, historische Landnutzungsformen.

(1) Bestand

Bestand Wolgast B 111

An Sachgütern im Bestand sind sämtliche Bebauungen im Trassen- und deren Wirkbereich zu nennen, besonders die Bebauung im Hafen mit Uferbezug. Besonders zu beachten sind die Gebäude unmittelbar unter bzw. im Einwirkbereich des Brückenbauwerkes über die Peene, das schon im Hafenbereich in lichter Höhe von ca. 37 bis 45 m über das Hafengebiet überführt wird. Genannt werden hier insbesondere die Bebauung auf Flurstücken 139, 2/2, 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast, da hier in Nutzung stehende bzw. bewohnte Gebäude überspannt werden. Die Bootsaufhängeanlagen der eingerichteten Bootswerft auf Flurstücken 139 und 2/2 sowie die vorhandene Wohnbebauung haben eine hohe Bedeutung als Sachgut.
Die vorhandenen Kleingärten gehören dazu und die Parkanlage Belvedere mit anliegendem Sportplatz.
Von den Kleingärten werden ca. 80 Parzellen in der Kleingartenanlage Belvedere abgerissen und benachbarte Gärten mit Lauben verlärmt. Das Vorhaben drängt sich auch optisch auf diese Gartenanlage auf. Die Kleingartenanlage hat eine hohe Bedeutung als Sachgut innerhalb der Gesamtstruktur des Vorhabensbereiches.
Die Überbauung von agrarwirtschaftlichen Flächen mit der möglichen Folge von Änderungen agrarpolitischer Vorgaben erfolgt am westlichen Ende des Vorhabens. Die Agrarflächen haben eine mittlere bis geringe Bedeutung im Gesamtgefüge der Sachgüter.

Die Altstadt Wolgast und die ältere südlich Vorstadt (Fischerwiek/ Kronwiek) sind in Teilen denkmalgeschützt. Sie weisen außerdem eine hohe Konzentration und Dichte an Bodendenkmalen im Sinne des Denkmalschutzgesetzes auf.

Konkret vom mittelbaren Einwirkungsbereich auf Kulturgüter betroffen ist der denkmalgeschützte Bahnhof Wolgast, der eine hohe Bedeutung unter den betroffenen Sach- und Kulturgütern besitzt.
Die denkmalgeschützte Altstadt und die Fischerwiek liegen in ausreichender Entfernung zum Vorhaben, ohne unmittelbare Einflüsse zu erfahren.
Die bekannten Standorte besonders wichtiger Bodendenkmale auf der Wolgaster Seite der Peene liegen bei Groß Ernsthof, am Katharinenberg und am Kreiskrankenhaus.
Die vom Landesamt für Bodendenkmalpflege angegebenen Verdachtsflächen werden entlang der Ufer des Peenestromes einschließlich der Schlossinsel und des Areals der Wolgaster Altstadt, auf den trockenen Talrändern der Zieseniederung und auf der Talsandinsel von Groß Ernsthof verortet.
Konkret betroffen sein wird die Verdachtsfläche in der Zieseniederung für die Dauer der Errichtung der Behelfsbrücke. Sie hat gemäß Programmsätzen des Regionalen Raumordnungsprogrammes als Quelle der Geschichte und Traditionen eine hohe Bedeutung.
Als historische Wegebeziehungen sind hervorzuheben die ehemalige Kleinbahn von Wolgast über Groß Ernsthof nach Lubmin entlang der L 262 und der Postweg am Zieseberg.
Unabhängig vom gesetzlichen Schutzstatus einzelner Gebäude sind die gewachsenen Siedlungskerne der Stadt Wolgast und der Dörfer des Untersuchungsgebietes in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Mit ihren gewachsenen Siedlungsgrundrissen und Straßenmustern sind sie Zeugen der Siedlungsgeschichte. Der Gesamtcharakter eines Ortsbildes, das sich aus dem Gesamtensemble der Bebauung ergebende Straßenbild oder auch die Silhouette einer Stadt oder Siedlung besitzen in hohem Maße identitätsstiftende Bedeutung. Vor allem ist hier auf die Silhouette der Wolgaster Altstadt mit der Petri-Kirche zu verweisen.
Die Dorfkerne von Hohendorf, Groß Ernsthof, Zecherin, Mölschow, Bannemin, Mahlzow und Ziemitz haben in ihrer Bebauung weitgehend ihren ländlichen Charakter bewahrt. Ausgenommen davon sind neuere Bebauungen des 20. Jahrhunderts.
Unter dem Stichwort historische Landnutzungsformen sind die ehemaligen Torfstiche westlich Ausbau Bannemin und südlich Zecherin sowie die Hohlformen einiger älterer Kies-, Sand- und Lehmgruben zu erwähnen.

Bestand Wolgast Neue Bahnofstraße

An Sachgütern im Bestand sind sämtliche Bebauungen im Trassen- und deren Wirkbereich zu nennen, besonders die Bebauung im Hafen mit Uferbezug.

Bestand Peenestrom

Am Peenestrom befinden sich teilweise Befestigungen des Ufers durch Spundwände. Mittig des Flusses in Höhe der Sportsbootswerft liegt eine Entmagnetisierungsstelle des ehemaligen VEB

Peenewerft aus dem Jahr 1972.
Die Sachgüter haben eine geringe Bedeutung.
Die im Bereich der Neuen Bahnhofstraße vorhandenen Kleingärten stellen Kultur- und Sachgüter von hoher Bedeutung dar, ebenso die Parkanlage Belvedere mit anliegendem Sportplatz.
Von den Kleingärten werden für die B 111 und die Neuen Bahnhofstraße zusammen ca. 80 Parzellen in der Kleingartenanlage Belvedere abgerissen und benachbarte Gärten mit Lauben verlärmt. Das Vorhaben drängt sich vor allem wegen der hohen Böschungen und Spundwände optisch nachteilig auf diese Gartenanlage auf.

Bestand Insel Usedom B 111
Ein bekanntes Bodendenkmal liegt bei der Alten Schanze nordwestlich Sauzin.
Das wird durch das Vorhaben jedoch nicht berührt, da die Alte Schanze ausgespart und auch als Bautabuzone ausgewiesen ist.
Aus der Stellungnahme des zuständigen Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege wurde konkret das Vorhaben betreffend auf eine Bodendenkmalverdachtsfläche hingewiesen, die sich im Bereich des zukünftigen Kreisverkehrs an der Anbindung Ost bei Mahlzow befindet.
Wie auch die Verdachtsfläche an der Zieseniederung hat das Bodendenkmal eine hohe Bedeutung.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg
Die Überführung der Kreisstraße mit Radweg nimmt in Anteilen bebaute Wohngrundstücke samt alter gepflegter Vorgärten im Außenbereich in Anspruch und überprägt durch die Anrampung und so höher gelegenen Straßenkörpers die Grundstücke unmittelbar ohne gebührenden Abstand. Die Straße befindet sich westlich der Grundstücke.

(2) Auswirkungen
Das Vorhaben wirkt sich durch Überbauung und Überformung auf die überbauten Flächen und anliegenden Bauten baubedingt, anlagebedingt und betriebsbedingt aus.
Baubedingt stehen neben den Flächeninanspruchnahmen auch Wirkungen durch Erschütterungen im Fokus.

Auswirkungen Wolgast B 111
Bezüglich der Nutzung auf Flurstücken 139 und 2/2 der Flur 11 Gemarkung Wolgast wird durch Erschütterungen durch Rammarbeiten schädlicher Einfluss auf eine Bootsaufhängeanlage, die absolut im Lot bleiben muss, nicht gänzlich ausgeschlossen. Wegen der Notwendigkeit der Funktionsfähigkeit dieser Anlage für den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb wäre eine Schädigung von wesentlicher Bedeutung.

Auf Flurstücke 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast mit unmittelbar dort zu errichteten Pfeiler 50 wird auf das Wohngebäude wird eine erdrückende Wirkung erzeugt, was eine dauerhafte Nutzungsbeeinträchtigung und Wertverlust des Sachgutes von sehr hoher Bedeutung mit sich bringt.
Die Bodendenkmalverdachtsflächen werden gemäß den Vorgaben des Landesamtes für Kultur- und Denkmalpflege und der oben genannten Nebenstimmung vor Baubeginn untersucht und bei Erforderlichkeit geborgen oder konserviert, so dass es zu keinen Auswirkungen kommen kann.
Sollten darüberhinaus weitere, nicht bekannte Bodendenkmale geben, die währden der Bauzeit auf Grund auffälliger Bodenverfärbungen erkannt werden, so werden diese angezeigt und ggf. demselben Prozedere wie bei Bodenverdachtsflächen unterzogen.

Auswirkungen Wolgast Neue Bahnhofstraße

Das Vorhaben wirkt sich durch Überbauung und Überformung auf die überbauten Flächen und anliegenden Bauten baubedingt, anlagebedingt und betriebsbedingt aus.
Baubedingt stehen neben den Flächeninanspruchnahmen auch Wirkungen durch Erschütterungen im Fokus.
Anlagenbedingt werden die Bereiche am Hang des Schanzberges und am Rand des Park Belvedere durch die hohen Böschungen stark überformt, Gärten überbaut und die Gartenanlagen durchschnitten.
Betriebsbedingte Auswirkungen durch Verkehr an neuer Stelle sind zu verzeichnen.

Auswirkungen Peenestrom

Die Überspannung des Peenestroms und der Uferbereiche mit Spundwänden berührt die darunter befindlichen Sachgüter durch Veränderung des Gesamtbildes. Die Entmagnetisierungsstelle wird nicht berührt oder beeinträchtigt. Die Rammarbeiten mit möglichen Erschütterungen verbleiben - mit Ausnahme der Bootswerft - ohne weitere Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter.

Auswirkungen Insel Usedom B 111

Auf der Insel Usedom werden durch Flächeninanspruchnahme die diversen Sachgüter mittlerer bis unbedeutender Güte überbaut. Besondere Sach- oder Kulturgüter werden nicht berührt.

Auswirkungen Insel Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Durch die für den Radweg erforderliche breitere Überführung der Kreisstraße VG 26 über die B 111 wird Fläche von Wohngrundstücken überbaut und wegen der Anrampungsbauwerken für

die Brücke überformt. Die Wohngrundstücke sind anlagenbedingt schließlich deutlich tieferliegend als die Straße auf der Anrampung.
Während der Bauzeit sind Erschütterungen, Staub und Baulärm zu erwarten.

3.1.4.3.10 Wechselwirkungen

(1) Bestand

Unter Wechselwirkungen sind erhebliche Auswirkungensverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen verschiedenen Umweltmedien und auch innerhalb dieser zu verstehen, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung bedingen, addieren, verstärken, potenzieren aber auch vermindern oder aufheben können.
Im UVP-Bericht wird ein schutzgutbezogener Ansatz verfolgt. Die direkten Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander bedingen stets den Bestand der einzelnen Schutzgüter, da sie nie losgelöst von den Wechselwirkungen bestehen.
Quantitativ lassen sich Wechselwirkungen weder im Bestand noch bezüglich der Auswirkungen messen. Bestände sind durch ihre Besonderheiten hinsichtlich eines Schwerpunktes eines Schutzgutes ausgeprägt.

Bestand Wolgast B 111

Prägend sind hier in der Zieseniederung die wertvolle Flora, die Fauna mit ihren Zielartenvorkommen des naheliegenden FFH-Gebietes. Explizit sind dies hier die Biberhabitate (zeigt die Wechselwirkungen auch über größere Distanzen auf), die sehr hohe Bedeutung der Landschaft der nördlichen Zieseniederung und der wertige Oberflächenwasserbestand. Bedingt wird dies zusätzlich durch den besonderen Boden in seiner geologischen Ausgestaltung.
Die Wechselwirkungen haben hier eine hohe wertgebende Funktion. Das Klima und Luft spielen eine nachrangige Rolle, beeinflussen sich jedoch ebenfalls gegenseitig mit den Funktionen der übrigen Schutzgüter von hoher Bedeutung.
Auch im Bereich des Schanzberges spielen die Wechselfaktoren der Landschaftslage als Hang, den mageren Böden und Wasserknappheit eine gehobene eng zusammenspielende Rolle für Flora und Fauna.
Die Nähe zur menschlichen Siedlungsstruktur stellt zum einen eine störende Vorbelastung dar, jedoch beeinflussen die hohen Wertigkeiten der Wechselbeziehungen auch günstig das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit.

Bestand Wolgast Neue Bahnhofstraße

Die Wechselbeziehungen der Schutzgüter am Schanzberg beeinflussen den Bereich für die Neue Bahnhofstraße entsprechend wie für die B 111 im Bereich Wolgast.

Bestand Peene

Die Peene als Fließ- und Küstengewässer mit ihrer Ausprägung in der Sauziner Bucht, der Alten Schanze, den Steilufern auf der Usedomer Seite und v.a. der Lage und Rolle innerhalb der europäischen Schutzgebiete weist eine hohe Wertigkeitsstruktur innerhalb des Wassers, des Kleinklimas, den floristischen und faunistischen Beständen und der Bodenbeschaffenheiten im Gewässer aus.

Alles zusammen erzeugt das besondere Landschaftsbild und die darin lebende biologische Vielfalt. Auch hier bewirkt der Mensch negative Wechselwirkungen als Vorbelastungen, erhält andersherum wertvolle Auswirkungen auf sich als Schutzgut (Freizeit und Erholung, menschliche Gesundheit).

Bestand Insel Usedom B 111

Die landschaftsbildprägenden Strukturen an der Sauziner Bucht mit ihren Niederungen und abwechselnden landschaftsbildgebenden Elementen spiegeln funktionierende Wechselwirkungen aller Schutzgüter von hoher Wertigkeit wider.

Die angrenzenden Feldmarken Sauziner und Mahlzower Ackerlandschaft sind in den Wechselwirkungen gestört. Hier fehlen bedeutsame Spieler wie eine reiche Fauna und ein gesunder Boden. Beeinflusst wird das durch die Landwirtschaft als Vorbelastung, auch wenn einige Flächen durch ökologische Landwirtschaft genutzt werden.

Bestand Insel Usedom Überführung Kreisstraße VG 26 Radweg

Die Ackerstruktur ist in ihrer landschaftlichen Ausprägung stark vom Boden, der Flora und der menschlichen Vorbelastung durch intensive Landwirtschaft geprägt und zeigt Störungen in der Wechselbeziehung der einzelnen Faktoren auf.

(2) Auswirkungen

Auf der Maßnahmenebene ist davon auszugehen, dass die in den vorangestellten Ausführungen zu den jeweiligen Schutzgütern beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens dementsprechend unmittelbar oder mittelbar auf die Wechselwirkungen Einfluss nehmen. Die Wechselwirkungen erfahren aus allen Wirkfaktoren heraus negative Beeinträchtigungen.

Die Auswirkungen betreffen alle Bereiche des Vorhabens; die B 111 auf Wolgaster Seite, der Peenequerung und auf Usedom genau wie die Bereiche für das Vorhaben Neue Bahnhofstraße und Mitführung des Radweges auf dem Bauwerk Überführung der Kreisstraße VG 26. Einzelne Ausführungen werden hier nicht vorgenommen, da die Qualifizierung und die Quantität der Auswirkungen im Komplex Wechselwirkungen nicht knapp darstellbar möglich ist.

3.1.4.3.11 Seveso Störfallanlagen

Gemäß der Europäischen Richtlinien 2012/18 EU, sogenannte Seveso-III-Richtlinie, und 2011/92 EU i.d.F. 2014/52 EU, sogenannte UVP-Richtlinie, sowie nach Umsetzung in nationales Recht gemäß § 8 UVPG besteht das Ziel des Prüfungsvorganges bei Vorhabenzulassung darin, Menschen und besonders wertvolle bzw. besonders empfindliche Gebiete vor den Auswirkungen eines Störfalls mittels Sicherheitsabstands zu schützen.
Relevant wird eine weitergehende Auseinandersetzung mit möglichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen, wenn sich Störfallbetriebe innerhalb eines angemessenen Sicherheitsabstandes zum geplanten Vorhaben befinden.
Mit Schreiben vom 15.07.2016 hat das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) mitgeteilt, dass sich im Nahbereich der geplanten Ortsumgehung derzeitig folgender nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigter Betrieb, der der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) unterliegt, befindet:

> Biogasanlage der IEW Biogaspark Wolgast GmbH in Wolgast, Netzebander Straße 1 (Gemarkung Wolgast, Flur 14, Flurstück 103/3).

Entsprechend den KAS-18 (Leitfaden für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG) und KAS-32 (Arbeitshilfe, szenarienspezifische Fragestellungen zum Leitfaden KAS-18) beträgt der Mindestsicherheitsabstand zu Biogasanlagen 200 m.
Die Prüfung der Lage der Biogasanlage zur geplanten B 111 hat ergeben, dass der geringste Abstand ca. 1.530 m beträgt, wobei in großen Teilen die Ortslage Wolgast zwischen dem möglichen Störfallbetrieb und der Ortsumgehung liegt. Damit kann ein Einfluss der B 111- OU Wolgast sowie der weiter südlich gelegenen „Neue Bahnhofstraße“ auf den Störfallbetrieb ausgeschlossen werden.

Weitere Prüfschritte zur Bewertung möglicher Störfallrisiken können daher bei der Zulassung dieses Vorhabens unterbleiben.

3.1.4.3.12 Kumulation

Für das gegenständliche Vorhaben Neubau der B 111 wurde auf Grund der zu erwartenden Eingriffe die Durchführung einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 7 Abs. 3 UVPG unter Verzicht auf eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls beantragt.

Hinzukommt das Vorhaben der Stadt Wolgast zum Neubau der Neuen Bahnhofstraße, das für sich genommen vermutlich keiner UVP-Pflicht unterliegt. Ebenso kommt hinzu das Vorhaben des Landkreises Vorpommern-Greifswald zum (mit-) Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der Kreisstraße VG 26 im Zuge des Überführungsbauwerkes über die neue B 111.

Dieses Radwegevorhaben ist für sich genommen nicht UVP-pflichtig.

Da sowohl die Neue Bahnhofstraße als auch der Radweg an der Kreisstraße VG 26 gemäß § 10 Abs. 4 UVPG kumulierende Vorhaben sind, denn sie sind Vorhaben von selber Art – Straßenneubau –, die von einem Vorhabenträger gebaut werden – der DEGES als Vorhabenträgerin von über Vereinbarung geregelten Gemeinschaftsmaßnahmen in einem Zulassungsverfahren –, die in einem engen Zusammenhang stehen und sich in ihren Einwirkbereichen überschneiden und funktional sowie wirtschaftlich aufeinander bezogen sind, sind sie wegen der Kumulationsvorschrift des UVPG UVP-hier gemeinsam zu betrachten.
Die Auswirkungen der drei Vorhaben auf die Umwelt werden gesamt betrachtet. In den Ausführungen zu den Schutzgütern findet sich jeweils der Bestand der einzelnen Schutzgüter und den Auswirkungen durch das Vorhaben auf dieselben.
In der Bewertung werden kumulativ die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen der drei kumulativ wirkenden Vorhaben gesamt betrachtet.
Eine Auseinandersetzung mit kumulativ wirkenden Projekten und Programmen/Plänen im Übrigen betrifft die Natura-2000-Gebiete und wird dort abgehandelt.

3.1.4.4. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich sowie Ersatzmaßnahmen

3.1.4.4.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Entsprechend dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 13 BNatSchG werden unter Berücksichtigung und Durchführung der folgend dargelegten Aspekte bzw. Maßnahmen ökologische Risiken und Beeinträchtigungen möglichst gering gehalten.
Darüber hinaus wird mit artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie artenschutzrechtlich vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ein Eintreten des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden.
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung stellen sicher, dass die negativen Auswirkungen von vorhabenbezogenen Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele von den Natura-2000 Gebieten, in denen das Vorhaben liegt, verhindert bzw. so begrenzt wird, dass die Natura-2000-Gebiete nicht erheblich beeinträchtigt werden und das Vorhaben im Sinne von § 34 BNatSchG mit den Erhaltungszielen des Gebietes verträglich bleibt.
Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe Unterlage 12.1 der Planfeststellung) sowie die in Ergänzung und Konkretisierung zu diesen Maßnahmen mit diesem Beschluss erteilten Nebenbestimmungen (s. Ziff. 1.5.3 dieses Beschlusses) finden Berücksichtigung bei der unter Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses vorgenommenen Bewertung der Umweltauswirkungen dieses Vorhabens auf die jeweiligen Schutzgüter nach UVPG.

Vermeidungsmaßnahmen im technischen Entwurf

Vermeidungsmaßnahmen erfolgen bereits im technischen Entwurf des Vorhabens.
Bereits bei der Wahl der Linie wurden Optimierungen vorgenommen, so dass z.B. die Zerschneidung des Parkes Belvedere vermieden werden konnte und die Halbinsel „Alte Schanze“ von der Anlage nicht berührt wird. Die Linie wurde so verschwenkt, dass im Bereich der Querung des Peenestroms die FFH-Verträglichkeit erhöht werden konnte und der Artenschutz größtmögliche Berücksichtigung finden konnte.
In der Zieseniederung wurde eine Lösung der Trassenführung herbeigeführt, die die Überbauung der Zieseniederung mit Erlenbruch und die Überplanung des angrenzenden Hügels mit Sandmagerrasen vermeidet. So kam die Linie nach außerhalb östlich der Niederung zum Tragen.
Um Habitate für Windelschneckenarten zu schonen, wurde das östliche Brückenwiderlager der Peenequerung verrückt, obwohl das das Brückenfeld verlängert.
Aus Gründen des Arten- und Habitatschutzes vor allem des baulich überzogenen Bereiches der Sauziner Bucht der Peene als Teil des EU-Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA) wurde als Tragwerkkonstruktion der Peenebrücke die Zügelgurtbrücke gewählt.
Als grundsätzliche verkehrslärmmindernde Maßnahme sieht der Vorhabenträger den Einbau eines lärmmindernden Straßenbelages mit einer Lärmminderungswirkung von -2 dB(A) vor.

Folgende weitere Vermeidungsmaßnahmen sind eingeflossen:

- Reduzierung der dauerhaften sowie auch der bauzeitlichen vorrübergehenden Eingriffsflächen auf ein Mindestmaß
- Bündelung von Verkehrstrassen im Verlauf der Neuen Bahnhofstraße
- Vorsehung einer Bautabuzone auf der Halbinsel „Alte Schanze“
- Wahl von massiven Brückenbauteilen
- Verzicht auf eine Brückenbeleuchtung
- Wiederverwendung des anfallenden Aushubmaterials beim Bau der Böschungen und Gestaltungsmaßnahmen
- Querungshilfen/Durchlässe für Kleintiere, Biber und Fischotter im Bereich der Ziese Maßnahme 1.6 V_{FFH}
- Bau eines Fischotterdurchlasses am Bauwerk Mellengraben (Maßnahme 11E)
- Errichtung von Kollisions- und Irritationsschutzwänden 1.4 V_{FFH}, 1.5 V_{CEF}
- Spritzschutzwände auf der Peenebrücke
- Setzen von Spundwandkästen vor Pfeilereinbringung und Setzen der Pfähle der Behelfsbauten

- Nutzung von Schwimmpontons statt fester Baustelleneinrichtung beim Brückenbau Peenequerung
- Entwässerung vorrangig durch Versickerung landseitig
- Entwässerung auf der Peenebrücke und Vorlandbrücke gesammelt und geschlossen abgeführt
- Hochwertige architektonische Gestaltung der Peenebrücke
- Bemessung der Gründung der östlichen Strompfeiler auf Schiffsanprall
- Baufeldräumungen zur Vermeidung von Reproduktionsstätten von Reptilien

Geplante Vermeidungs,- Minimierungs,-Gestaltungsmaßnahmen, artenschutzrechtliche vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Des Weiteren sind etliche Vermeidungs-, Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen der landschaftspflegerischen Planung, artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

1.1 V_{CEF} Zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung zur Vermeidung des Verlustes von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28.02

1.2 V_{CEF} Maßnahmen zur Vermeidung einer Tötung von Fledermäusen durch Baumfällung und Abriss von Gebäudeteilen mit Quartiersfunktion

- Kontrolle von im Baufeld befindlichen Bäumen auf Besatz mit Baumhöhlen und Spalten bewohnenden Fledermäusen in der Zeit vom 01.10. bis 31.10. vor deren Fällung (1.2.1)
- Verschließen/Unbrauchbarmachen entsprechender, unbesetzter Quartiermöglichkeiten (1.2.2) anschließend Fällung bis zum 28.02.
- Kontrolle von im Baufeld befindlichen Gebäuden, Lauben und Schuppen auf Besatz mit Gebäude bewohnenden Fledermäusen in der Zeit vom 01.10. bis 31.10. vor deren Abriss (1.2.3)
- Verschließen/Unbrauchbarmachen entsprechender, unbesetzter Quartiermög lichkeiten (1.2.4), anschließend Abriss

1.3 V_{CEF} Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen sowie Bibern

<u>Tageszeitliche Baubeschränkungen im Bereich von Fledermaus-Lebensräumen (1.3.1):</u>

- Park Belvedere: Durchführung der Baumaßnahmen zwischen ca. Bau-km 1+600 bis ca. 2+200 in den Zeiträumen ca. 01.03. bis 08.05. sowie 08.09. bis 08.11. nur tagsüber (von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang), ausgenommen sind weniger lärmintensive Arbeiten an und auf dem Überbau des BW 5 ab dem Widerlager West (ab Bau-km 2+003 bis ca. 2+200)

- Ostufer Peenestrom: Durchführung der Baumaßnahmen zwischen ca. Bau-km 3+360 (einschl. Pfeilerachse 170) bis ca. 3+480 (einschl. Widerlager Ost) im Zeitraum 15.04. bis 31.10. Baumaßnahmen nur tagsüber (Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang), ausgenommen sind technologisch unbedingt erforderliche kontinuierlich durchzuführende Arbeiten zur Herstellung der Gründungen und der Pfeiler sowie der Arbeitsstege und das Taktschieben über den beschränkten Bereich

Tageszeitliche Baubeschränkungen im Bereich Ziese/BW 1 (1.3.2):

- Durchführung von Baumaßnahmen im Bereich der Brücke über die Ziese (Station 901+154 bis 901+260; BW 1, einschl. Umfahrung) ganzjährig nur tagsüber (von ½ Stunde nach Sonnenaufgang bis ½ Stunde vor Sonnenuntergang), Baubeginn der Behelfsbrücke im August außerhalb der Jungenaufzuchtzeit und der Winterzeit mit Anlaufphase über eine Dauer von 2 Wochen mit Wechsel von jeweils 1-2 Tagen mit erhöhter und 1-2 Tagen mit ruhigerer Bauaktivität

1.4 V_{CEF} Errichtung einer Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über den Peenestrom (BW 05)

1.5 V_{CEF} Beidseitige Verlängerung der Kollisionsschutzwand (1.4 V_{FFH}) zum Kollisionsschutz von Fledermäusen

1.6 V_{CEF} Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für Fischotter und Biber an der Zieseбrücke (BW 01) und der Behelfsbrücke während der Bauzeit (Sperr- und Leitzäune, zwei temporäre Trockendurchlässe während der Bauzeit, zwei dauerhafte Trockendurchlässe an der Anlage) Durchlässe,

1.7 V_{CEF} Aufstellen von temporären Reptilienschutzzäunen und Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen

- Vorbereitung der Abfangaktion und Aufstellen eines temporären Schutzzaunes (1.7.1)
- Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen (1.7.2) (s. u. 6 A_{CEF})

1.8 V_{CEF} Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als Nahrungshabitat für Greifvögel:

- (gelenkte) Sukzessionsentwicklung auf Böschungsflächen außerhalb des Mähbereiches der Straßenunterhaltung von bis zu 3 m ab Fahrbahnkante,
- Mahd nicht im August und vornehmlich in Zeiträumen, in denen Feldfrüchte noch kurzstielig sind und Böschungs- und Nebenflächen weniger gezielt zur Nahrungssuche angeflogen werden.

1.9 V_{CEF} Anlage und Entwicklung von Gehölzpflanzungen als Leitlinienstruktur für das Große Mausohr

- Neupflanzung einer Baumreihe entlang der Südseite der Neuen Bahnhofstraße (1.9.1)

- Neupflanzung von zwei Baumreihen zwischen der neuen Bahnhofstraße und der Ortsumgehung Wolgast sowie von Einzelbäumen auf der Nordseite der B111 (1.9.2)
- Neupflanzung einer Baumreihe mit Strauchunterpflanzung entlang der Südost-seite der Kleingartenanlage (1.9.3)
- Bestandssicherung einer vorhandenen Baumgruppe als Gehölzsukzessionsfläche (1.9.4)

1.10 V_{CEF} Vegetationssteuerung zur Vermeidung von Tötungen und Beschädigungen von Nachtkerzenschwärmern und seinen Entwicklungsformen

1.11 V Aufstellen von Schutzzäunen während der Bauphase zum Schutz schutzwürdiger Biotope:
- B 111 OU Wolgast
- Neue Bahnhofstraße

1.12 V Baumschutzmaßnahmen während der Bauphase:
- B 111 OU Wolgast
- Neue Bahnhofstraße

1.13 V Aufstellen von Amphibienschutzzäunen während der Bauphase im Baubereich der Ziese

1.14 V Bodenschutzmaßnahmen, Vorbereitung und Rückbau des Baufeldes

1.15 V_{FHH} Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des „ramp up-Verfahrens“ zum Einbringen von Spundwänden
(entspricht Maßnahme 1.11 V_{FFH} gemäß AFB, Maßnahme $M_{FFH\,2}$ gemäß FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie stellt eine Vermeidungsmaßnahme gemäß Fachbeitrag WRRL dar)*

1.16 V_{WRRL} Vorreinigen des Wassers von den Arbeitsstegen und Pontons sowie aus den Spundwandkästen
(entspricht Maßnahme 1.12 V_{FFH} gemäß AFB sowie stellt eine Vermeidungsmaßnahme gemäß Fachbeitrag WRRL dar)*

1.17 V_{WRRL} Allgemeine Schutzvorkehrungen zum Schutz der Oberflächen- und Grundwasserkörper bei der Baustelleneinrichtung und Baudurchführung an der Ziese (BW 1) und am Peenestrom (BW 5, BW 12) nach Wasserrahmenrichtlinie
(Vermeidungsmaßnahme gemäß Fachbeitrag WRRL)

Zur Minderung der Projektwirkungen wurden folgende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung gegenüber Zielarten der Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiet) vorgesehen:

M $_{FFH}$1: Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für Fischotter an der Ziesebrücke (BW 01) und der Behelfsbrücke,

M $_{FFH}$2: Einvibrieren der Spundwandkästen zum Schutz von Fischarten des LRT 1130 und 1230.

Zum Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers sieht der Vorhabenträger die Anlage von Versickerungsmulden vor. Die Versickerungsmulden sind begrünte, flache Bodensenken, die das auf befestigten, undurchlässigen Flächen anfallende Niederschlagswasser sammeln und eine zeitweise Zwischenspeicherung ermöglichen, bevor das Wasser in der Mulde versickert und dem natürlichen Wasserkreislauf zu geführt wird. Sie gewähren so eine natürliche Vorreinigung. Um die Versickerung in den Mulden zu fördern, werden sattelförmige Erdschwellen eingebaut. Auf diese Weise werden Fließbewegungen in den Mulden unterbunden und das erforderliche Speichervolumen wird trotz der Längsneigung der Mulden, die dem Gefälle der Gradiente entspricht, sichergestellt.
Die modifizierten Mulden-Rigolensysteme auf der Inselseite, die wegen der ungünstigen Bodensituation erforderlich wird, schützen das Grundwasser mittels technischer Lösungen. Es wird hier zur detaillierten Darstellung der Entwässerungssysteme zum Schutz von Oberflächen- und Grundwasser auf die Unterlage 13.1D verwiesen.
Für Hochwasserereignisse nach Starkregen werden Überläufe angeordnet und das Wasser mittels Rohren gesammelt geführt und über Reinigungsanlagen gezielt in die geeigneten Vorfluter eingeleitet.
Auf dem Brückenbauwerk wird eine Wand errichtet, die zugleich zum Kollisionsschutz einen Spritzschutz für Wasser und andere Stoffe aus Havarie- oder Unfällen gegen direktes Gelangen von der Straße in die darunterliegende Peene darstellt.

Lärmschutz wird für die Leeraner Straße durch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da baulich im Straßenbestand der Leeraner Straße keine aktiven Maßnahmen möglich sind (vgl. Pkt. 3.2.5.2.1.1).

Mit folgenden Gestaltungsmaßnahmen beabsichtigt der Vorhabenträger, die geplante Maßnahme neu in die überformte Landschaft einzubinden.

Die Maßnahmen mit den Bezeichnungen 2.1 G bis 2.6 G betreffen die Anlage von straßenbegleitenden Gehölzflächen mit lockerer, gruppenartiger Bepflanzung und von einzelnen Gehölzflächen mit dichter, geschlossener Bepflanzung und die Pflanzung von Einzelbäumen oder Baumgruppen.
Im unmittelbaren Straßennebenraum werden die Damm- und Einschnittsböschungen bepflanzt, auf Böschungs- und Nebenflächen sowie in Mulden und an Banketten Landschaftsrasen gesät.

Um erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf besonders geschützte Arten auszuschließen, sieht das Vorhaben vorgezogen umzusetzende Artschutzmaßnahmen vor (sogenannte „CEF-Maßnahmen“).
Diese sind:

3 A_{CEF} Ausbringen von Fledermauskästen und Vogelnistkästen für Höhlenbrüter als Ersatzquartiere für Fledermäuse und Brutvögel und Entwicklung eines natürlichen Quartierangebotes durch Aufgabe der forstwirtschaftlichen Nutzung der Maßnahmefläche

4 A_{CEF} Entwicklung eines Ersatzhabitates für Vogelarten des Offen- und des Halboffenlandes südlich von Mahlzow in Form von Entwicklung von extensiv zu nutzendem Grünland nach Initialansaat (4.1), Entwicklung von Altgrasstreifen/Hochstaudensaum nach Initialansaat (4.2), Anlage von Gehölzinseln (in 4.2) und Bestandssicherung über knapp 1 ha

5 A_{CEF} Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom durch eine Entwicklung von Extensivgrünland, Entwicklung von extensiv zu nutzendem Grünland nach Initialansaat und Bestandssicherung

6 A_{CEF} Verbesserung der Habitatbedingungen für die Zauneidechse südwestlich von Wolgast durch Begrenzung der Gehölzsukzession (6.1), Mahd von Ruderalflächen (6.2), Schaffung von Rohbodenflächen (6.3) und Anlage von Steinhaufen/Steinriegeln (6.4)

7 A_{CEF} Verbesserung der Habitatbedingungen für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast durch Anlage von Hecken und Säumen (7.1), Extensivierung von Ackerflächen (7.2)

Mittels folgenden Ausgleichs und Ersatzes für die Eingriffe in Natur und Landschaftsbild wird erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen entgegengetreten.
Die Kompensationsmaßnahmen werden die in Ergänzung und Konkretisierung zu diesen Maßnahmen mit diesem Beschluss erteilten Auflagen, s. o. Ziffer 1.5.4, und in die Bewertung gemäß § 25 UVPG unter Ziffer 3.2.4 eingestellt.

8 A Entsiegelung nicht mehr genutzter Straßen- und Wegeflächen

9 E Neupflanzung von Alleebäumen entlang des neuen Radweges an der teilrückgebauten Bestandstrasse der alten B111

10 E Neuanlage einer Waldfläche auf der Hochfläche am Ostufer des Peenestroms mittels Aufforstung/Entwicklung eines naturnahen Laubwaldes mit eingeschlossenen Sukzessionsflächen (Sukz.-Anteil mind. 30 % und Aufbau und Entwicklung eines Waldmantels

11 E Schaffung einer Querungshilfe für Fischotter durch Errichtung eines Unterführungsbauwerkes im Kreuzungsbereich B 111/Mellengraben (Verbindungsgraben 40) bei Loddin

12 E Umwandlung von Ackerland in extensiv zu nutzendes Grünland auf Flächen bei Rebelow, oberhalb Landgrabental durch Umwandlung von Acker in extensiv zu nutzendes

Grünland, Entwicklung von Halbtrockenrasen aus Altgrasstreifen und Neuanlage einer Hecke

13 E Biotopentwicklung und -pflege im Bereich eines ehemaligen Handgranatenwurf-platzes bei Peenemünde

14 E Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung der Fischlandwiesen“

o. Nr. Ökokonto-Maßnahme „Wolgast-Weidehof“

Der genannte Biotopverlust betrifft baubedingt, anlagenbedingt und betriebsbedingt nicht nur Ackerflächen, sondern vor allem auch Ruderalfluren und marine Biotope. Es werden zudem siedlungsnahe Biotoptypen in Anspruch genommen sowie Wald.
Mit der Flächeninanspruchnahme ist auch das Schutzgut Boden unmittelbar berührt, sodass hier nachteilige Wirkungen auf den Boden mit den Verlusten der umweltrelevanten, wichtigen Bodenfunktionen inbegriffen sind. Einher geht in diesem Zusammenhang der Verlust der Fähigkeit der Versickerung von Wasser und der Grundwasserneubildungsrate. Die Wassereinträge nahe des Vorhabens bringen zudem negative Frachten durch Schadstoffe des Straßenverkehrs und Betriebsdienstes mit sich.

Mit dem Brückenbauwerk über die Peene gehen Teilverluste von FFH-Lebensraumtypen Ästuarien (LRT 1130 - 0,30 ha durch bau- und anlagebedingte Flächenverluste und 0,01 ha graduelle Beeinträchtigung durch Verschattung) und Atlantik-Felsküsten und Ostsee-Felsküsten und Steilküsten mit Vegetation (LRT 1230 - 0,03 ha graduelle Beeinträchtigung durch Verschattung) einher. Das Bauwerk stellt eine Barrierewirkung dar und kann zur erhöhten Mortalität für die Zugvögel der Gruppe Säger durch seine Lage quer durch ein Rastschwerpunktgebiet im Peenestrom führen. Das Tötungsrisiko für Vögel durch Kollisionen mit dem Bauwerk kann erhöht werden. Die Verschattung von Wasser- und Röhrichtzonen in der Peene durch die Überspannung bisher besonnter Oberflächen mit dem Brückenkörper beeinträchtigt Lebensräume der gefährdeten Art Bauchige Windelschnecke.
Gleichermaßen vermag das Vorhaben ein Tötungsrisiko und Quartierverlust im Zuge der Baufeldfreimachung (Fällung von potentiellen Quartierbäumen, Abriss von Kleingartenlauben) im Park Belvedere, am Postweg, am Ostufer des Peenestroms und auf der Peenestrom-Halbinsel „Alte Schanze“ auf die im Bereich des Projekts lebenden gefährdete Fledermausarten Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus Zwergfledermaus mit sich zu bringen. Gleiches gilt für jagende Greifvogel- und Eulenarten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen bei Jagdflügen in Straßennähe.

Von einer temporären Störung von Fledermäusen während der Abenddämmerung und in den Nachtstunden kann ausgegangen werden.

Das betriebsbedingte Tötungsrisiko für Fledermäuse im Bereich von hoher Aktivität durch Zerschneidung/Querung von bedeutsamen Flugrouten zwischen dem Winterquartier "Brauereikeller Wolgast" zu den Nahrungshabitaten am Zieseberg, im Bereich der Kleingärten zum Zieseberg und im Bereich erhöhter Flugdichten am Ostufer des Peenestroms wirkt sich besonders auf das Große Mausohr aus.
Beeinträchtigungen bis hin zur Verwirklichung des Tötungsrisikos werden erwartet für Fischotter und Biber sowohl während der Bauzeit als auch anlagen- und betriebsbedingt, da diese im Zuge der B 111 bekannte Quartiere bewohnen. Für Zauneidechsen drohen Verluste von Lebensräumen und Verinselungen vorhandener, nicht unmittelbar betroffener Habitate, die sich unmittelbar auf die Populationen auswirken.
Das Landschaftsbild wird besonders durch die Brücke über den Peenestrom, die eine Höhe des Brückenkörpers von 40 m zuzüglich einer vier Meter hohen Irritations- und Kollissionsschutzwand sowie eine Pylonenhöhe von ca. 70 m über dem Wasserspiegel überformt. Wo bis dato eine unverbaute freie Sicht vom Festland zur Insel Usedom gegeben ist, drängt sich das Bauwerk einschließlich seiner Vorlandbrücken, das zusammen über eine Gesamtlänge von 1.465 m verfügt, sowie die anrampenden Dammlagen deutlich vor.
Die weiteren Brückenbauwerke BW 6, 7 und 8 auf der Inselseite innerhalb kurzer Strecke im Zuge der neuen B 111 stellen gleichermaßen eine Veränderung des vorhandenen Landschaftsbildes dar, zumal sie sich teilweise im Geländerelief auf Höhen befinden. Die Bauwerke 1 und 9 jeweils als Überführungen der B 111 über durchquerende Gewässer, Ziese und Mellengraben, fügen sich in das Gelände ein, da sie in der Gradiente der Straße verbleiben wie zuvor.

3.1.5 Vorläufige Anordnungen gemäß § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz

Auf Antrag des Vorhabenträgers vom 27.08.2019 bzw. 18.12.2020 hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 17 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz bereits vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die:
Vorläufige Anordnung vom 23.10.2019, AZ: 0115-553-13-67-5, zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn vorbereitender naturschutzrechtlicher Maßnahmen für das Bauvorhaben und die
Vorläufige Anordnung vom 18.01.2021, AZ: 0115-553-13-67-5, zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn (Baufeldfreimachung) zum Bau des Ersatzbauwerkes über die Ziese (BW 1) erteilt.

3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung

3.2.1 Planungsermessen

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote. Sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2.2 Planrechtfertigung

3.2.2.1 Allgemein

Die Planrechtfertigung stellt neben den Vorgaben des strikten Rechts und des Abwägungsgebots einen selbständigen Kontrollmaßstab dar. Das beruht auf der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden, bis hin zur Zulässigkeit der Enteignung reichenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist. (BVerwG, Urt. v. 07. Juli 1978, IV C 79/76; Urt. v. 05. Dezember 1986, 4 C 13/85; Urt. v. 08. Juli 1998, 11 A 53/97; Urt. v. 16. März 2006, 4 A 1075/04; alle juris).

Neben der grundsätzlichen Konformität mit den fachplanerischen Zielen verlangt die Planrechtfertigung weiter, dass für das Vorhaben ein konkreter Bedarf besteht. Nur dann ist das Vorhaben geeignet, tatsächlich zur Zielerreichung beizutragen. Der Bedarf für ein Vorhaben kann sich dabei entweder bereits aus einer gesetzlichen Bedarfsplanung ergeben oder durch die Planfeststellungsbehörde selbst festgestellt werden.

Im Bereich der Bundesfernstraßen werden Festlegungen über den Bedarf bestimmter Vorhaben durch Bundesgesetze getroffen. Ist ein Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen, ist der Bedarf für das Vorhaben bindend festgelegt und kann im Planfeststellungsverfahren folglich nicht mehr hinterfragt werden.

Aus der Aufnahme in den Bedarfsplan folgt daher die Planrechtfertigung. Mit der gesetzlichen Bedarfsplanung wird eine politische Entscheidung getroffen, die gerichtlich im Wesentlichen nur

auf ihre Plausibilität überprüft werden kann.
Diese Bindungswirkung entfällt, wenn sich die der Bedarfsplanung zu Grunde liegenden Verhältnisse so grundlegend geändert haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt.
Ist der Bedarf für ein Vorhaben nicht bereits durch ein Gesetz mit bindender Wirkung festgestellt, ist eine administrative Feststellung des Bedarfs erforderlich. Dieser muss ein Vorhaben zwar nicht als unausweichlich, zumindest aber als vernünftigerweise geboten erscheinen lassen.
Zur Bestimmung des Bedarfs stellt die zuständige Fachplanungsbehörde in aller Regel eine Prognose hinsichtlich des zukünftigen Bedarfs auf. Hierbei kommt ihr ein Prognosespielraum zu. Eine Prognose entfällt, wenn das Vorhaben aufgrund der jetzigen Situation erforderlich ist, z. B. aus Sicherheitsgründen.

3.2.2.2 Planrechtfertigung B 111 Neubau der OU Wolgast, Neue Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26

B 111 Neubau der OU Wolgast

Der Neubau der Ortsumfahrung B 111 Wolgast ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 des BMVI als neues Vorhaben in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ mit der „B111-G10-MV-T2-MV“ eingeordnet.
Das Bauvorhaben ist demnach bis zum Zielhorizont des Bundesverkehrswegeplanes 2030 fertig zu stellen. Der Bundesverkehrswegeplan hat Gesetzescharakter entsprechend dem 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 23.12.2016. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung des Neubaus der OU Wolgast als laufende Nummer 663 in der Anlage des 6. FStrAbG geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt.
Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht.

Zum Neubau OU B 111 gehört der vorhabenfern gelegene Ersatzneubau Querung Mellengraben im Zuge der B 111 (Bauwerk 9).
Der Ersatzneubau der Querung der B 111 über den Mellengraben rechtfertigt sich aus Gründen des Naturschutzes- hier des besonderen Artenschutzes.
Ziel der Maßnahme ist die Entschneidung bzw. Wiedervernetzung des Fischotterlebensraumes Kölpinsee/Mellenbucht/Achterwasser. Der im Bestand vorhandene Grabendurchlass im Zuge der B 111 ist für eine Fischotterquerung ungeeignet. Der Verkehrspunkt Mellengraben/B111 ist mit 13 nachgewiesen Fischottertodfunden seit 1998 der konfliktreichste im ganzen Landkreis

Vorpommern-Greifswald und gehört im Land M-V zu den für den Fischotter am stärksten gefährdeten Bereichen. 48 % der Todfunde am Verkehrspunkt B 111/Mellengraben waren Fähen. Nach der landesweiten Analyse der Brücken und ihrer Eignung für den Fischotter wurde die Querungshilfe am Mellengraben/B 111 in die höchste Prioritätsstufe eingeordnet, da hier ein "Fähengebiet" betroffen ist. Die Reproduktion beim Fischotter findet (fast) immer wieder in den gleichen Gebieten statt. Der Schutz solcher "Fähengebiete" führt zu einem effektiven Individuen- und Populationsschutz.
Aus dem Gebot, Artenschutz in die Planung mit aufzunehmen, sieht der Vorhabenträger an dieser Stelle die Herstellung einer ottergerechten Querungsmöglichkeit der B 111 mittels Bauwerk 9 vor, die zugleich als artenschutzrechtliche Ersatzmaßnahme für dieses Vorhaben angerechnet wird (Maßnahme 11 E).

Neubau der Neuen Bahnhofstraße mit straßenbegleitenden Radweg

Die Maßnahme „Neue Bahnhofstraße“ stellt verfahrensrechtlich keine notwendige Folgemaßnahme der B 111 OU Wolgast dar, da mit den beiden Ortsanbindungen die Erreichbarkeit der Ortslage gewährleistet ist.
Die Stadt Wolgast plant aus ihrer kommunalen Planungshoheit heraus, zur Verbesserung der Anbindung ihres am Peenestrom gelegenen Hafen- und Gewerbegebietes eine direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die B 111. So wird der Ziel- und Quellverkehr zum und vom Hafen Wolgast, der besonders aus LKW-Verkehr mit hohem Schwerklastanteil und Großraumverkehr besteht direkt und ohne Durchfahren der Ortslage Wolgast geführt.
Der Neubau der OU Wolgast und der Neuen Bahnhofstraße sind insbesondere im Bereich zwischen Knotenpunkt West und dem Widerlager der Peenestrombrücke eng miteinander verzahnt. Die Trasse der Neuen Bahnhofstraße ist mit den neuen Anbindungen des Postweges und der Kleingartenanlage sowie mit der Zuwegung zum Widerlager West der Peenestrombrücke verbunden, so dass eine gemeinsame Baurechtschaffung gem. § 78 VwVfG erforderlich ist. Sie verbindet die geplante OU unmittelbar mit der vorhandenen (alten) Bahnhofstraße und die am Peenestrom gelegenen Hafen- und Gewerbegebiete. Nur die Bündelung beider Trassen ermöglicht die vollumfängliche Bewertung der mit den Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Umwelt und den Grundstücksbetroffenen den Überblick über den Umfang des Eigentumseingriffs.

Neubau des straßenbegleitenden Radweges an der Kreisstraße VG 26

Die Maßnahme Radweg an der Kreisstraße VG 26 ist keine notwendige Folgemaßnahme der OU Wolgast. Eine notwendige Folgemaßnahme ist hingegen die Verlegung der Kreisstraße VG 26 und ihre Überführung über die geplante Ortsumgehung mittels des Brückenbauwerkes 6. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald hat die Bundesstraßenverwaltung gebeten, parallel zur

Kreisstraße VG 26 einen Radweg im Rampen- und Brückenbereich zu planen. Durch die Parallellage des Radweges werden maßgeblich die Breiten des Brückenbauwerkes und der zuführenden Rampen-/ Dammbauwerke bestimmt. Insofern besteht ebenfalls eine enge Verzahnung der Baumaßnahmen, die eine gemeinsame Baurechtschaffung erforderlich macht.

Ersatzneubau Querung Ziese im Zuge der B 111

Unmittelbar vor Baubeginn des Vorhabens Ortsumfahrung Wolgast befindet sich im Zuge der B 111 die Querung der Ziese. Das bestehende Bauwerk, Baujahr 1955, ist abgängig und bedarf zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eines Ersatzneubaus. Der Vorhabenträger hat entschieden, den Ersatzneubau für die Ziese wegen der unmittelbaren örtlichen Nähe zum Vorhaben der Ortsumfahrung Wolgast im selben Baugenehmigungsverfahren mitzuplanen und im selben Zuge baulich durchzuführen.

Durch die Zusammenlegung beider Vorhaben sind die Effizienz des Bauablaufs zu erhöhen und die baubedingten Beeinträchtigungen zu reduzieren. Wegen des schlechten technischen Zustandes der Brücke über die Ziese, kann mit dem Ersatzneubau nicht bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung Wolgast gewartet werden.

3.2.2.3 Derzeitiges Straßennetz, Verkehrsbelastung und -entwicklung

Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung im Bestand

Die vorhandene B 111, verläuft innerhalb des Planungsabschnittes vorrangig als Ortsdurchfahrt durch das historisch gewachsene Stadtzentrum von Wolgast.

Sie weist aktuell einen starken Wirtschafts- und Berufsverkehr sowie im Sommerhalbjahr zusätzliche Urlauber- und Wochenendverkehre zu den Tourismusgebieten der Insel Usedom auf.

Die zeitweilige Überlastung der Ortsdurchfahrt, vor allem in der Hochsaison, führen im Zentrumsbereich von Wolgast, zu hohen Belastungen der Anwohner und aller Verkehrsteilnehmer. Die Staubildung, u.a. verursacht durch die regelmäßigen Brückenöffnungen der Klappbrücke über den Peenestrom bis zu 6x täglich, bedingt häufige Abbrems-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge, die zu zusätzlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen innerhalb des Stadtgebietes führen. Außerdem wird der Verkehr durch eine Vielzahl einmündender Stadtstraßen sowie durch Engstellen mit dicht angrenzenden Gebäuden behindert. Eine Erweiterung der Straße ist zudem aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht möglich.

Die Überlagerung von Durchgangs-, Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr in der Ortsdurchfahrt der B 111 in Wolgast führt zu erheblichen Gefährdungen aller Verkehrsteilnehmer.

Die genannten Gründe sprechen für den Bau einer Ortsumgehung mit den folgenden Zielen:

- Entlastung der Innenstadt von Wolgast vom Durchgangsverkehr.

- Verbesserung der Anbindung der Insel Usedom.
- Verbesserung der Infrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt insbesondere für Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger.
- Reduzierung der schädlichen Lärm- und Schadstoffeinwirkungen.
- Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldsituation.
- Erhöhung der Attraktivität des Ortskerns und Verbesserung der Möglichkeiten zur städtebaulichen Gestaltung.

Verkehrsentwicklungsprognose

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug 2015 innerhalb der Stadt Wolgast rund 13.000 Kfz/24h (Dauerzählstelle Bannemin). Der Schwerlastverkehr (460 SV/24h) nahm rund 3,5 % des Gesamtverkehrs ein.

Der derzeitige Zustand der B 111 stellt eine unbefriedigende verkehrliche Lösung dar. Die Verkehrsanlagen können bereits heute der multifunktionalen Aufgabe nicht mehr gerecht werden. Der Verkehr der zweistreifigen Ortsdurchfahrt mit ihren unterschiedlichen Fahrbahnbreiten wird durch eine Vielzahl einmündender Stadtstraßen, davon fünf mit Lichtsignalanlagen, durch Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie dicht angrenzende Bebauung stark behindert bzw. eingeschränkt. Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben aber aufgrund der Bebauung keine Erweiterung der Verkehrsanlage. Verkehrsstärken in dieser Größenordnung sind mit der vorhandenen Infrastruktur und den innerörtlichen Nutzungsansprüchen unverträglich, so dass der Bau einer Ortsumgehung dringend erforderlich ist.

Durch die „Neue Bahnhofstraße“ als direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die OU Wolgast können die Schwerverkehre der am Peenestrom gelegenen Gewerbegebiete und des Hafens direkt abfließen und belasten somit das innerstädtische Netz (Saarstraße/ Chausseestraße) von Wolgast nicht.

Die SKH Ingenieurgesellschaft, Schäfer Krentzlin Hamann mbH hat im Jahre 2006 eine Verkehrsuntersuchung für das Planungsumfeld erarbeitet und 2007 um den Teil 4 „Prognosehorizont 2020 - Achse 26 mit Vollanschluss Bahnhofstraße“ ergänzt. In diesen Untersuchungen wurden die regionalen Entwicklungen im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedlung sowie die allgemeine Verkehrszunahme bis 2020 berücksichtigt.

Die in diesen Verkehrsuntersuchungen prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2020 dienten als Grundlage für die Planungen zur B 111 OU Wolgast und der „Neuen Bahnhofstraße“. Diese Prognoseverkehrsmengen liegen u. a. den Leistungsfähigkeitsberechnungen, der Festlegung des Straßenquerschnittes und den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde und wurden auch für den Prognosehorizont 2030 bestätigt.

Die zu erwartenden Verkehrsmengen berücksichtigen auch die die Planungen der Stadt Swinemünde für die Errichtung einer neuen festen Swinequerung. Mit den Prognoseverkehrsmengen von 14.123 Kfz/24h für das Jahr 2030 unter Berücksichtigung des Swinetunnel ist keine höheren Verkehrsbelastungen für den Planungsabschnitt der B 111 im Bereich der geplanten OU Wolgast zu erwarten, als in der Objektprognose (DTV 15.600 Kfz/24h) bereits berücksichtigt sind.

Hinsichtlich der detaillierten Berechnungen wird auf die planfestgestellte Unterlage 1 – Erläuterungsbericht verwiesen.
Im März 2018 hat das BMVI die aktuelle Zielnetzprognose 2030 veröffentlicht. Das dieser Prognose zu Grunde liegende Straßennetzmodell umfasst nur die heutigen und die im Bau befindlichen Straßen, sowie die Realisierung der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ausgewiesenen Kategorien „Laufende und fest disponierte Projekte“ (FD) und „Vordringlicher Bedarf“ (VB).
Die Ergebnisse der BMVI Zielnetzprognose stellen eine Orientierungshilfe für Planungen im Bundesfernstraßennetz dar. Hieraus ergeben sich gegenüber der Objektprognose der OU Wolgast keine höheren Verkehrsbelastungen.
Die Werte der Objektprognose stellen eine Obergrenze für die prognostizierten Verkehrsbelastungen der B111 OU Wolgast dar und liegen somit hinsichtlich der verkehrlichen und schalltechnischen Untersuchungen sowie der Untersuchungen zu den Luftschadstoffen auf der sicheren Seite.

3.2.3 Planungsvarianten

3.2.3.1 Rechtlicher Ausgangspunkt

Bei der Abwägung verschiedener Planungsvarianten im Rahmen der Trassenwahl sind nach § 17 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Dabei können landesplanerische sowie verkehrs- und strukturpolitische Zielsetzungen als öffentliche Belange berücksichtigt werden.
Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Auswahl bei verschiedenen Trassenvarianten ist die Trassenwahl als Abwägungsentscheidung gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin zugänglich (§ 17 Satz 2 in Verbindung mit § 75 Abs. 1a Satz 1, Satz 2 VwVfG). Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn bei der Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entschieden wird. Allein relevant ist, dass die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich bestimmt wurden und ob die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten wurden. Die Anforderungen an die Abwägung beziehen sich somit auf das Abwägen bei der Planaufstellung an sich sowie auf die inhaltliche

Abgewogenheit des festgestellten Plans. (BVerwG 4C 21/74 vom 14.02.1975).
Ihre Rechtmäßigkeit hängt nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, darstellen würde.
Die Planfeststellungsbehörde darf im Rahmen der Alternativenprüfung eine Trassenvariante bereits dann auf der Grundlage einer Grobanalyse aus der weiteren Prüfung ausscheiden, wenn deren Verwirklichung mit einem nicht völlig auszuschließenden Risiko für einen öffentlichen Belang von überragend wichtiger Bedeutung verbunden ist und weitere Untersuchungen, die zu größerer Erkenntnissicherheit führen sollen, mit einem nicht vertretbaren finanziellen Aufwand verbunden wären (BVerwG 9 A 14/07). Die Planfeststellungsbehörde darf eine Alternativtrasse ferner verwerfen, wenn sie in ihrer straßenentwurfstechnischen Beurteilung Nachteile von solchem Gewicht aufweist, dass sich mit ihr das angestrebte Planziel in einem der Netzfunktion des Vorhabens entsprechenden Ausbaustandard nicht verwirklichen lässt.

3.2.3.2 Beschreibung der Varianten

3.2.3.2.1 Varianten der Trassenführung B 111 OU Wolgast

Unter Berücksichtigung der Raumwiderstände wurden in einem ersten Untersuchungsschritt sieben Varianten einer Trassenführung erarbeitet. Die Lage der untersuchten Varianten ist in Unterlage 3.1 (Übersichtslageplan) ersichtlich.
Von den sieben untersuchten Varianten verlaufen drei Varianten **(N1, N2 und N3)** nördlich und drei weitere **(S1, S2 und S3)** südlich der Stadt Wolgast. Diese Varianten beinhalten jeweils den Neubau einer Peenestromquerung. In Abhängigkeit von der Lage der Peenestromquerung waren jeweils lichte Durchfahrthöhen seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung benannt worden, die bei der Variantenbearbeitung Berücksichtigung fanden. Die geforderten lichten Durchfahrthöhen variierten von 50 m nördlich des Werftgeländes, 40 m bis zum Ende der Hafenanlage bis 27 m südlich der Hafenanlage.
Eine weitere Variante verläuft als sogenannte **Mittevariante (M1)** teilweise durch die Stadt Wolgast (parallel zu den Gleisen der UBB), wobei die bestehende Peenestrom-Klappbrücke weiter genutzt bzw. ein Brückenneubau in Parallellage vorgesehen ist.
Alle Varianten beginnen ca. 200 bis 400 m vor der derzeitigen Ziese-Brücke im Zuge der B 111 westlich von Wolgast. Das Ende der Baustrecke variiert bei den unterschiedlichen Trassenvarianten bis zu 1,1 km im Zuge der B 111 östlich von Mahlzow auf der Insel Usedom.

Im Zuge der Vorplanung ergaben sich durch die zunehmende Planungstiefe und durch Abstimmungen mit Dritten neue Erkenntnisse. Dies führte zu folgenden Anpassungen in Bezug auf die weitere Untersuchung der beschriebenen Varianten.

Die Nullvariante und die Varianten **S1, S2, N2 und M1** wurden aus nachfolgend genannten Gründen bei der weiteren Variantenuntersuchung nicht mehr berücksichtigt und nicht in die Umweltbetrachtungen im Zuge der UVS einbezogen.

Nullvariante

Der Verkehr der zweistreifigen Ortsdurchfahrt im Zuge der B 111 mit ihren unterschiedlichen Fahrbahnbreiten wird durch eine Vielzahl einmündender Stadtstraßen, davon fünf mit Lichtsignalanlagen, durch Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr sowie dicht angrenzende Gebäude stark behindert.
Insgesamt ist die vorhandene Ortsdurchfahrt durch das historisch gewachsene Stadtzentrum von Wolgast für den Gesamtverkehr unzureichend dimensioniert. Die vorhandenen Platzverhältnisse erlauben aber aufgrund der Bebauung keine Erweiterung der Verkehrsanlage.
Gemäß Verkehrsprognose für die Nullvariante ist mit einer Erhöhung der Verkehrsstärken von bis zu 17.300 Kfz/24h zu rechnen. Die Verkehrsstärken sind mit der vorhandenen Infrastruktur und den innerörtlichen Nutzungsansprüchen unverträglich.
Neben der engen Bebauung bringt insbesondere auch die Klappbrücke über den Peenestrom in Wolgast, bei der mehrmals täglichen Öffnung für den Schiffsverkehr, den gesamten innerstädtischen Verkehr innerhalb von Wolgast durch Überstauung wichtiger Knotenpunkte zum Erliegen.
Die B 111 ist zudem traditioneller Urlauberanfahrweg zu den überregional bedeutenden Tourismusräumen der Insel Usedom und nimmt daher saisonal schwerpunktmäßig auch diese Verkehre auf. Der Durchgangsverkehr in Wolgast beträgt ca. 44 % am gesamten Verkehrsaufkommen der Ortsdurchfahrt.
Die aktuelle Situation entlang der derzeitigen Bestandstrasse der B 111 ist durch die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen in Form von Lärm, Erschütterungen und Schadstoffbelastungen innerhalb der Altstadt von Wolgast sowie im weiteren Verlauf Richtung Mahlzow gekennzeichnet.
Die Lärmkartierung 2017 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie zeigt, dass das Umfeld der B111 im Stadtgebiet mit einem Lärmpegel (LDEN – 24 Std.-Pegel) zwischen > 55 dB(A) bis 75 dB(A) durchgängig belastet ist (LUNG 2017). Bei einer Zunahme des Verkehrs wird sich die Lärmsituation weiter verschlechtern und die Betroffenheit der Menschen erhöhen.
Hinzu kommen durch das hohe Verkehrsaufkommen bzw. den Durchgangsverkehr bedingte Unfallgefahren.

Die Situation entlang der Chausseestraße stellt sich ähnlich dar und bedeutet somit eine erhebliche Belastung für das Schutzgut Mensch (Wohn und Wohnumfeldfunktionen). Diese Belastungssituation wird sich nach den Prognosewerten entlang der B 111 für das Schutzgut Mensch vergrößern.
Zusätzlich ergibt sich ein städtebaulicher Nachteil aus dem Belastungseffekt für die Altstadt. Dadurch werden die Möglichkeiten der Entwicklung der Altstadt und ihrer touristischen Attraktivität behindert.
Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft sind sowohl im Bestand als auch in der Prognose die lufthygienischen Verhältnisse innerhalb der Ortslagen vor allem durch den Durchgangsverkehr mit dem hohen Schwerlastverkehr negativ bestimmt.
Zusammenfassend sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch bei Betrachtung der Nullvariante als besonders erheblich zu werten.
Die Nullvariante wurde lt. UVS (2002, Unterlage M 3.2) wegen den nachfolgend aufgeführten Gründen nicht weiterverfolgt:

- unzureichenden verkehrlichen Leistungsfähigkeit,
- erhebliche Betroffenheiten der Wohn- und Wohnumfeldsituation,
- teilweise Verlust von denkmalgeschützten Strukturen,
- aus städtebaulicher Sicht sowie
- aufgrund der baulichen Probleme.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Nullvariante durch die Überlagerung von Durchgangs-, Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr in der Ortsdurchfahrt der B 111 in Wolgast zu erheblichen Gefährdungen aller Verkehrsteilnehmer führt. Die Nullvariante stellt wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung der Verkehrsrelation, die bestehende stark angebaute Ortsdurchfahrt mit den ampelgeregelten Engstellen in der Altstadt und der regelmäßigen Stauerscheinungen an der Klappbrücke über den Peenestrom keine Alternative zu einer Ortsumgehung dar (vgl. BMVI 2018).

Variante S1

Variante S1 wird ersetzt durch Variante **S1a.**
Im Bereich der Peenestromquerung war eine Verschiebung der S1-Trasse um 120m in Richtung Süden zur Gewährleistung der uneingeschränkten Nutzung der vorhandenen Schiffsversuchsanlage der Peenewerft notwendig. Diese Variante erhielt die Bezeichnung **S1a**.

Variante S2

Die Variante S2 quert den Peenestrom im südlichen Bereich des Südhafens. Es wird Gelände

des Südhafens beansprucht. Im gesamten Bereich des Südhafens ist in Abstimmung mit der Hafenverwaltung das Ein- und Ausfahren sowie Anlegen von Schiffen und Booten zu gewährleisten. Daher ist im Hafenbereich eine lichte Durchfahrtshöhe von 40 m erforderlich. Im Hafen- bzw. Fahrwasserbereich ist das Setzen von Stützpfeilern nicht gestattet. Auf Grund der erhöhten Auflagen im Hafenbereich ist die Variante S2 nicht realisierbar. Somit scheidet die Variante S2 in den weiteren Betrachtungen der Variantenuntersuchung aus. Um wieder eine Alternative zur S3 zu erhalten, erfolgte eine Optimierung der Trasse S2 mit der Bezeichnung **S2opt.**

Variante N 2

Die Variante N2 ist nahezu identisch mit Variante N1, zeigt jedoch abschnittsweise ungünstigere Parameter, zerschneidet ein Windparksondergebiet und ist etwas länger. In Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wurde die Trasse N2 nicht weiterverfolgt.

Mittevariante M1

Bei der untersuchten Mittevariante M1 bleibt der Charakter einer Ortsdurchfahrt bestehen.
Die Variante verläuft teilweise durch die Stadt Wolgast parallel zu den Gleisen der UBB, wobei die bestehende Peenestrom-Klappbrücke weiter genutzt bzw. ein Brückenneubau in Parallellage vorgesehen ist.
Wegen unzureichender verkehrlichen Leistungsfähigkeit, erheblicher Betroffenheiten der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen, teilweisen Verlust von denkmalgeschützten Strukturen, aus städtebaulicher Sicht und Problemen bei der Verkehrsführung während der Bauzeit ausgeschlossen.
Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist unzureichend. Die planungsrelevanten Anforderungen an eine Bundesstraße mit hoher Verbindungsfunktion und Verkehrssicherheit werden nicht erfüllt.
Wohn- und Wohnumfeldfunktionen werden erheblich betroffen und denkmalgeschützte Strukturen gehen verloren. Probleme sind besonders aus städtebaulicher Sicht und bei Verkehrsführung während der Bauzeit zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter -Tiere, Pflanzen, Boden und Wohnumfeld – sind insbesondere im Bereich der Zieseniederung zu erwarten.
Der Vorhabenträger hat sich bei der Variantenwahl mit der mittleren Variante der OU Wolgast im Zuge der B 111 parallel zu den Bahnanlagen der UBB (UBB-Variante) auseinandergesetzt und 2015 die Bewertungsergebnisse in einem Gutachten dokumentiert.
Die Planfeststellungsbehörde macht sich nach umfassender Abwägung das Bewertungsergebnis des Gutachtens zu eigen.

Auf die intensive Auseinandersetzung mit der Mittevariante im Rahmen der Abwägung der Stellungnahme der UBB wird hingewiesen (Punkt 3.2.5.9.2 des Beschlusses).

Im Zuge des Planungsprozesses wurden die verbleibenden fünf Varianten (S1a, S2opt, S3, N1, N3 jeweils mit Hochbrücke) geprüft.

Nordvarianten

Variante N1

Die Variante **N1** beginnt ca. 400 m vor der derzeitigen Ziese-Brücke im Zuge der B 111 westlich von Wolgast. Die Ziese wird westlich unmittelbar neben der vorhandenen Brücke gequert und die Trasse zweigt westlich des Gewerbegebietes „Am Fuchsberg“ von der B 111 (alt) ab, läuft östlich der Stallanlagen an der Netzebander Straße vorbei auf das Industrie- und Gewerbegebiet Wolgast-Nord zu, folgt dort dem Verlauf der Karriner Straße, um südlich an Tierpark und Friedhof sowie nördlich am Baugebiet Katharinenberg vorbeiführend, schließlich im Norden der Halbinsel Spitzenhörn auf den Peenestrom zu treffen.
Die Querung des Peenestroms erfolgt mit einer geforderten lichten Durchfahrtshöhe von 50 m bei einer Länge des Brückenbauwerkes von 1.370 m. Nach Querung des Peenestroms erreicht die Trasse nördlich von Mahlzow die Insel Usedom und bindet östlich der Ortslage von Mahlzow an die bestehende B 111 an. Die Trassenlänge beträgt 7.928 m.

Variante N3

Die Variante **N3** nutzt auf einer Länge von ca. 2,7 km zunächst den Verlauf der Kreisstraße VG 22 bis südlich von Groß Ernsthof, verläuft dann südlich der Grämitzniederung und des Weidehofes ostwärts, um ca. 700 m nördlich der Gustav-Adolf-Schlucht auf den Peenestrom zu treffen.
Die Querung des Peenestroms erfolgt mit einer geforderten lichten Durchfahrtshöhe von 50 m bei einer Länge des Brückenbauwerkes von 1.680 m. Auf Usedomer Seite endet das Brückenbauwerk ca. 500 m südlich der Ortslage Zecherin im nördlichen Teil des Feuchtgebietes der Brühswiesen. Weiter führt die Trasse in südöstliche Richtung, um im Bereich des Maimoores zunächst die Bahntrasse zu queren und schließlich westlich von Ausbau Bannemin die bestehende B 111 zu erreichen. Die Trassenlänge beträgt 10.755 m.

Südvarianten

Variante S1a (Vorzugsvariante Raumordnung)

Die Variante S1a zweigt im Bereich der Ziesequerung von der bestehenden B 111 ab, um vorbei am Schanzberg nach Süden zu schwenken. Westlich des Parks Belvedere werden Kleingartenanlagen gequert. Über die Bahnhofstraße, die Gleisanlagen und die südlich der Deponie am Pang gelegenen Fläche des Angler- und Motorbootvereins erreicht die Trasse den Peenestrom.

Die Querung des Peenestroms erfolgt mit einer Durchfahrtshöhe von 40 m ü MW und erreicht die Insel Usedom nördlich der Sauziner Bucht. Die Länge des Brückenbauwerkes über die Bahnhofstraße, den Gleisen der UBB und dem ca. 550 m breiten Peenestrom beträgt insgesamt 1.336 m.
Nach Querung der Kreisstraße VG 26 geht es weiter in nordöstliche Richtung. Der Anschluss an die Bestandstraße der B 111 erfolgt südwestlich des Maimoores. Die Trassenlänge beträgt 6.728 m.

Variante S2opt.
Die Variante S2opt. zweigt wie Variante S1a von der bestehenden B 111 ab, schwenkt dann aber schon rund 400 m westlich des Schanzberges nach Südosten ab. Entsprechend erfolgt die Querung der Kleingartenanlagen rund 700 m weiter südwestlich, bevor die Trasse am südlichen Rand des Hafengeländes auf den Peenestrom trifft.
Die Brückenquerung wird mit einer Durchfahrtshöhe von 27 m ü MW ausgeführt und erreicht die Insel Usedom am Großen Ochsenberg südwestlich von Sauzin. Die Länge des Brückenbauwerkes über die Bahnhofstraße, die Gleise der UBB und dem ca. 570 m breiten Peenestrom beträgt insgesamt 1.040 m.
Östlich des Großen Ochsenberges durchschneidet die Trasse ein Feuchtgebiet. Die Ortslage Sauzin wird südlich und östlich umgangen. Von Sauzin an verläuft die Trasse zunächst parallel zur Kreisstraße VG 26 in nordöstliche Richtung. Die Anbindung an die bestehende B 111 erfolgt etwa an gleicher Stelle wie bei der Variante S1a.
Die Trassenlänge beträgt 8.142 m.

Variante S3
Die Trassenführung der Variante **S3** entspricht weitgehend der Variante **S2opt.** jedoch wird die Peenestromquerung und der auf Usedomer Seite anschließende Trassenabschnitt dahingehend variiert, dass der Große Ochsenberg und das östlich anschließende Feuchtgebiet südlich umgangen werden.
Die Brückenquerung wird mit einer geforderten lichten Durchfahrtshöhe von 27 m ü MW vorgesehen. Die Länge des Brückenbauwerkes über die Bahnhofstraße, die Gleise der UBB und den ca. 620 m breiten Peenestrom beträgt insgesamt 1.125 m.
Südöstlich von Sauzin trifft die Trasse auf die Variante **S1a** und verläuft von da an bis zum Bauende mit dieser identisch. Die Trassenlänge beträgt 8.620 m.

Achse 26 (Feststellungstrasse)
Die Achsenführung der Achse 26 entspricht im östlichen Drittel weitgehend dem Verlauf der Vorzugsvariante S1a.

Die Brücke über den Peenestrom ist mit einer Länge von 1.465 m und einer Durchfahrtshöhe von 42 m ü MW konzipiert.
Die Trassenlänge der Ortsumgehung beträgt 6.625 m, die der Neuen Bahnhofstraße 865 m.

Zunächst wurde von den fünf verbleibenden Varianten unter Berücksichtigung aller Schutzgüter die Variante (Variante S 1a) mit dem geringsten Eingriff ausgewählt.
Die Variante S1a stellt bereits die Vorzugslösung der Raumordnung dar. Die Vorteile dieser Variante resultieren aus ihrer relativ ortsnahen Trassenführung. Dadurch besitzt sie die kürzeste Trassenlänge und damit den geringsten Flächenverbrauch. Zudem ist die Nutzung vorbelasteter Bereiche ein Vorteil, v. a. hinsichtlich Landschaftsbild und Fauna. Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion im Süden der Stadt Wolgast können durch Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden.
Nach Kenntnis der Pläne der Peenewerft zum Neubau eines Docks erfolgte eine weitere Optimierung und Modifizierung des Verlaufs der Variante S 1a an die Erweiterungspläne der Werft und an die Belange der Schifffahrt in Form der Achse 26.
In der Gegenüberstellung der beiden Varianten Var. S1a und Achse 26 stellt die Achse 26 gegenüber der Var. S1a v. a. eine Optimierung bzgl. der Flächeninanspruchnahme durch die anfängliche Lage auf der Bestandstrasse und die längere Brücke dar. Weiterhin verläuft sie nicht ganz so nah am Ort und weist damit geringere Beeinträchtigungen der Wohnfunktion im Süden der Stadt Wolgast auf. Bei qualitativer Betrachtung sind zudem die geringere Inanspruchnahme von sehr hoch bedeutenden Biotopen und die teilweise Schonung des Park Belvedere, der gleichzeitig als Jagdgebiet für Fledermäuse dient, zu nennen.

Im Ergebnis ist die Achse 26 als günstigste Linie zu betrachten. Die vorliegende Planung mit der Achse 26 stellt damit das Ergebnis der Abstimmungen und der vorausgegangenen Planungsschritte dar.

3.2.3.2.2 Varianten der Peenestromquerung

Alle Nord- und Südvarianten beinhalten den Neubau einer Peenestromquerung. Dabei wurden die folgenden Querungsmöglichkeiten betrachtet:

- Hochbrücke
- Klappbrücke und
- Tunnel

Variante Hochbrücke

Die Gesamtlänge einer Brücke über den Peenestrom wird insbesondere durch die geforderte lichte Durchfahrtshöhe und die sich daraus ergebenden Rampenlängen bestimmt. Bei den Süd-

varianten sind neben der Querung des Peenestroms die Gleisanlagen der Usedomer Bäderbahn, die Bahnhofstraße sowie weitere Straßen und Wege im Ufer- bzw. Hafenbereich zu berücksichtigen.
Es wurden folgende Tragsysteme betrachtet:

- gevoutete Deckbrücke (Y-Rahmenbrücke)
- Bogenbrücke
- Fachwerkbrücke
- Schrägseilbrücke / Zügelgurtbrücke.

Variante Klappbrücke

Bei Ausführung einer Klappbrücke kann die Gesamtlänge des Bauwerks aufgrund der niedrigeren Gradiente und des Wegfalls der erforderlichen Anrampungen erheblich reduziert werden.
Für die Ausbildung der Klappbrücke wurden folgende Tragsysteme betrachtet:

- Ausführung als Waagebalkenkonstruktion
- Ausführung als Klappbrücke mit tiefliegendem Gegengewicht

Variante Tunnel

Diese Variante wurde für die Variante **N1** und die Variante **S1a** untersucht, da nur diese beiden Trassenvarianten mit einem Tunnel als Peenestromquerung FFH-verträglich sind.
Aus dem Regelquerschnitt der freien Strecke resultiert das Erfordernis eines Gegenverkehrstunnel. Die Varianten Absenktunnel bzw. Schildtunnel wurden für die Trassenvarianten N1 und S1a näher betrachtet.

Absenktunnel

Die Herstellung als Absenktunnel ist nur im Bereich des Peenestroms möglich. Hierzu wird entlang der Trasse im Peenestrom eine Absenkrinne von max. 12 m Tiefe ausgebaggert. In den Landbereichen müsste die Herstellung des Tunnels in offener Bauweise in entsprechend großen Geländeeinschnitten erfolgen. Um die Tunnellänge zu minimieren, wurde für die an den Tunnel anschließenden Trogbereiche ein Voreinschnitt vorgesehen.

Schildtunnel

Die Herstellung als Schildtunnel würde mit einer Tunnelbohrmaschine und nachfolgenden Tübbingausbau erfolgen. Bei dieser Variante sind die bauzeitlichen Eingriffe im Peenestrom deutlich geringer als beim Absenktunnel, aus technologischen Gründen ist jedoch eine größere Mindestüberdeckung über der Gewässersohle erforderlich. Dies führt zu einer wesentlich größeren Gesamtlänge des Tunnels. Die Übergangsbereiche zum Gelände würden analog zum

Absenktunnel als Tunnel in offener Bauweise bzw. als Trogbauwerk mit entsprechenden Voreinschnitten ausgebildet.

3.2.3.2.3 Varianten der Neuen Bahnhofsstraße

Die untersuchten Alternativen zur Neuen Bahnhofstraße unterteilen sich in zwei Teilabschnitte:

- einen ortsnahen Teilabschnitt (Variantenabschnitte 1 bis 3), der den Anschluss der Ortsumgehung an die Stadt Wolgast umfasst sowie
- einen Teilabschnitt, der die Neue Bahnhofstraße sowie deren Anschluss an den hafennahen Ortsteil bestimmt (Variantenabschnitte a bis c).

Die Variantenabschnitte 1, 2 und 3 unterschieden sich bzgl. der Einordnung des Knotenpunktes West in der Trasse der geplanten Ortsumgehung. Der Knotenpunkt West verbindet in allen Varianten die vorhandene B 111 sowie die Bahnhofstraße mit der Ortsumgehung.

- Variante 1 ist westlich des Postweges eingeordnet.
- Variante 2 befindet sich in Höhe der Querung des vorhandenen Postweges.
- Variante 3 schließt an die vorhandene Leeraner Straße an.

In allen drei Varianten sind die Anschlüsse an den vorhandenen Postweg sowie die Anbindung der Kleingartenanlage berücksichtigt.

Die Teilabschnitte a-c variieren im Abstand der Neuen Bahnhofstraße zur Ortsumgehung. Der Teilabschnitt a hat den größten Abstand, Teilabschnitt b liegt in der Mitte und Teilabschnitt c verläuft dicht an der Trasse der geplanten Ortsumgehung.

Beim Vergleich der Linien wurden die c-Varianten aufgrund der weitgehenden Trassenbündelung als günstigste ermittelt. Geschont werden insbesondere die Wohnbebauung an der Chausseestraße und an der südlichen Bahnhofstraße, die Kleingartenanlage am Zieseberg und der Naherholungsraum westlich der Stadt Wolgast. Der unvermeidbare Eingriff in die Kleingartenanlage oberhalb der Bahnhofstraße wird durch die Bündelung minimiert.

Die „Neue Bahnhofstraße“ mit einer Länge von ca. 897 m ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete in die Kategorie VS III einzuordnen. Als Stadtstraße erfolgt die Trassierung nach RASt 06. Der Anschluss der alten Bahnhofstraße wird auf das notwendige Maß im Knotenpunktbereich mit ausgebaut.

Straßenbegleitender Radweg an der Neuen Bahnhofsstraße

Entsprechend des im Anhörungsverfahren vorgetragenen Anliegens und des Beschlusses der Stadt Wolgast vom 11.09.2019 hat der Vorhabenträger die Planung ergänzt und parallel zur Fahrbahn auf der Südseite einen Radweg mit einer Breite von 2,50 m angeordnet. Dazu ist im Bereich von Bau-km 100+660 bis 101+155 neben dem Radweg eine Stützwand (H =1,50 m) erforderlich.

3.2.4.2.4 Varianten des Radweges an der Kreisstraße VG 26

Der Radweg wird straßenbegleitend an der Kreisstraße VG 26 geführt. Die Führung des Radweges auf der westlichen Straßenseite der Kreisstraße VG 26 wird der Bebauung in der Ortslage Sauzin besser gerecht als eine Radwegführung auf der östlichen Seite.

3.2.3.3 Variantenabwägung

3.2.3.3.1 Varianten der Trassenführung B 111 OU Wolgast

Die Trassenfindung für die Ortsumgehung Wolgast erfolgte in mehreren aufeinander aufbauenden stets weiter detaillierten Planungsstufen.

Im Rahmen eines Variantenvergleiches wurden die folgenden 5 Varianten untersucht:

S1a, S2opt, S3, N1 und N3 jeweils mit Hochbrücke.

Die betrachteten Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in Art und Umfang des Eingriffes in das städtebauliche Umfeld und das Stadtbild.

Raumordnung und Städtebau

Einflüsse auf das Stadtbild haben die Lage der Varianten sowie deren Höhenentwicklung, die maßgeblich von den Anforderungen an die lichten Durchfahrtshöhen unter der jeweiligen Peenestrom-Brücke geprägt wird.

Besonders nachteilig hinsichtlich des Stadtbildes sind die beiden Nordvarianten N1 und N3 zu bewerten, da deren über 50 m hohe Bauwerke in dem flach gewellten Gelände weit zu sehen sind und das Stadtbild nachhaltig negativ beeinflussen.

Die Variante S1a verläuft durch das Hafen- und Werftgelände. Ihre Wirkung auf das Stadtbild ist jedoch nicht so nachhaltig wie bei den nördlichen Lösungen, da die Höhe und Länge der Peenestrom-Brücke deutlich geringer ausfallen. Zudem ist das durchschnittene Industriegelände von sehr geringer Bedeutung für Aufenthalts- und Erholungsfunktionen.

Die Varianten S2opt und S3 sind für das Stadtbild am positivsten zu bewerten, da sie nur 27 m lichte Höhe für die Peenestrom-Brücke benötigen.

Verkehrsverhältnisse

Die Überlagerung von Durchgangs-, Liefer-, Rad- und Fußgängerverkehr in der Ortsdurchfahrt der B 111 in Wolgast führt zu erheblichen Gefährdungen aller Verkehrsteilnehmer. Bei den untersuchten Varianten entfällt der Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt, wodurch die Verkehrssicherheit erheblich erhöht wird.

Alle Varianten der Ortsumgehung sind aus verkehrlicher Sicht in etwa gleich zu beurteilen.

Die ermittelten Belastungen der Ortsumgehung und die daraus folgenden Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrt bieten keinen Grund, eine der Nord- und Südvarianten aus verkehrlicher Sicht aus dem Vergleichsverfahren auszuschließen.

Umweltverträglichkeit

Alle fünf untersuchten Varianten sind mit erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen in Naturhaushalt und Landschaft verbunden sind. Den Hauptkonfliktbereich stellt dabei in allen Varianten die Querung des Peenestroms dar, deren negative Auswirkungen schwerpunktmäßig die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie das Landschaftsbild betreffen. Dementsprechend ist die Vorzugsvariante im Sinne der am relativ konfliktärmsten Variante zu verstehen.
Die Varianten N3, N1, S2opt. und S3 werden aus Vogelschutz-Sicht und die Varianten S2opt. und S3 zusätzlich auch aus FFH-Sicht als nicht verträglich im Sinne des § 34 BNatSchG betrachtet.
Unter Berücksichtigung aller Schutzgüter ergibt sich eindeutig die Variante S1a als Vorzugsvariante. Die Vorteile dieser Variante resultieren auch aus ihrer relativ ortsnahen Trassenführung. Dadurch besitzt sie zum einen die kürzeste Trassenlänge mit der Folge eines vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs. Andererseits ist hier die Nutzung vorbelasteter Bereiche ein Vorteil, insbesondere mit Blick auf die Aspekte des Landschaftsbildes und der Fauna. Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion im Süden der Stadt Wolgast können durch Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden. Als Schwerpunktkonflikt ist der Verlust von Kleingärten und von Teilflächen des Parks Belvedere zu sehen.
Einzig die Variante S1a kann durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen in ihren Beeinträchtigungen soweit reduziert werden, sodass die Beeinträchtigungen nicht mehr als erheblich zu werten sind und das Vorhaben damit als verträglich im Sinne des § 34 BNatSchG angesehen werden kann.
Aufgrund der genannten Umstände ist die Variante S1a die Variante aus den Voruntersuchungen, die der weiteren Entwurfsbearbeitung zugrunde gelegt werden kann.

Flächenbedarf

Der Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen variiert von 8,1 ha bei Variante S1a bis zu 12,4 ha bei Varianten N1 und N3. Forstflächen werden bei allen Varianten in keinem nennenswerten Maße beansprucht.
Der Flächenbedarf variiert von 26 ha bei Variante S1a bis zu 34,3 ha bei der Variante S3.

Wassergewinnungsgebiete

Lediglich die Variante N3 berührt die Wasserschutzzone III eines Wassergewinnungsgebietes. Die daraus resultierenden Mehrkosten für notwendige Schutzmaßnahmen gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen im Wasserschutzgebieten (RiStWag) finden in der Kostenschätzung Berücksichtigung.

Überschwemmungsgebiete

Teile des Untersuchungsgebietes gelten als hochwassergefährdete Flächen. Diese umfassen alle Niederungsgebiete, die unterhalb des Bemessungshochwasserstandes liegen, wobei von der theoretischen Annahme ausgegangen wird, dass vorhandene Hochwasserschutzanlagen ohne Wirkung wären. Das Bemessungshochwasser wird am Peenestrom in Krummin mit 2,15 m ü. HN angegeben.
Hinsichtlich der Bewertung der Varianten zu diesem Kriterium ergibt sich keine Rangfolge, da die betroffenen Bereiche insbesondere die Peenestromniederung durch ein hohes Bauwerk (Hochbrücke) bei allen Varianten überspannt werden und somit im Zuge der Ortsumgehungstrasse keine baulichen Anlagen zum Hochwasserschutz notwendig werden.

Bebaute Gebiete

Der Eingriff in bebaute Gebiete ist bei der Variante S1a am größten und bei der Variante N3 am geringsten. Die Gebäudeabbrüche und deren Entschädigung finden in der Kostenschätzung Berücksichtigung. Daher erfolgt keine gesonderte Wertung.

Wirtschaftlichkeit der Varianten

Im Zuge der Vorplanung wurde eine detaillierte Untersuchung der fünf Varianten bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit durchgeführt.
Die Südvarianten sind aufgrund ihrer Baulänge und der geringeren Höhe des Peenestrombauwerkes deutlich kostengünstiger. Trotz der wesentlich kürzeren Baustrecke ist S1a geringfügig teurer als S2opt und S3. Dies liegt an den höheren Bauwerkskosten bei der Variante S1a.

Die planfestgestellte Trassenführung basiert auf der im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in der Landesplanerischen Beurteilung vom 02.03.2004 ausgewiesenen Vorzugsvariante S 1a als raum- und umweltverträglichste Linie.
Im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung der Vorzugsvariante S 1a, unter Berücksichtigung der Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung und der zu beachtenden neuen Zwangspunkte (z. B. vorgesehene Erweiterung der Werft Wolgast) ergaben sich weitere Anpassungen in der Trassenführung. Dies hatte vor allem eine geänderte Achse zur Querung des Peenestroms zur Folge. Bei allen alternativen Trassen wurde darauf geachtet, dass diese nicht den linienbestimmten Korridor der Variante S1a verlassen.
Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen berücksichtigen die aktuelle und perspektivische Verkehrsentwicklung unter Beachtung der Fertigstellung des Swinetunnels und die daraus resultierenden geänderten Verkehrsströme im Umfeld des Bauvorhabens und auf der Insel Usedom.

Vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens wurden im Rahmen der Entwurfsplanung folgernde Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- Usedomer Bäderbahn (UBB)
- Peenewerft
- WSA Stralsund
- Wolgaster Hafengesellschaft mbH
- StAUN Ueckermünde
- Landesamt für Kultur und Denkmalpflege
- Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V
- Bergamt Stralsund
- Amt für Landwirtschaft Ferdinandshof
- Landesforst M-V
- Wehrbereichsverwaltung

Die perspektivischen Ausbau-/Erweiterungsabsichten der UBB, der Peenewerft, des Südhafens, die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen-, Bahn- und Schiffsverkehrs haben in der Optimierung der weiteren Planung mit der geforderten nutzbaren Durchfahrtshöhe der geplanten Peenestrombrücke von 42 m, bei der Optimierung der Pfeilerstandorte sowie der Bauwerksgestaltung Berücksichtigung gefunden. Der gesamte lichte Raum zwischen den Pfeilern der Peenestrombrücke über der Wasserstraße wird, wie vom zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) mit Schreiben vom 05.12.2011 gefordert, von jeglicher Bebauung freigehalten.
Weiterhin wurden die Änderungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Wolgast im Bereich westlich der Bahnhofsstraße zur Optimierung der Trassenführung genutzt. Die in der Vorplanung als Wohngebiet ausgewiesene Fläche westlich der Bahnhofstraße ist mit Änderung des Flächennutzungsplanes als Grünfläche ausgewiesen.
Dort vorhandene Wohnhäuser sind zwischenzeitlich abgebrochen worden. Dadurch wurde es möglich, die Trasse im Hafenbereich weiter südlich, weitestgehend über unbebaute Flächen zu führen. Somit werden Beeinträchtigungen durch Überbauung und durch den landseitigen Uferpfeiler vermieden.
Der Ausschleifpunkt aus der vorhandenen B 111 am Beginn der Baustrecke wird in den Bereich unmittelbar östlich der vorhandenen Einmündung der Kreisstraße VG verschoben.
Dadurch wird eine Eingriffsminderung in Bezug auf die Ziesequerung und Zieseniederung erzielt. Die Flächen südlich der Ziesequerung wurden im Rahmen der Kartierungen zum LBP als hochwertig nachgewiesen und zeigen gemäß Baugrundgutachten zudem ungünstige Boden- und Grundwasserverhältnisse auf.

Die Brücke über die Ziese ist als Ersatzbauwerk in Trassenlage vorgesehen.

Trassenfindung von Variante S1a zu Achse 26

Die Vorzugsvariante **S1a** wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Randbedingungen weiter optimiert. Dazu hat der Vorhabenträger umfangreiche Variantenuntersuchungen innerhalb des 500 m breiten Korridors der Variante **S1a** durchgeführt, die schrittweise über die Achsen 14, 16 und 22 zu der planfestgestellten Trassenführung, bezeichnet als Achse 26, führen.
Der Entscheidungsprozess ist nachvollziehbar in Unterlage 1 unter Punkt 3.1.7.3 und 3.1.7.4 und Anlage 2D (Allgemein verständliche nicht technische Zusammenfassung/ UVP-Bericht) und Unterlage 12.1.1 dokumentiert.

In chronologischer Form wird die Trassenfindung der vorliegenden optimierten Linie (Achse 26), wie folgt dargelegt.

Vorzugsvariante S1a

Die inhaltliche Umsetzung der Prüfauflagen erforderte einen Variantenvergleich mit dem Ergebnis, dass in der Linie S1a keine wirtschaftlich vertretbare Überbrückung des Peenestromes möglich ist. Aus diesem Grund hat der Vorhabenträger eine Verwindung auf dem Bauwerk 5 außerhalb des Hochpunktes zuzulassen und die Schrägneigung auf max. 6 % zu beschränken. Die Längsneigung sollte maximal 4,1% betragen.
Die unter diesen Aspekten vorgenommene Variantenuntersuchung wies Achse 14 als insgesamt günstigste Linie aus, welche als Vorzugslösung für die weitere Bearbeitung festgelegt wurde.

Achse 14

Bei der Beurteilung der Achse 14 wurde von einem unveränderten Fahrwasser im Bereich des Peenestromes ausgegangen. Diese Annahme basierte auf den bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Aussagen des WSA zur Peenestromquerung (keine Ausbauabsichten für die Bundeswasserstraße). Mit Schreiben des WSA Stralsund vom 10.08.2006 wurden jedoch umfangreiche Ausbauabsichten im betreffenden Planungsraum angezeigt (Verbreiterung und Vertiefung des Fahrwassers nördlich der Tonne PN 58). Weiterhin wurden auch durch die Peenewerft bis dahin nicht bekannte Erweiterungsabsichten am südlichen Rand des Werftgeländes mitgeteilt. Die Peenewerft plant hier den Neubau eines Docks, in dem bis zu 190 m lange Schiffe gefertigt werden sollen. Insbesondere bei den Ausdockvorgängen mit bis zu 300 m langen Verbänden hätte sich für die Brückenpfeiler in Achse 14 ein erhebliches Konflikt- und Gefährdungspotential ergeben.
Auch aus diesen Gründen wurde eine Alternative zur Achse 14 erforderlich.

Der Vorhabenträger hat daher die Planungen mit in südlicher Richtung verschobenen Achsen unter Beibehaltung des linienbestimmenden Korridors der Achse S1a fortgesetzt.
Das Fahrwasser hat südlich der Tonne PN 58 eine ausgewiesene Breite von nur 40 m.
Aufgrund der vorab beschriebenen Änderungen in der Flächennutzungsplanung wurde es möglich, die Trasse im Hafenbereich weiter südlich, über weitestgehend unbebaute Flächen zu führen.
Wie in der Linie S1a war bei Achse 14 das Tragwerk der Hauptöffnung zunächst als gevouteter Stahlverbund-Hohlkasten mit einer Stützweite von max. 150 m und einer lichten Höhe von 42 m im Fahrwasserbereich vorgesehen.
In Abstimmung mit dem WSA und den Hafenanliegern erfolgte die Anordnung der Hauptöffnung zunächst festlandseitig. Gemäß einer Stellungnahme des WSA Stralsund vom 01.12.2006 wurde die Hauptöffnung dann jedoch bis an den östlichen Rand des vorhandenen Fahrwassers verschoben. Das Bauwerk vergrößerte sich auf eine Gesamtlänge von 1.548 m.
In der Strom- und Schifffahrtspolizeilichen Stellungnahme des WSA Stralsund vom 13.04.2007 wurde auf Grundlage der Auswertung der „Simulationsuntersuchung zum Befahren des Südlichen Peenestroms im Bereich der Peenewerft GmbH bis zum Südhafen Wolgast“ eine Wasserfläche in der Achse 26 fixiert, die von jeglicher Bebauung freizuhalten ist. Diese Forderung des WSA erfasst die gesamte Wasserfläche zwischen dem Ufer auf der Festlandseite (Westen) und der Uferzone an der Halbinsel „Alte Schanze“ (Insel Usedom). Gemessen in der Brückenachse hat dieser Bereich eine Länge von ca. 264 m.
Außerdem wird darin ein 180 m breiter Manövrierraum gefordert, in dem eine lichte Höhe von 42 m einzuhalten ist. Entsprechend dieser Forderungen mussten daraufhin die Vorplanungen der Peenestrombrücke grundlegend überarbeitet werden.

Umfangreiche Variantenuntersuchungen (Achsen 16, 22) führten hier zur aktuellen, planfestgestellten Achse 26.
Die Optimierungen der Linie bis zur Achse 26 betrifft vor allem den Hafenbereich auf der Festlandseite und die Anschlussstelle Bahnhofstraße. Der linienbestimmende Korridor der Variante S1a wurde bei der Prüfung aller alternativen Trassen nicht verlassen.
Die Achse 26, liegt im linienbestimmenden Korridor der Variante S 1a, so dass keine neue Linienbestimmung zur Abwägung erforderlich war.

Achse 26

Wertung aus straßenbaulicher Sicht

In Linie der Achse 26 ist ein Brückenbauwerk über den Peenestrom vorgesehen. Die Forderungen des WSA sind eingearbeitet.

Die planfestgestellte Linie der B 111 OU Wolgast (Achse 26) beginnt unmittelbar östlich der Einmündung der Kreisstraße VG 22 bei Bau-km 0+460, schwenkt dort aus der vorhandenen Trasse der B 111 heraus und umfährt die Ortslage Wolgast im Süden. Der Peenestrom wird etwas südlich der Tonne 58 unmittelbar vor der Halbinsel der Sauziner Bucht gequert. Nach Querung des Peenestroms schwenkt die Trasse in einen gestreckten nordöstlichen Verlauf, um westlich von Mahlzow bei Bau-km 6+795 wieder in die vorhandene B 111 einzumünden.
Folgende Brückenbauwerke sind vorgesehen:

- BW 01 - Brücke im Zuge der B 111 über die Ziese (Abschnitt der B 111 vor Ausschwenkpunkt),
- BW 05 - Brücke im Zuge der B 111 über den Peenestrom,
- BW 06 - Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 26 über die B 111,
- BW 07 - Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 27 über die B 111,
- BW 08 - Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die B 111.

Die in der Linienbestimmung geplanten Bauwerke:

- BW 02 - BW im Zuge Rampe KP West (vormals planfreie Anbindung der B111n an B111),
- BW 03 - Überführung Postweg,
- BW 04 - Weg zur Kleingartenanlage,
- BW 09 - Wirtschaftsweg 2,
- BW 10 - BW im Zuge der Rampe KP Ost (vormals planfreie Anbindung der B111n an B111)

können auf Grund von durchgeführten Planungsoptimierungen in Abstimmung mit der Stadt Wolgast und landwirtschaftlichen Betrieben entfallen.
Die Verknüpfung der vorhandenen B 111 mit der OU erfolgt im Osten über eine abgekröpfte Führung der vorhandenen B 111 an die OU und eine plangleiche Anbindung.
Im Westen wird die Stadt Wolgast über die städtische „Leeraner Straße“ angeschlossen.

Um den Schwerverkehr zur Peenewerft und weiteren ansässigen Firmen im Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße aus der Innenstadt von Wolgast zusätzlich herauszunehmen, hat die Stadt Wolgast den Anschluss der „Neuen Bahnhofstraße“ als Neubau beschlossen (separates Projekt). Der Anschluss erfolgt plangleich an die OU am Knotenpunkt West. Mit der „Neuen Bahnhofstraße“ ist somit auch die Erschließung des Hafens gesichert.

<u>Umweltauswirkungen</u>
Die optimierte Linie Achse 26 ist in Teilabschnitten (z.B. Zieseniederung, Park Belvedere) aus Umweltsicht verbessert worden und ist im Bereich der Peenestromquerung weiterhin FFH-verträglich.

Die Trasse wurde im Bereich der Querung des Peenestroms weiter nach Süden verschwenkt. Eine Querung der ökologisch sensiblen Halbinsel Alte Schanze die als Bautabuzone ausgewiesen ist, wird vermieden. Damit wird jegliches Andienen des Baufeldes der Pfeilerstandorte am nördlichen Uferbereich der Halbinsel über die Alte Schanze ausgeschlossen. Als Bautabuzone ist darüber hinaus das ökologisch sensible Kliff am Ostufer des Peenestroms unterhalb des östlichen Widerlagers der Brücke über den Peenestrom ausgewiesen. Auch hier kann die Errichtung des östlichsten Pfeilerstandortes (Achse 180) nicht von Land, sondern nur mittels entsprechender Behelfe vom Peenestrom aus erfolgen. Das Einschieben des Überbaus bzw. die Errichtung des Überbaus im Freivorbau über die Bautabuzonen hinweg ist allerdings möglich.

Für die folgenden Schutzgebiete wurde eine aktualisierte FFH–Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt (siehe Unterlage 12.3):

- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302)
- Europäisches Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA)

Mit den Anbindungen der OU an die vorhandene B 111 im Westen und im Osten durch flächensparende Kreisverkehre und durch den Wegfall von fünf Brückenbauwerken ergaben sich eine Eingriffsverringerung und zugleich eine Kostenminderung.
Die Vorgaben für die Querung des Peenestroms führten zu einem deutlich aufwendigeren Querungsbauwerk und somit zu deutlich höheren Kosten.

Aufgrund der Abweichung der planfestgestellten Trasse (Achse 26) von der Lage der raumgeordneten Variante S1a wurden die Planfeststellungsunterlagen mit einer vergleichenden Gegenüberstellung aus umweltfachlicher Sicht auf Ebene der Umweltverträglichkeitsstudie ergänzt. Dazu wird auf den Materialband 3.5 verwiesen.
Insgesamt ist festzustellen, dass beide Varianten mit erheblichen Beeinträchtigungen in Naturhaushalt und Landschaft verbunden sind. Einer der Hauptkonfliktbereiche stellt bei beiden Achsvarianten die Querung des Peenestroms dar, deren negative Auswirkungen schwerpunktmäßig die (Teil-) Schutzgüter Tiere und das Landschaftsbild betreffen.

In Bezug auf die verkehrliche Entlastung ergeben sich keine Unterschiede der Varianten S1a und Achse 26, die zu wesentlichen anderen Entlastungswirkungen von Wolgast führen würden.

Im Ergebnis der vorgenommenen vergleichenden Gegenüberstellung der Variante S1a und der Achse 26 analog zur Methodik der UVS (Stand: 2002, Unterlage M 3.2) bezogen auf die Betroffenheit der Schutzgüter stellt sich die Achse 26 als günstigste Variante dar.

Die ermittelten Beeinträchtigungen der zu betrachtenden Schutzgüter durch die Variante S1a und die Achse 26 unterscheiden sich in der Gesamtbetrachtung landseitig sowie in den jeweiligen Betroffenheiten der Schutzgüter nur gering voneinander. Gegenüber der Variante S1a stellt die Achse 26 insbesondere eine Optimierung bzgl. der geringeren Flächeninanspruchnahme durch die anfängliche Lage auf der Bestandstrasse und die größere Brückenlänge dar.
Zudem resultieren die Vorteile der Achse 26 aus der nicht ganz so dichten ortsnahen Trassenführung und damit der geringeren Beeinträchtigung der Wohnfunktion im Süden der Stadt Wolgast. Qualitativ sind die geringere Inanspruchnahme von sehr hoch bedeutenden Biotopen und die Schonung des Park Belvedere, der gleichzeitig als Jagdgebiet für Fledermäuse dient, zu nennen.

Den Schutzgütern Boden und Wasser, wenn auch weniger entscheidungserheblich, kommt aufgrund der jeweiligen irreversiblen Flächeninanspruchnahme von wertvollen Böden eine Bedeutung in der Gegenüberstellung zu. Somit resultiert die günstigere Beurteilung der Achse 26 vor allem aus der kürzeren landseitigen Streckenführung sowie der Nutzung der Bestandstrasse östlich der Zieseniederung und dem damit einhergehenden geringeren Flächenverbrauch, insbesondere von wertvollen Niederungsböden.
Trotzdem sind durch die Achse 26 z. B. im Bereich der Peenequerung weiterhin Konflikte wie Barrierewirkungen und Kollisionsrisiken gegeben. Großräumiger wirken die Landschaftsbildveränderungen durch die längere Brückenlänge und die schräge Linienführung über den Peenestrom bei der Achse 26.

Bezogen auf faunistische Wirkungszusammenhänge weist die Achse 26 gegenüber der Variante S1a höhere Risiken hinsichtlich möglicher betriebsbedingter Kollisionen und Störreize auf. Gleiches gilt für Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH- und SPA-Gebietes sowie auch für die zu berücksichtigenden Belange des Artenschutzrechts. Jedoch können nach den vorliegenden entsprechenden Untersuchungsergebnissen bei beiden Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der jeweiligen Erhaltungsziele in den beiden Natura 2000-Gebieten sowie das Eintreten von Verbotstatbeständen durch Schadensbegrenzungs-, Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden.
Im Ergebnis ist die Achse 26 günstiger als die Variante S1a zu bewerten.

Mit Schreiben vom 09.03.2016 wurde vom Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern bestätigt, dass die im Zuge der Entwurfsplanung vorgenommene Trassenanpassung für die Achse 26 eine zulässige Optimierung darstellt, bei der die Raumordnungsziele vollumfänglich Berücksichtigung finden (siehe Materialband 4).

3.2.3.3.2 Varianten der Peenestromquerung

Brücke über den Peenestrom (BW 5)

Im Zuge der Optimierung der Planung hat der Vorhabenträger vier Brückenvarianten für die Querung des Peenestroms (Seewasserstraße), davon drei mit obenliegendem Tragwerk als Bogen-, Zügelgurt- und Extradosed-Brücke, sowie einer Variante mit untenliegendem Tragwerk als Rahmen-Brücke, mit gegenüber der Vorplanung kürzeren Hauptstützweiten näher untersucht und einem Variantenvergleich unterzogen.

Im Ergebnis des Vergleichs der untersuchten Varianten wurde die vorherige Bogen-Konstruktion verworfen und die Variante der Extradosed-Brücke bevorzugt.
Bestandteil des Variantenvergleiches war auch eine Bewertung unter Umweltgesichtspunkten, insbesondere von möglichen Zulassungsrisiken durch die Schutzanforderungen des Habitat- und Artenschutzes und die besonderen Anforderungen aus der Lage in regelmäßig genutztem Rast- und Vogelzuggebiet.

Zur Brückenkonstruktion wurden die zwischen 2016 und 2017 erneut durchgeführten Untersuchungen zur Avifauna ausgewertet und hinsichtlich Artenschutzaspekte und Gebietsschutz (SPA-Verträglichkeit) beurteilt. Im Ergebnis einer durchgeführten Risikoanalyse wurde die bis dahin favorisierte Extradosed-Konstruktion durch fachtechnisch optimierte Lösung der Brückenkonstruktion in Form einer Zügelgurtbrücke, unter Berücksichtigung der o. g. Umweltaspekte und der technischen Möglichkeiten, ersetzt.

Das Tragwerk der Brücke bildet eine Zügelgurtkonstruktion. Über den Pylonen spannen die leicht geschwungenen Zügelgurte, an denen der Fahrbahnträger biegesteif angeschlossen ist. Hauptgestaltungselemente sind, neben dem Fahrbahnträger mit Hohlkastenquerschnitt, die Pylone, die in den Tragebenen geneigten Zügelgurte. Durch die gewählte Konstruktionsform der Zügelgurtbrücke werden infolge der guten Wahrnehmbarkeit der Brückenteile mögliche Kollisionen von querenden Vögeln weitestgehend minimiert.

Die Entwicklung der Brückenkonstruktion von der Bogenbrücke über die Extradosed- zur Zügelgurtbrücke liegen die über viele Jahre geführten Untersuchungen zur Avifauna, durchgeführte Risikoanalysen sowie Untersuchungen zu den konstruktionstechnischen Möglichkeiten zu Grunde. Die Ergebnisse sind im Materialband 3 dokumentiert.

Tunnel

Die Variante Tunnel führt im Endzustand im Vergleich zur Brückenlösung zwar zu einer verminderten Beeinträchtigung des Landschaftsraumes. Gegenüber einer Brückenlösung kommt es zu erheblich höheren Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten und negativen Auswirkungen, wie z. B. die konzentrierten Schadstoffimmissionen im Bereich der Tunnelportale, die erheblichen bauzeitlichen Eingriffe in den Landschaftsraum durch lange und tiefe Geländeeinschnitte und in den Peenestrom sowie die ggf. negativen Auswirkungen auf den Grundwasserstrom sowie die Nachteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

In der Abwägung der Landesplanerischen Beurteilung vom 02.03.2004 wurde eine Tunnelvariante wegen des um das ca. 4-fache höheren Kostenvolumens gegenüber einer Hochbrücke als nicht umsetzbar ausgeschlossen. Der Vorhabenträger hat 2017 die Kosten unter Berücksichtigung der Fortschreibung der Planung hinsichtlich der Zügelgurtbrücke überprüft. Zusätzlich sind noch die hohen jährlichen Betriebskosten zu berücksichtigen.

Im Ergebnis erweist sich die Tunnelvariante weiterhin als nicht zumutbare Variante. Auch aktuell liegt ein Kostenverhältnis zwischen Tunnel und Planfeststellungsvariante in der Größenordnung vor, welche im ROV zum Ausschluss der Tunnelvariante führte.

3.2.3.3.3 Varianten der Neue Bahnhofsstraße

Für den Anschluss der Bahnhofstraße an die Ortsumgehung wurden 3 Hauptvarianten (Varianten 1-3), mit jeweils 3 Untervarianten (Varianten a-c), untersucht. Alle Varianten sind südlich der Ortsumgehung angeordnet. Die untersuchten Varianten sind unter Punkt 3.2.3.2.3 dargestellt.

Die Variantenabwägung zur Neuen Bahnhofstraße unterteilt sich in zwei Teilabschnitte:
einen ortsnahen Teilabschnitt (Variantenabschnitte 1 bis 3), der den Anschluss der Ortsumgehung an die Stadt Wolgast umfasst sowie einen Teilabschnitt, der die Neue Bahnhofstraße sowie deren Anschluss an den hafennahen Ortsteil bestimmt (Variantenabschnitte a bis c).

Teilabschnitt c verläuft so dicht wie möglich an der Trasse der geplanten Ortsumgehung.
Aus Sicht der Straßen- und Verkehrsplanung unterscheiden sich die Varianten nicht maßgeblich.
In Bezug auf die Umwelt einschließlich des Schallschutzes zeigen die Varianten 1c, 2c und 3c Vorteile.
Im Hinblick auf die Belange Dritter schneiden die Varianten 1c, 2c und 3c am günstigsten ab.
Die Varianten mit der Führung durch die Einschnittlage „c“ weisen das relativ geringste Konfliktpotential auf.
Ausschlaggebend für Bevorzugung der Varianten 1c bis 3c ist die weitgehende Trassenbündelung, die mit diesen Varianten erzielt wird. Geschont werden insbesondere die Wohnbebauung

an der Chausseestraße, die Wohnbebauung an der südlichen Bahnhofstraße, die Kleingartenanlage am Zieseberg und der wichtige Naherholungsraum westlich der Stadt Wolgast. Der unvermeidliche Eingriff in die Kleingartenanlage oberhalb der Bahnhofstraße wird durch die Trassenbündelung der Ortsumgehung und der Neue Bahnhofstraße minimiert, indem eine zweifache Zerschneidung mit jeweils zweiseitiger Verlärmungswirkung vermieden wird.
Die Variantenführung durch die Einschnittlage „c“ ist FFH-verträglich.

Die Variante 3c wurde im Planungsprozess dahingehend optimiert, dass der Postweg direkt an die Neue Bahnhofstraße angeschlossen wird und damit ein Brückenbauwerk entfällt. Ebenso ist die Anbindung zur Kleingartenanlage direkt an den Postweg möglich.

Die Planfeststellungsbehörde kommt in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Variante 3c für die Neue Bahnhofstraße die vorteilhafteste und wirtschaftlichste Variante ist.
Die Variante 3c einschließlich der Ergänzung der Planung der Neuen Bahnhofsstraße durch einen südlich gelegenen straßenbegleitenden Radweg wird als Vorzugsvariante planfestgestellt.

3.2.3.3.4 Variante des Radweges an der VG 26

Parallel zur Kreisstraße VG 26 wird ein straßenbegleitender Radweg neu angelegt und über das Bauwerk 6 geführt.
Der Radweg wird unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Erreichbarkeit der vorhandenen, bebauten und bewohnten Grundstücke westlich der Kreisstraße trassiert.

3.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren und erfolgt zunächst getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen umweltbezogener und nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit anderen als den umweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Das Ergebnis dieser Bewertung fließt anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.
Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe des geltenden Rechtes.

3.2.4.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

<u>Wohnen</u>

Eine Inanspruchnahme von dem Wohnen dienenden Flächen erfolgt nicht.
Das Wohnumfeld als Teilaspekt der Betrachtungen der Beeinträchtigung des Schutzgutes

Mensch durch bauliche Flächeninanspruchnahme ist nur in Wolgast betroffen.
Die Überbauung von Kleingärten und Zerschneidung der Kleingartenanlage Belvedere sowie wird als erheblich nachteilige Auswirkung des geplanten Vorhabens auf diese Flächen von hoher bis mittlerer Bedeutung bewertet. Es erfolgt ein Verlust von über 80 Kleingartenparzellen, die der Erholung der städtischen Bevölkerung dienen. Auch die Zerschneidung der Anlage und die Beeinträchtigung von Freiflächen zwischen den Gärten und dem Park Belvedere wird als erheblich beeinträchtigend für das Wohnumfeld gewertet.
Die Kleingartenanlage Belvedere befindet sich an der Ortsrandlage von Wolgast und unmittelbar am Park Belvedere. Der Gesamtraum Kleingartenanlage und Park Belvedere umfaßt eine sehr große, weitläufige Fläche nahe Wolgast und bietet trotz des Vorhabens großzügige Freiräume für Naherholungssuchende.
Durch die Wahl der Trasse von B 111 und hier parallel verlaufender Neuer Bahnhofstraße wird eine Bündelung der neuen Verkehrstrassen vorgenommen, die die Inanspruchnahme und die Durchschneidung auf nur einen Korridor reduziert.
Somit konnten die Beeinträchtigungen von Gartenparzellen südwestlich der Böschungskante für den Einschnitt der Neuen Bahnhofstraße verringert werden.

Die verbleibende Inanspruchnahme der Flächen durch die Vorzugsvariante ist unvermeidbar. Sie kann auch nicht ausgeglichen werden, was die Belange des Wohnumfeldes der Menschen angeht. Dieser Konfliktschwerpunkt hat in der Variantenwahl Eingang gefunden. Dennoch hat diese Variante den Vorzug erhalten. Das übergeordnete öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Wohnumfeld.

Die erdrückende Wirkung der Brücke auf die gewerbliche Bebauung im Hafen wird als nicht erheblich bewertet, da es sich vorwiegend um gering bedeutsame Gewerbestandorte handelt. Einzig die Wirkung auf das Grundstück Gemarkung Wolgast, Flur 11, Flurstücke 9/8 und 5/52 durch Überspannung, Verschattung und unmittelbar angrenzend befindlichen Pfeiler 50, alles mit einer Höhe von ca. 38 m, wird als erheblich nachteilig für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, bewertet.
Die Nutzung des Gebäudes zum Wohnen, die dem Betriebsinhaber des im Gebäude zulässigen Gewerbes eingeräumt ist, und von welcher tatsächlich Gebrauch gemacht wird, ist der Gesundheit des Menschen nicht mehr zuträglich, sobald das Vorhaben gebaut wird und in Betrieb geht. Diese Annahme wird nach Auswertung höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Wirkungen großer Bauwerke auf Nachbarn gestützt, siehe u.a. BVerwG 4 A 44/00; Bay VwGH Urteil vom 10. September 2007 – 22 B 06.2707 –, juris; OVG NW vom 6.6.1990, DVBl 1991, 389/391 und schon BGH vom 8.11.1979, DVBl 1980, 285.

OVG Lüneburg 7 KS 78/06 arbeitet die Bewertung in entsprechenden Fällen mit weitern Nachweisen aus.
In der Beurteilung des vorliegenden Einzelfalls kommt es zur Feststellung der verbleibenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkung auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit.
Die Lage des Brückenpfeilers und der Achse des Bauwerkes darüber sind weder minder- noch vermeidbar. Die Planung der Trasse ist in dieser Variante die planfestzustellende Lösung. Maßnahmen zum Schutz der Bewohner des Wohnteiles des Gebäudes sind nicht möglich.
Wegen der erheblichen erdrückenden Wirkung durch den Pfeiler und das darüber liegende Tragwerk der Brücke mit an dieser Stelle bereits ca. 38 m Höhe sind gesundheitliche Schäden für die Bewohner wahrscheinlich. Die Bewohner können der baulichen Situation mit dem massiven Betonpfeiler 50 und dem stets schräg über ihnen befindlichen massiven Bauwerkskörper der Brücke zukünftig nie mehr ausweichen und erleben die Brücke täglich und das auf die nächsten Jahrzehnte im unmittelbarsten Wohnumfeld, dem eine besondere Bedeutung für die menschliche Gesundheit zugesprochen wird.
Dauerhaftes Leben unter einer hohen Brücke mit einer obenauf befindlichen Bundesstraße direkt neben einem starken Betonbrückenpfeiler sowie tägliche Verschattung von Sonneneinstrahlung ruft bei einem gesunden Menschen psychische Schäden hervor beziehungsweise verstärkt vorhandene Belastungsstörungen. Neben den erheblichen negativen Auswirkungen durch die erdrückende Wirkung und der Verschattung durch Pfeiler und Brücke als bauliche Fakten rufen neugeschaffene Umfeldsituationen unter Brückenbauwerken und an großen Betonflächen erfahrungsgemäß negative Nachfolgehandlungen auf den Plan, wie Sprayervandalismus und illegale Müllablagen oder ähnliches.
Eine solche Atmosphäre wird direkt bei dem Wohnhaus geschaffen und dürfte ebenfalls negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Bewohner sowohl hinsichtlich der physischen als auch der psychischen Gesundheit haben.
Um dieser nicht bewältigten erheblichen nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut Mensch und seine Gesundheit abzuhelfen, ist in der Zulassungsentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde die unzumutbare Problemlage zu lösen.
Dazu wird auf die Entscheidung 1.3 und Abwägung unter Punkt 3.2.6 verwiesen.

<u>Lärm</u>
Es können mit dem Baustellenbetrieb bei Einsatz von Schlagrammen die gebietsspezifischen Richtwerte der AVV Baulärm tags sowie mit dem Baustellenbetrieb nachts (ohne Schlagrammen wegen der Bauzeitenregelungen) überschritten und damit erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgelöst werden. Diese nachteiligen Auswirkungen sind allerdings mit dem vom Vorhabenträger vorgesehenen Lärmminderungskonzept soweit minimierbar, dass die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm gewährleistet ist.

Diese Planung stellt sicher, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden. Bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen durch Baulärm auf die Bevölkerung in Wolgast, am Peenestrom und auf Usedom zu erwarten sind.
Bezüglich betriebsbedingter Lärmimmissionen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an zwei Wohngebäuden an der Leeraner Straße überschritten und können aus bautechnischen Gründen nicht mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen bewältigt werden. Hier sieht der Planfeststellungsbeschluss Anspruchsgrundlagen für passive Lärmschutzmaßnahmen an den Fenstern und ggf. Fassadenteilen der betroffenen Immissionsorte vor. Gesundheitsgrenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags werden eingehalten.

Im Übrigen werden die relevanten Immissionsgrenzwerte im Bereich schutzwürdiger Bebauung und Wohnumfeldnutzung der Kleingartenanlage Belvedere mittels Lärmschutzwänden eingehalten beziehungsweise nicht überschritten. Diesbezüglich sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht gegeben.

3.2.4.2 Schutzgut Tiere

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Durch Überbauung und weitere Einwirkungen des Vorhabens während der Bauzeit, durch die Anlage und betriebsbedingt werden Habitatsflächen der Tiere zerstört oder unbrauchbar gemacht.
Die Auswirkungen sind grundsätzlich für die meisten Tierarten relativ gering und nicht erheblich. Für einzelne Tierartengruppen ist das differenziert zu betrachten und mit anderen Bewertungen versehen.

<u>Vogelzug Zug- und Rastvögel</u>

Wegen der Errichtung einer beidseitigen Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über den Peenestrom (Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{FFH}) entstehen keine oder keine erheblichen anlage- und betriebsbedingten Vorhabenswirkungen für den Zug- und Rastvogelbestand.

Die überregionalen Zugvogelbewegungen werden durch die neue Peenebrücke nicht erheblich beeinträchtigt. Thermiksegler wie Greifvögel meiden den Überflug über das offene
Meer und nutzen daher die kürzesten Seepassagen, die westlich vom Vorhaben liegen. Da ziehende, die Thermik ausnutzende Greifvögel aufgrund ihrer Tagaktivität und ihrer sehr guten optischen Wahrnehmung die Bauteile des BW 05 mit großer Wahrscheinlichkeit sehr gut und frühzeitig erkennen können und zudem aufgrund ihrer Flughöhe (Ausnutzen der Thermik) relativ

hochfliegen, spielt das Kollisionsrisiko dieser Arten mit dem BW 05 keine Rolle.
Kraniche ziehen ebenfalls mehrheitlich weiter westlich und nutzen von Skandinavien kommend die Route Südschweden und Rügen zum Festland (vgl. ebd.). Daher ist die Bewertung des Kollisionsrisikos von Kranichen mit dem BW 05 von nachrangiger Bedeutung.
Limikolen ziehen zumeist in großer Höhe (ca 2.000 m) aus ihren arktischen Brutgebieten über die Ostsee hinweg ins Wattenmeer der Nordsee. Die Jungvögel ziehen dagegen in kleinen Schritten entlang der Küsten und rasten dabei mehrfach in Windwatten. Im Frühjahr ziehen fast alle Limikolen in großer Höhe vom Wattenmeer aus nach Westsibirien. Ihre mittlere Flughöhe beträgt dabei ca. 2.000 m Aufgrund des genannten Flugverhaltens ist das Kollisionsrisiko mit dem BW 05 für Limikolen ebenfalls von nachrangiger Bedeutung.
Hinsichtlich der als eher relevant für Kollisionsrisiko mit der Anlage Brücke gelten einige Singvogelarten und Wasservogelarten, hier besonders Gänse, Enten und Säger, sowie Rallen.
Diese Arten sind jedoch wiederum durch die Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{CEF} vor erheblichen Auswirkungen wegen signifkant steigender Kollisionszahlen durch das Bauwerk gefeit. Darauf wird im Artenschutzfachbeitrag ausführlich eingegangen. Mit dem Verweis auf dort aufgeführte Aussagen kommt die Prüfung zum Ergebnis, dass keine Effekte, die eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung durch die Anlage und den Betrieb auf dem Bauwerk für den Vogelzug mit sich bringen, zu erkennen sind.

Auch werden keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen wegen Verlusten von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln auftreten, da der Vorhabenträger über zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung zur Vermeidung des Verlustes (Vermeidungsmaßnahme 1.1 V_{CEF}). Vorkehrungen trifft.
Für die Greifvögel und Eulen, die häufig an Straßennebenräumen auf Mäusejagd gehen, wird mittels (Vermeidungsmaßnahme 1.8 V_{CEF}) Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als Nahrungshabitat für Greifvögel die Umweltauswirkung durch potentielles Schaffen von Bedingungen mit der Folge von Kollisionen der Vögel mit dem Verkehr vermieden.

<u>Fledermauszug</u>
Ohne gefestigte Erkenntnisse zum Fledermauszug im zu betrachtenden Raum bestehen Unsicherheiten über den Bestand. Es bestehen Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Bewertung der Umweltauswirkungen auf die Fledermausarten Rauhhautfledermaus und Großer Abendsegler in ihrem Zugverhalten in und von Richtung Skandinavien über die Peene.
In Ermangelung belastbarer Erkenntnisse bestehen trotz Vorrichtung einer Kollisionsschutzwand auf der Peenebrücke weiterhin Annahmen, dass erheblich nachteilige Umweltauswirkungen für dieses Schutzgut nicht ausgeschlossen werden können.

Seeadler

Die Brutreviere der Seeadler liegen wahrscheinlich außerhalb der geplanten Trasse – ein neuer Horststandort auf der Alten Schanze ist zwar vermutet, aber nicht durch die Fachbehörde (LUNG) bestätigt worden. Anlagen- bzw. betriebsbedingte Verluste von Brutpaaren durch Überbauung oder akustische/visuelle Beeinträchtigung von Brutrevieren sind für diese Art ausgeschlossen.
Während der Bauzeit sind Störungen bis zur Vergrämung am Horst bei Mahlzow nicht auszuschließen. Da Seeadler jedoch mehrere Horststandorte unterhalten, ist eine Brut an einem anderen Horst möglich, so dass die Störung an dieser Stelle als nur geringfügige Auswirkungen haben kann. Die Horstschutzzone wird nicht berührt.

Es sind Überflüge über die geplante Brücke anzunehmen. Wegen der guten Sichtbarkeit der Brücke als Anlage ist bei regulären Wetterbedingungen kein Kollisionsrisiko durch Seeadler mit dem Bauwerk zu erwarten. In Schlechtwettersituationen bewegt sich der Seeadler i.d.R. nicht auf Jagd und im Revier. Außerdem ist durch artspezifische Eigenschaften (gute Sehfähigkeit, schnelle Reaktionsfähigkeit, gute Flugeigenschaften) das Schlagrisikos am Bauwerk für die Art Seeadler sehr gering,
Zum Schutz vor grundsätzlich nicht anzunehmenden Kollisionen mit Kfz ist die Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{FFH} vorgesehen (Kollisionsschutzwand auf dem Bauwerk). Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Die Effektdistanzen bzw. für Seeadler werden nicht erheblich beeinträchtigt, obwohl Seeadler relativ störungsempfindlich gegenüber baulicher Tätigkeiten v.a. mit beweglichen Aktionsräumen von Baumaschinen in der Luft sind. Bauzeitlich wird das Jagdrevier über der Peene gestört und die Seeadler vergrämt. Die Dauer der Bauzeit für das Bauwerk mit geschätzten fünf Jahren kann hier erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für die Seeadler mit sich bringen, da so zu lange ein Jagdrevier in relativer Nähe zum Horst bei Mahlzow entfällt.
Der Vorhabenträger hat keine Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen für den Seeadler aufgenommen. Eine relevante erhebliche nachteilige baulich bedingte Störung ist daher anzunehmen.

Der Seeadler ist gem. „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (BMVBS 2010) als besonders kollisionsgefährdete Vogelart anzusehen. Seeadler suchen zuweilen nach Aas u. a. nehmen sie auch größere überfahrene Tiere (z. B. Wildunfälle) auf Straßen auf und sind aus diesem Grund stark kollisionsgefährdet. Außerhalb des Peenestroms verläuft die Trasse überwiegend innerhalb der offenen Agrarlandschaft, teilweise auch im Siedlungsbereich.
Die (Vermeidungsmaßnahme 1.8 V_{CEF}) Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als

Nahrungshabitat für Greifvögel ist nicht geeignet, den Seeadler von Straßenrändern fernzuhalten, da seine Beute dort verunglückte größere Säugetiere sind, die beim Queren mit Fahrzeugen kollidiert sind. Diese Opfer halten sich nicht lebensgewohnheitsgemäß an den Straßenrändern auf.
Es verbleiben also erhebliche betriebsbedingte nachteilige Umweltauswirkungen für den Seeadler hinsichtlich Kollisionsgefährdung mit Verkehr auf der B 111 auf den Landstrecken.

Amphibien

Für die Lebensräume der Amphibien im Bereich der Ziese sieht der Vorhabenträger Schutzvorkehrungen während der Bauzeit vor. Die Auswirkungen während der Bauzeit sind damit weniger erheblich für die Amphibien.
Auf Usedom entstehen für Amphibien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, da hier das Vorhaben die Schwerpunktlebensräume nicht berührt bzw. die Bautabuzone negative Auswirkungen auf Lebensräume und Individuen in der Sauziner Bucht ausscheiden läßt. Betriebsbedingt entsteht keine Kollisionsgefahr, da das Vorhaben hier über die Brück verläuft.

Reptilien

Den möglichen nachteiligen Umweltauswirkungen während der Bauzeit durch die Baufeldfreimachung auf die Eidechsenhabitate und Populationen werden durch die Vermeidungsmaßnahme 1.7 V_{CEF} „Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes, Abfangen im Baufeld und Umsetzen von Eidechsen in als vorgezogene Maßnahme verbesserte Habitate südwestlich von Wolgast“ weitestgehend ausgeschlossen.
Die anlagenbedingten Habitatsverluste und Durchschneidungen bzw. Trennung von Populationen sind zwar erheblich, werden aber durch die Möglichkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bewältigbar. Der Vorhabenträger hat in seinem LBP entsprechende Maßnahmen aufgelegt.

Fließgewässerorganismen

Fließgewässerorganismen erfahren keine erheblichen Auswirkungen.
Während der Bauzeit an der Ziese kommt es durch die Behelfsumfahrung vorübergehend zu zusätzlicher Verschattung im direkten Umfeld der vorhandenen Brücke. Das hat wegen des kleinen Anteils am Gesamtbestand der Fließgewässerorganismen keine nachteiligen Auswirkungen, zumal die bauzeitliche Belastung in vorbelastetem Bereich liegt.
Gegen havariebedingte Schadstoffeintritte hat der Vorhabenträger Schutzmaßnahmen vorgesehen.
Die Entwässerung von etwa auf den Straßenkörper gelangende Havarieschadstoffe werden

über die Straßenentwässerung abgeleitet und von der Ziese ferngehalten. Erhebliche nachteilige Auswirkungen treten so nicht auf.
Die während der Bauzeit denkbaren Gewässertrübungen sind durch den Spundwandeinbau erheblich reduziert und soweit sie auftreten durch die Fließgewässereigenschaft ohne erhebliche Begleiterscheinungen für die Fließgewässerorganismen ohne erhebliche Nachteile zu bewerten.

Das Gesamtgewässervolumen der Peene ist im Verhältnis zu den betroffenen Beständen so groß, dass die Veränderungen durch den Bau und die Anlage der Peenebrücke auf den Gesamtlebensraum unwesentlich bleibt.

Käfer

Die Vermeidungsmaßnahme 1.1 V_{CEF} „Zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung zur Vermeidung des Verlustes von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28.02.“, die zwar für die Brutvögel als Bestandteil des gesamten Schutzgutes Tiere vorgesehen ist, dient auch dem Schutz von Laufkäfern und anderer Käferarten vor erheblichen Tötungszahlen. Die Käfer sind in der zulässigen Zeit der Baufeldfreiräumung jahreszeitlich bedingt nicht aktiv (Winterstarre). Nur insoweit sich in der Winterstarre befindliche Käfer auf den Baufeldflächen vergraben haben, werden diese Einzelexemplare als nicht erheblicher Anteil der Gesamtpopulation abgängig. Eine erhebliche nachteilige Wirkung insgesamt kann ausgeschlossen werden.
Der Flächenabgang geeigneter Habitate bau- und anlagenbedingt ist in der Gesamtschau nicht erheblich.

Tagfalter und Widderchen

Der Verlust von Lebensraum für Tagfalter und Widderchen durch den Bau und die Anlage der Straße ist ausgleichbar.
Die betriebsbedingten Kollisionsrisiken sind zum Teil vermeidbar, da der Vorhabenträger als Vermeidungsmaßnahme die Straßennebenräume und Böschungen nicht als attraktiven Lebensraum für Tagfalter und Widderchen ausgestaltet, sie also nicht gezielt in diesen Verkehrsraum lockt und sie so dem Kollisionsrisiko aussetzt. Die unvermeidbaren Kollisionen mit Todesfolge für Tagfalter und Widderchen im Straßenverkehr bewegt sich im allgemeinen Quantum des Kollisionsrisikos und erhöht sich nicht signifikant, so dass diese Auswirkungen als nicht erheblich bewertet werden.

Brutvögel

Auch wenn durch bauliche Aktivitäten, die Anlage des Vorhabens und durch den Verkehr betriebsbedingt Lebensraumbereiche der Brutvogelarten wegfallen bzw. in gewissen Effektdistanzen nicht mehr bezogen werden, sind die Auswirkungen dennoch als unerheblich zu bewerten. Es liegen bei den Brutvogelarten keine seltenen Vorkommen mit sehr hohem Wert vor. Es werden i. d. R. sehr hohe Individuenzahlen angetroffen. Vorhabenbedingte Störungen betreffen daher nur Bruchteile der lokalen Population ohne erhebliche nachteilige Wirkungen auf diese Fauna.
Für Brutvögel – speziell Greifvögel mit Jagdverhalten entlang von Straßenböschungen wird über die Vermeidungsmaßnahme einer eventuellen erheblichen Beeinträchtigung durch vermehrte Kollisionen bei Betrieb der Straße entgegengewirkt. Die Maßnahmen 1.1 V_{CEF} dient dem Schutz von Brutvögeln ebenso wie die Einrichtung der Kollisionsschutzwände, so dass hinsichtlich der bauzeitlichen nachteiligen Umwelteinwirkungen wirksam entgegengewirkt wird und die betriebsbedingten Auswirkungen ebenfalls unterhalb einer Erheblichkeitsschwelle bleiben.

Fische

Baubedingt und anlagenbedingt wirkt das Vorhaben wegen Gründungen/Pfähle nur unerheblich auf die Fische aus. Gründungen und Pfähle bringen nur punktuelle Eingriffe, Flächeninanspruchnahmen und Lebensraumverluste im Gewässer bzw. Gewässerbett mit sich, die im Verhältnis zur Größe des Peenestroms als geringfügig erachtet werden können.
Die minimal veränderte Fließgeschwindigkeit im Nahbereich der Brückenpfeiler hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Fischfauna (z. B. Beeinflussung von Fischwanderwegen, Verkleinerung von strömungsberuhigten Bereichen).

Die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme 1.15 V_{FFH} ist gleichzeitig eine Maßnahme zur Schadensbegrenzung für das FFH-Gebiet (GGB) DE 2049-302.
Ziel der Maßnahme ist die Vermeidung einer nicht auszuschließenden erheblichen Schädigung von Individuen der relevanten Arten Hecht und Zander sowie der potentiell auftretenden Art des Störs *(Acipenser oxyrinchus)* durch eine sonst beim Einrammen der Spundwände entstehende Schall(druck)wirkung. Physiologische Schädigungen an Individuen an deren Schwimmblasen werden über den Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des “ramp up-Verfahrens“ vermieden, da die langsame Erhöhung der Schallfrequenz das natürliche Meideverhalten der Fische in einen Bereich außerhalb der Schall(druck-) wirkung begünstigt.
Sedimentaufwirbelungen während der Bauzeit werden weitestgehend durch das bautechnische Vorgehen der Pfeilergründungen innerhalb von Spundwandkästen vermieden. Es wird tagsüber gebaut. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Verschleierungen im Wasser durch Sedimentaufwirbelungen zum Nachteil von Fischen sind nicht zu erwarten.

Darüber hinaus werden Beeinträchtigungen der allgemeinen Fischfauna, die der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie mit dem Ziel der Erhaltung und der Erreichung eines guten Umweltzustandes unterliegen und in diesem Zusammenhang die Fischfauna der Küstengewässer (hier: Peenestrom - Oberflächenwasserkörper nach WRRL) umfasst, vermieden.
Hinsichtlich der potentiellen FFH-relevanten Art Stör ist keine erhebliche nachteilige Auswirkung während der Bauzeit zu erwarten.
Da Störe meist nachts wandern, spielen Sichtverhältnisse zur Orientierung eine untergeordnete Rolle. Eine Störung des Wanderverhaltens der Art durch Sedimentaufwirbelungen wird daher ausgeschlossen.

Fledermäuse

Um den Tötungsrisiken von Fledermäusen durch Fällung oder Abriss besetzter Bäume und Gebäude entgegenzuwirken, ist die Vermeidungsmaßnahme 1.2 V_{CEF} vorgesehen. Auch die bauzeitlichen Beschränkungen schützen die Fledermäuse vor baubedingten Tötungs- und Störungsrisiken. Erhebliche nachteilige baubedingte Umweltauswirkungen bezüglich der Fledermäuse werden nicht gesehen.
Für die Quartierverluste der Fledermäuse in Wolgast, Park Belvedere und Kleingartenanlage, sowie auf Usedom, Alte Schanze, werden mittels vorgezogener und bereits genehmigter und baulich umgesetzter CEF-Maßnahmen neue Quartierangebote geschaffen.

Mittels Monitoring überprüft die Planfeststellungsbehörde die Wirksamkeit und behält sich ergänzende Maßnahmen vor, so das für die Fledermaushabitatsverluste keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen bilanzieren lassen.

Für die Fledermäuse sieht der Vorhabenträger außerdem die Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{CEF} Kollisionsschutzwände an der Straße und der Peenebrücke in allen Bereichen vor, in denen ein Bestand an Fledermäusen verzeichnet wird. Das reduziert die potentiellen betriebsbedingten Tötungsverluste deutlich auf ein unerhebliches Maß.

Säugetiere

Hinsichtlich der Säugetiere in den Allerweltsarten werden keine erheblichen Umweltauswirkungen entstehen.

Fischotter

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraum des Fischotters im Bereich der Ziese sind nicht erheblich. Bauzeitlich bedingt kommt es zu Störungen eines Streifgebietes mit Tagesverstecken, die jedoch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand der

Fischotter in diesem Habitatsgebiet bedeutet.
Der Ersatzneubau der Ziesebrücke befindet sich in großen, außerhalb der Wirkzonen befindlichen Radien zu Weibchenrevieren, so dass es weder zu bauzeitlichen noch zu anlagenbedingten negativen Auswirkungen kommen wird. Betriebsbedingte Auswirkungen der B 111 in Nähe der Ziese werden sich im Verhältnis zum vorherigen Zustand verbessern, da mittels Leiteinrichtungen und Querungshilfen der Vermeidungsmaßnahme 1.6 V_{CEF} **(**Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für Fischotter und Biber an der Ziesebrücke (BW 01) und der Behelfsbrücke während der Bauzeit (Sperr- und leitzäune, zwei temporäre Trockendurchlässe während der Bauzeit, zwei dauerhafte Trockendurchlässe an der Anlage) Durchlässe) verhindert wird, dass die Fischotter wie früher die Straße queren und totgefahren werden.

Im Zuge der Peene, die als Verbindungsgewässer zwischen Festlandquartieren und Inselhabitaten dient, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten. Das Bauwerk Peene wird wasserseitig angedient. Der Schiffsverkehr entspricht den vorbelasteten Szenerien, die das Wanderverhalten schon seither bestimmen. Da der Fischotter v.a. nachtaktiv ist, verändert sich die Schiffsbewegungsfrequenz kaum zum Ist-Zustand.
Während der Bauzeit ist allerdings die Bildung von Sedimentfahnen möglich. Zur Reduzierung der Sedimentfahnen ist die Errichtung der Pfeiler- und Hilfspfeilergründungen innerhalb wasserdichter Spundwandkästen vorgesehen. Aus den verbleibenden Sedimentfahnen ergeben sich ebenfalls nur lokale Störwirkungen. Aufgrund der Großflächigkeit der Otterreviere und der großräumigen Vernetzung der Otterlebensräume sind keine Auswirkungen auf die lokale Population oder Einzeltiere anzunehmen.
Die aus dem neuen Brückenbauwerk über den Peenestrom resultierende Silhouettenwirkung und Verschattung sind für Fischotter ohne Relevanz.

Sollte bauzeitlich bedingt eventuell eines der nahe an den Rammorten für die Brückenpfeiler befindlichen Weibchenreviere für Jungtieraufzucht gestört werden, zieht die Fischotterfamilie um in störungsärmere Bereiche. Der Umzug – auch mit Jungtieren - wird als unbedenklich eingestuft, das die Tiere in keine kollisionsgefährlichen Sachverhalte geraten und Jungtiere immer mitgeführt werden. Ausweichsgeeignete Habitatsräume sind vorhanden.

Die Habitate auf Usedom in den Uferbereichen der Alten Schanze und der Sauziner Bucht werden anlagenbedingt – und ebenso betriebsbedingt, weil auf dem Bauwerk befindlich – keine nachteilige Umweltauswirkung auf die Fischotter erfolgen, da das Bauwerk die Habitate hoch überspannt. Es kann kein Kollisionsrisiko auftreten, ebensowenig wie erhebliche immissionsbedingte Störreize entstehen.
In Richtung Mahlzow entlang des Peeneufers können baulich bedingt optische und akustische

Störungen in den Wanderkorridoren entstehen. Die Beeinträchtigung der Wanderstrecke konzentriert sich auf die kurzen bauintensiven Phasen in Wassernähe, etwa bei Rammarbeiten im Bereich der Pfeiler. Da solche bauintensiven Tätigkeiten jedoch auf kurze Zeiträume innerhalb der Gesamtbauzeit beschränkt sind, resultiert daraus keine erhebliche Störung.

Biber

Biber sind sehr anpassungsfähige Tiere, was z. B. die Vorkommen nahe der B 111 an der Ziesebrücke – mit extremer Vorbelastung durch die Straße und den Verkehr oder der Bestand an den Peeneufern an der Alten Schanze und der Sauziner Bucht mit Salzwassergehalt zeigen. Auch wenn baubedingt an der Ziese der Biberdamm entfernt und dadurch für die Dauer der Bauzeit angenommen werden muss, dass der dort ansässige Biber vergrämt wird, wird die Auswirkung des Vorhabens an dieser Stelle als nichterheblich nachteilig bewertet. Die Vergrämung ist temporär und das Habitat steht dem Biber nach wie vor – vor allem nach Fertigstellung des Ziesebauwerks, wieder zur Verfügung. Anlagen- und betriebsbedingt ist keine erhebliche nachteilige Wirkung zu erwarten, da der Biber auch bei bisherigem Bestand der Straße sein Habitat entwickelt und aktiv besiedelt hat.

Während der Bauzeit stehen den Bibern ausreichend geeignete Habitate in unmittelbarer Nähe zur Verfügung, da die Peene als Verbindungsglied auch die Räume auf der Seite von Usedom eröffnet. Trotz vorhandener Populationen an Bibern dort ist der Populationsdruck nicht zu groß, um in Ausweichstandorte umzuziehen.

Allerdings wird die Gefahr einer missglückenden Vergrämung für das Revier an der Ziesebrücke als erhebliches Problem betrachtet. Hier kann mit einer zusätzlichen Vorsorge entgegengewirkt werden, damit die Unerheblichkeit der nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens weiterhin bestehen bleibt.

Um einer möglichen zusätzlichen Störung während der Bauzeit vorzubeugen, ist die Maßnahme 1.3 V_{CEF} „Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen sowie Bibern“ zur Minderung von visuellen und akustischen Störungen sowie Bewegungsreizen für den Biber vorgesehen. Außerdem erfolgen die Baumaßnahmen im Bereich der Brücke ganzjährig außerhalb der Nachtstunden und der Dämmerung, so dass der Biber als überwiegend nachtaktive Tierart von den zusätzlichen baubedingten Störungen nicht erheblich betroffen wird.

Vergrämungen der Biber an der Ziesemündung, der Peene und ihren inselseitigen Ufern werden weder durch die Bautätigkeit noch anlagenbedingt oder betriebsbedingt erfolgen, da die Baustellen dort weit entfernt von den Habitaten liegen bzw. über Wasser angedient werden.

Das Bauwerk Peenequerung überspannt die Strukturen für die Biber mit hohem Abstand, so dass anlagenbedingte erhebliche nahteilige Auswirkungen ausgeschlossen bleiben.

Der Verkehr läuft weit oberhalb der Bewegungsräume ab (auf der Brücke). Immissionen durch den Verkehr von oben stören die Biber nicht. Auch betriebsbedingt sind die Auswirkungen nicht

erheblich.

3.2.4.3 Schutzgut Pflanzen

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Es werden durch das Vorhaben flächenmäßig und zahlenmäßig erhebliche Eingriffe in Biotoptypen vorgenommen. Dabei werden gesetzlich geschützte Biotope, Alleebäume und Bäume aus Baumreihen im Bereich der Ziese, am Schanzberg und in der Peene vernichtet oder teilweise vernichtet. Betroffen sind in solchen Biotopgesellschaften auf Pflanzenarten der Roten Liste Mecklenburg-Vorpommerns, darunter die Grasnelke, für die das Land eine besondere Verantwortung trägt.

Die Peenequerung befindet sich mit den Pfeilerbauten und durch Überspannung in FFH-Lebensraumtypen der Küstenbiotope Kliff und den marinen Biotopen Ästuarien (NAF, NAU, KVR). Hier werden sowohl bauzeitlich als auch anlagenbedingt erhebliche Beeinträchtigungen an den konkreten Pfeilerflächen sowie über Wassereintrübung mit Sedimentfahnen stromabwärts auf die anliegenden Peenegrundflächen erwartet.

Die bauzeitliche und anlagenbedingte Beeinträchtigung durch die Brückenpfeiler mit ihren erheblichen Auswirkungen auf die marinen Biotope sind nicht vermeidbar. Sie werden durch die Bautechnik (Abteufung von schwimmenden Arbeitspontons, Setzen von Spundkästen) zwar bauzeitlich so gering wie möglich gehalten. Baubedingt wird durch die Vermeidungsmaßnahme Spundwandbau vor Pfeiler- und Pfahleinbringung keine Beeinträchtigung der marinen Biotope. Da die Pfähle für die Behelfsbauten rückgebaut werden, beeinträchtigen sie anlagenbedingt das marine Gefüge nicht dauerhaft. Die Pfeiler für das Bauwerk hinterlassen jedoch dauerhaft anlagenbedingte Flächenverluste. Die Kompensation der Eingriffe in marine Biotope innerhalb des Peenestroms (OAF, NAF/NAU, KVR) erfolgt über die anteilige Inanspruchnahme der Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung der Fischlandwiesen“ (Maßnahme 14 E).

Der Einfluss des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen steht im Bereich der Betroffenheit von Natura-2000 Gebieten, diesbezüglich insbesondere der FFH-Gebiete wegen ihrer Lebensraumtypen.

Die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit auch hinsichtlich der Flora werden gesamt unter dem Schutzgut Biologische Vielfalt, siehe Ziffer 3.2.4.4 dieses Beschlusses, sowie den Ausführungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung, siehe Ziffer 3.2.5.3.2 dieses Beschlusses, vorgenommen.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens durch Aufwirbelungen des Peenesediments während der Bauphase führen nicht zu einem vollständigen Verlust der marinen Biotope in der Peene bzw. der Küstenbereiche.

Beeinträchtigungen der Sauziner Bucht können schon wegen der Fließrichtung des Peenestroms ausgeschlossen werden. Flussabwärts zeigen sich bauzeitlich Sedimentfahnen, die sich

auf Pflanzen abzulagern vermögen. In solchen Fällen verringert sich je nach Struktur der Fauna, der Sedimentationsrate und Dicke der Schicht und Dauer sowie bereinigender Wasserbewegung in Form von Strömung oder Durchwirbelung natürlicher Art / Schifffahrt die Lichtdurchlässigkeit der Pflanzenaußenflächen, so dass es zu verringerten Photosynthese und Nahrungsaufnahmen kommen kann, die jedoch kein Absterben der Pflanzen oder sogar der ganzen Pflanzengesellschaft nach sich zieht. Die durch Sedimentfahnen verursachten Beeinträchtigungen sind nur von kurzer Dauer, sind auch während der Bauvorgänge an den Pfeilerstandorten nicht kontinuierlich – die Fahnen reißen ab – und sind nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig regenerierbar.

Die Verschattungswirkung auf die marinen Biotope und die Küstenbiotope hängt von der Sonneneinstrahlung ab und wechselt dementsprechend kontinuierlich in der Intensität über den Jahres- und den Tageslauf. Die Verschattung beeinträchtigt damit wechselnde Biotopflächen, ohne dass die Beeinträchtigung der unter dem Bauwerk liegenden Flächen und Biotopbestandteile langzeitig intensiv besteht. Die Auswirkung der Verschattung wird daher als zwar nachteilig, aber wegen der kontinuierlichen Wanderbewegung des Schattens nicht als erheblich bewertet (vgl. Unterlage 12-3-1-1, Anlage III). Diese Einschätzung ist wie folgt begründet: Verschatten einzelne Bereiche der marinen Biotope, beeinflußt das die Wassertemperatur an der Wasseroberfläche und den Lichteinfall auf die Pflanzenwelt. Die aktive Photosynthese und der Nährstoffaufnahme der marinen Biotoptyp-Pflanzen wird in der Zeit der Verschattung gebremst, allerdings nicht vollständig verhindert, da auch im Schattenbereich Helligkeit besteht. Die Verringerung der Wassertemperatur im verschatteten Bereich ist an der oberen Wasserfläche bemerkbar, jedoch nur gering intensiv, da die Gesamtwassertemperatur von weiteren Faktoren beeinflusst wird, die nicht vorhabenbedingt ist wie etwas Strömung, Wind und Wasseroberflächenbewegung.
Da der Schattenstand ständig wechselt und verschattete Bereiche mit Wandern des Schattens wieder besonnt werden, ist der Einfluss der Verschattungswirkung auf die Flora nur vorrübergehend und im Gesamttagesablauf unbedeutend.
Die Auswirkungen durch den Bau, die Anlage und den Betreib auf der Insel Usedom auf die dort betroffenen Biotope von nachrangiger Bedeutung werden über die Kompensationsmaßnahme des LBP vollständig ausgeglichen. Das gilt gleichermaßen für die tangierten Waldflächen bei Mahlzow. Erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Pflanzenwelt auf Usedom bleibt aus.

3.2.4.4 Schutzgut Biologische Vielfalt

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Durch das Projekt sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die biologische Vielfalt zu erwarten. Es sind weder Betroffenheiten für die genetische Vielfalt, noch für die Arten- und Ökosystemvielfalt festzustellen.
Das Projekt verursacht keinen örtlichen Verlust von Varietäten, Kultursorten oder Zuchtgut von Kulturpflanzen und/oder domestizierten Tieren, Genen oder Genomen von sozialer, wissenschaftlicher oder ökonomischer Bedeutung.
Es ist weiterhin kein direkter oder indirekter Verlust einer Artenpopulation zu erwarten. Darüber hinaus kommt es zu keiner Beeinträchtigung einer nachhaltigen Nutzung einer Artenpopulation, da im Wirkraum der Ortsumgehung keine ausschließliche Nutzung bestimmter Artenpopulationen von Pflanzen und/oder Tieren erfolgt.
Schließlich führt das Projekt zu keinem ernsthaften Schaden oder Totalverlust eines oder mehrerer Ökosysteme, Biotoptypen oder Landnutzungsarten. Das Projekt führt zwar kleinflächig zum Verlust von z. T. sehr hochwertigen Biotopen, es hat jedoch keinen Totalverlust der betroffenen Ökosysteme, Biotoptypen oder Landnutzungsarten zur Folge.
Das Gebot der Sicherung einer ausreichenden Gendiversität, Artendiversität und Ökosystemdiversität wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Unter der gezielten Betrachtung etwaiger Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten, in welchen sich das Vorhaben befindet, und die eine besonders schützenswerte Ausprägung der biologischen Vielfalt ausdrücken, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass in dieser Hinsicht keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes festzustellen ist.

Erhebliche Beeinträchtigungen der im Vorhabenbereich befindlichen Natura-2000-Gebiete in ihren jeweiligen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile durch das Vorhaben können sowohl während der Bauphase als auch der Betriebsphase und als Anlage selbst ausgeschlossen werden:

FFH-Verträglichkeit des „FFH-Gebietes Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302, GGB)

Lebensraumtyp 1130, Ästuraien

Durch projektimmanente Maßnahmen geht die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet nicht über die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme hinaus. Die Errichtung des Bauwerks 5 – hier relevant der Bau der Brückenpfeiler, erfolgt von Wasser aus.
Baulich bedingte Beeinträchtigung treten durch die Verschattung von Bereichen des FFH-Gebietes unter Wasser Einflüsse auf die Pflanzenwelt und Tierwelt in den Ästuarien auf, die jedoch von sehr kurzer Dauer sind und keine nachhaltigen Beeinträchtigungen nach sich ziehen. Sie

entsprechen Vorgängen auf der Wasseroberfläche mit Verschattungswirkung, die in den Lebensraumtypen gewöhnlich sind, etwa Schiffsbewegungen oder Schiffsreeden.
Baubedingte Barriere- und Trennwirkungen können für die als charakteristisch ausgewählten Tierarten Hecht, Zander (und Schlickkrebs) ausgeschlossen werden, da der Peenestrom auch während der Bauzeit durchquert werden kann. Mit erhöhter Mortalität o.ä. ist nicht zu rechnen, da die Fische den Baustellenbereich (Pfeilerstandorte) meiden werden. Für die Brutvogelarten Rohrschwirl und Schilfrohrsänger ergeben sich auch keine Beeinträchtigungen. Die Arten werden zwar während der Bautätigkeit die Baustelle und ihre Umgebung meiden, eine Querung des Peenestroms bleibt jedoch weiterhin möglich, Brut- und Nahrungshabitate bleiben erhalten und werden nicht zerschnitten. Durch das Meiden der Baustelle während der Bautätigkeit kann des Weiteren eine Fallenwirkung bzw. Kollisionsgefahr für die charakteristischen Arten ausgeschlossen werden.

Auf Grund der Habitatansprüche muss davon ausgegangen werden, dass der Zander den Bereich des Peenestroms östlich des Fahrwassers und die Sauziner Bucht als Laich- und Aufzuchtgebiet nutzt. Auch der Hecht könnte diese Zone zwar nicht als Laichhabitat, aber als Aufzuchtshabitat nutzen.
Dass beim Einbringen der Spundwände zur Herstellung der Spundwandkästen durch die dadurch verursachten Schall-(druck-)wellen baubedingt einzelne Individuen der charakteristischen Fischarten Hecht und Zander bzw. deren Laich und Jungtiere durch Platzen der Schwimmblasen geschädigt werden können, ist nicht vollständig auszuschließen.
Vorsorglich geht die Planfeststellungsbehörde daher von einer erheblichen Schädigung der charakteristischen Fischarten des LRT 1130 aus.

Die Erzeugung von Schwebstoffschleiern in der Peene während der Einteufung von Spundwänden für den Pfeiler- und Behelfspfählebau wird bereits unter dem Schutzgut Pflanzen beschrieben. Die Auswirkungen bleiben unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Baubedingt kommt es ebenfalls nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 1130. Die beschriebenen direkten und indirekten bau- und anlagenbedingten (dauerhaften) Flächenverluste liegen deutlich unter dem Orientierungswert für erhebliche Beeinträchtigungen von 50.000 m² (LAMBRECHT & TRAUTNER 2007). Bei den Flächenverlusten handelt es sich nicht um essenziell bedeutsame Vorkommen für die Verbreitung, den Erhalt und die Wiederherstellung des LRT 1130.

Betriebsbedingt wirkt sich das Vorhaben nicht auf die Flora der besonderen LRT aus, s. o. Schutzgut Pflanzen.

Eine Barriere-, Zerschneidung-, Trenn-, Kulissen- oder Fallenwirkung oder erhöhte Mortalität durch Kollisionsgefahr für die für den LRT charakteristischen Arten Rohrschwirl und Schilfrohrsänger kann ausgeschlossen werden. Diese Zielarten der Vögel finden ihre Nahrung vorrangig im Schilfbereich in Gewässernähe (nahe der Gewässeroberfläche). Damit kann davon ausgegangen werden, dass die Brücke aufgrund des großen Durchlasses (ca. 42 m Höhe über dem Peenestrom) regelmäßig unterflogen wird und es damit nicht zu Kollisionen mit dem Verkehr kommt.

Lebensraumtyp 1230

Die bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigung der FFH-Lebensraumtypen 1230 Atlantik-Felsküsten und Ostsee-Felsküsten und Steilküsten mit Vegetation am Ufer der Insel Usedom erreicht eine betroffene Fläche, die kleiner als 0,1 % der Gesamtfläche des FFH-LRT im Gebiet ist. Es wird zudem der bei LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) angegebene Orientierungswert für erhebliche Beeinträchtigungen deutlich unterschritten. Des Weiteren ist die Beeinträchtigung zeitlich begrenzt. Für diesen Lebensraumtyp im FFH-Gebiet bringt das Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung mit sich.

Baubedingte Barriere- und Trennwirkungen können für die als charakteristisch ausgewählte Art Uferschwalbe ausgeschlossen werden, die im östlichen Steiluferbereich der Peene, Ufer der Insel Usedom, durchaus ihre Bruthabitate pflegt. Die Art wird zwar wahrscheinlich während der Bautätigkeit die Baustelle und ihre Umgebung meiden, eine Querung des Peenestroms und die Nutzung des Peenestroms als Nahrungshabitat bleibt jedoch weiterhin möglich. Bruthabitate der Uferschwalben sind im unmittelbaren Wirkraum des Vorhabens nicht angetroffen worden. Uferschwalben wechseln schon durch alljährliche natürliche Einflüsse bedingt den Steiluferbereich für ihre Bruthöhlen. Von einer bekannten Bruthöhlenkolonie bis zum Störraum durch das Vorhaben liegen jedoch noch knapp 500 m, so dass selbst ein Verziehen der Bruthöhlenkolonie in Richtung der Baustelle ohne relevante Bedrohung des nutzbaren Raumes für die Anlage neuer Bruthöhlen ausgeschlossen werden kann.

Durch das Meiden der Baustelle während der Bautätigkeit kann also das Tötungsrisiko, das Risiko für Kollision während der Bauphase und das Störungsrisiko während der Brut- und Aufzuchtphase ausgeschlossen werden. Es ist keine Beeinträchtigung festzustellen.

Betriebsbedingt können Kollisionen mit den fahrenden Kfz durch die Errichtung der beidseitigen 4 m hohen Kollisionsschutzwand nahezu gänzlich ausgeschlossen werden.

Eine dauerhafte graduelle Beeinträchtigung des FFH-LRT durch Verschattungseffekte (durch Überspannung der Brücke) erfolgt in einem Umfang, der kleiner als 0,1 % der Gesamtfläche

des FFH-LRT im Gebiet (37 ha). Es wird zudem der bei LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) angegebene Orientierungswert für erhebliche Beeinträchtigungen (370 m²) deutlich unterschritten. Zur Dynamik der Verschattungseffekt wird zu den Ausführungen unter dem Schutzgut Pflanzen verwiesen.
Durch die Verschattung treten keine erheblichen nachteiligen Effekte auf den Lebensraumtyp 1230 auf.

Arten des Anhang-II der FFH-Richtlinie

Die die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, welche nachgewiesen wurden, sind Biber, Fischotter, Meerneunauge, Flussneunauge, Finte, Lachs, Rapfen, Schlammpeitzger, Steinbeißer, schmale und bauchige Windelschnecke.
Die detaillierte Auseinandersetzung mit diesen Tieren erfolgt unter dem Schutzgut Tiere. Ihre Habitatstrukturen und Lebensraumeigenschaften spielen in die Biologische Vielfalt hinein
Insgesamt kann unter der Gesamtbetrachtung unter Einhaltung der erforderlichen Schadensbegrenzungsmaßnahmen eine Erheblichkeit für nachteilige Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt ausgeschlossen werden.

FFH-Verträglichkeit des EU-Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA)

Für diese Projekte lagen FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen vor, die ausgewertet wurden. Für die Projekte wurden grundsätzlich mögliche Auswirkungen auf Erhaltungsziele des Schutzgebietes ermittelt, besonders durch das Bauwerk über die Peene. das den Vogelflug auch einzelner Zielarten zu beeinträchtigen vermag.
Mittels Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Wahl der Zügelgurtkonstruktion) und Schutzvorrichtungen (Kollisionsschutzwand) wird das potentielle Kollisionsrisiko jedoch auf unterhalb die Populationen gefährdender Potentiale reduziert. Etwaige Verluste einzelner Individuen der Zielpopulationen des SPA beeinträchtigen die biologische Vielfalt nicht, da dadurch z.B. keine erheblichen Genpotentiale aus den Gesamtpopulationen entnommen werden. Auch der Gesamtbestand wird nicht erheblich beeinträchtigt, der Austausch der Zielarten mit ihrem Lebensraum bleibt erhalten.
Aufgrund der Geringfügigkeit der für diese Projekte ermittelten Auswirkungen können erhebliche Beeinträchtigungen für die biologische Vielfalt durch das Vorhaben B 111 Ortsumfahrung Wolgast ausgeschlossen werden.

Biotopkomplexe und geschützte Biotope als Prägungsstandort der biologischen Vielfalt sind in geringem Maß betroffen, betrachtet man die Relation der bauzeitlichen, anlagebedingten und

betrieblichen Inanspruchnahme und Beeinflussung zu den im Bereich Wolgast, Peene und Usedom vorkommenden Dimensionen der biologischen Vielfalt. Verluste werden ausgeglichen bzw. ersetzt, wie aus dem LBP ersichtlich und zutreffend bilanziert wird.

Das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung, dass Zugriffsverbote für die streng geschützten Arten sowie die europäischen Vogelarten bei Durchführung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgelöst werden, kann zusätzlich in diese Bewertung eingestellt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die prognostizierten Auswirkungen keinen Verlust sowie keine relevante Abnahme von Populationen im marinen Bereich sowie festlandseitig in und um Wolgast sowie inselseitig auf Usedom erwarten lassen. Ebenso sind durch das Vorhaben keine relevanten Beeinträchtigungen genetischer Ressourcen oder Ökosystemvielfalt zu befürchten.

3.2.4.5 Schutzgut Wasser

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Oberflächengewässer

Die Oberflächengewässer Ziese und Peene werden durch neue Einleitstellen zur Entwässerung der versiegelten Straßenflächen mit Wasser gespeist.

Die Einleitungen in die Ziese wird nur bei Starkregenereignissen erfolgen, wenn die Versickerung über die vorgesehenen Mulden überstrapaziert wird, weil die Fassungsvermögen nicht ausreichen. Eine Reinigung des Starkregenhochwassers vor Einleitung in die Ziese ist nicht vorgesehen.

Dieses Ereignis tritt statistisch nur alle fünf Jahre auf und geht grundsätzlich mit großen Wassermengen und starker Abflußströmung der Ziese einher, so dass trotz fehlender Vorreinigung von keiner erheblichen nachteiligen Wirkung auf das Oberflächengewässer mit Folgen für Flora und Fauna im und am Gewässer auszugehen ist.

Während der Bauphase am Ersatzneubau der Brücke für die B 111 ist die Ziese schädlichen Einträgen eher ausgesetzt, besonders solange Arbeiten in den Spundwandkästen vorgenommen werden. Der Vorhabenträger sieht hier Schutzvorkehrungen nach WRRL vor, s.o. 1.17 V_{WRRL}. Damit werden schädliche Einträge vermieden.

Die Einleitung von Oberflächenentwässerung der versiegelten Straßenflächen sowohl auf der Seite Wolgast, auf der Peenebrücke und auf der Inselseite in die Peene, die bei Überlastung der Versickerungsmulden vorgesehen werden, erfolgen erst nach Durchlaufen einer Reinigungsanlage wie der Sedimentationsanlage in Wolgast oder dem Regenklärbecken oder dem Sammelbecken 1 auf Usedom.

Außerdem trifft das einzuleitende Wasser nach der Reinigung auf sehr große Oberflächengewässer. Die Peene führt solche Mengen Wasser, dass die Einleitung der Oberflächenentwässerungsmengen der Straße die Konzentration der denkbaren Schadstoffe nicht merklich zu erhöhen vermag und weit unterhalb der Grenzwerte bleibt.

Grundwasser

Die technischen Lösungen über die Herstellung von Versickerungsmulden und für Starkregenereignisse über gesammelte Abführung des Wassers in Reinigungsanlagen und danach in Vorfluter schützt des Grundwasser effektiv. Im Bereich mäßiger Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden wird das Grundwasser mittels Mulden-Rigolen-System angepaßt geschützt, aber von der Neubildungsrate nicht vollständig getrennt, was auf Usedom einen wichtigen Faktor für den gesamten Grundwasserkörper darstellt. Schädliche Einträge mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser werden so vermieden. Die Grundwasserneubildungsrate wird über die Versickerungsmulden erhalten trotz der Versiegelung von Flächen durch den Straßenbau.

Die Umweltqualitätsziele für das Schutzgut Wasser sowohl das Oberflächengewässer als auch das Grundwasser betreffend werden insgesamt eingehalten. Beeinträchtigungen sind lediglich temporär und von geringer Intensität. Es entstehen für das Schutzgut keine erheblichen Nachteile durch das Vorhaben.

3.2.4.6 Schutzgut Fläche und Boden

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Während im Rahmen der Flächenumwandlungen zwar eine Störung der natürlichen Bodenentwicklung erfolgt, bleiben dennoch Bodenfunktionen erhalten. Bei bauzeitlicher Inanspruchnahme von Böden sind Bodenverdichtungen zu erwarten. Die Bodenfunktionen werden jedoch nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt.

Mit den vorgesehenen Bodenschutzmaßnahmen durch Sicherung von Oberboden in Zwischenlagerung und durch Verwendung eines druckverteilenden geotextilen Vlieses mit einer korngestuften Sand-Kiesauflage und deren Rückbau zum Schutz des Niedermoorbodens im Zuge der Behelfsumfahrung an der Ziese während des Brückenneubaus vermindert der Vorhabenträger die nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden während der Bauzeit.

Die baubedingt erhöhte Sedimentation von Peenegrundboden während der Herstellung der der Brückenpfeiler im Peenestrom führt allenfalls zu geringen Auswirkungen des Bodens im Peenestrom, die nicht als erheblich eingestuft wird.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind jedoch anlagebedingt durch die Neu-

versiegelung (ca. 10 ha insgesamt) im Bereich Wolgast, (Ortsumgehung und Neue Bahnhofstraße) und auf Usedom zu erwarten.
Die Gründungen der Brückenpfeiler im Peenestrom einschließlich der bauzeitlichen Hilfskonstruktionen bedeuten einen Bodenverlust von ca. 0,3 ha.
Mit der Wahl einer möglichst optimalen Trasse wurde u.a. beachtet, das Maß der Versiegelung so klein wie möglich zu halten, da gem. § 1 Abs. 3 BBodSchG Böden so zu erhalten sind, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können.
Auch die Wahl der Bautechnik für die Gründungen der Brückenpfeiler mittels Andienung über Wasser bringt eine wirksame Vermeidungswirkung für den Peenestromgrund mit sich.
Vorbelastungen durch anthropogene Überformung und anders begründeter Versiegelung sind auf Wolgaster Seite des Vorhabens Effekte, die die Erheblichkeit des Vorhabens auf den Boden kleiner halten.

Mittels Entsiegelungsmaßnahmen auf nicht mehr genutzten Straßen – wie der alten B 111 westlich des Ortseinganges Wolgast – im Umfang von 0,69 ha ist Ausgleich für Versiegelung und Verlust von Speicher- und Regelungsfunktion des Bodens durch das Vorhaben möglich.
Mit der Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland bei Rebelow auf 9,89 ha werden die Funktionen des Bodens für den Naturhaushalt auf wesentlich größerer Fläche aufgewertet.
Durch die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie den Ausgleich und Ersatz werden die nachteiligen Auswirkungen auf besonders hochwertige Böden kompensiert, so dass insgesamt eine erhebliche nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Boden als nicht gegeben zu werten ist.

3.2.4.7 Schutzgut Klima und Luft

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

<u>Klima</u>

Aufgrund der dominierenden klimatischen Wirkung der Ostsee, der guten Durchlüftung des betroffenen Bereiches und des Fehlens von klimatischen Funktionsbeziehungen zu Belastungsräumen (wie z. B. überwärmte Siedlungskerne) wird der Verlust von klimatisch bedeutsamen Flächen und die durch die Versiegelung hervorgerufenen Aufheizungseffekte als nicht erheblich bewertet. Die Veränderungen von Kaltluft- und Frischluftabfluss wird wegen der vorherrschenden Dominanz der Ostsee mit ihren ständig wechselnden Windintensitäten und Richtungen (natürlicher Wechsel von auf- und ablandigen Winden im Tags- und Jahresverlauf) als nicht relevant bewertet, so dass ein nachhaltiger Einfluss auf Fauna und Flora nicht gegeben ist.
Die Gestaltungsmaßnahmen wie Bepflanzungen entlang der Straßentrasse und Böschungsbegrünung sowie Entsiegelung von ehemaligen versiegelten Straßen ermöglichen das Halten von

Wasser im Boden, was die Verdunstungsgeschwindigkeit bremst. Das trägt zur mikroklimatischen Verbesserung mikroklimatischer Verhältnisse benachbarter Teilflächen zur Anlage bei.

Luft

Bezogen auf die Lufthygiene wirkt die durch den Peenestrom und die Ostseeküstenlage mit ihren konstanten Windbewegungen gut durchlüftend. Die erhöhten baubedingten und die betriebsbedingten leichten Erhöhungen der Schadstoffimmissionen werden zusammen mit den Vorbelastungen alle Immissionswerte sicher unterschreiten. Damit sind keine erheblichen Umweltauswirkungen diesbezüglich zu erwarten.
Entlastungswirkungen ergeben sich für die Ortslage in Wolgast durch die deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs.
Der Luftverschlechterung, die grundsätzlich mit der Eröffnung des neuen Verkehrsweges einhergeht, wird durch die Anlage einer Allee an der dann abzustufenden alten B 111 westlich vom Ortseingang Wolgast sowie durch Aufforstungsmaßnahmen in der Gesamtluftqualitätsbilanz wirksam entgegen gewirkt bzw. gesamtbilanziert eine Verbesserung herbeigeführt.

3.2.4.8 Schutzgut Landschaft

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Zentrales Ziel in den gesetzlichen Vorgaben (ROG, BNatSchG) und den Programmen (Regionales Raumentwicklungs-, Landesraumentwicklungsprogramm) ist der Schutz, die Pflege und Entwicklung der Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit.
Besonderen Maßstab gibt das ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet Insel Usedom mit Festlandgürtel mit dem Ziel der Erhaltung und Wiederherstellung von Eigenart, Vielfältigkeit und Schönheit der Landschaft und deren Erholungswerte auf.
Auch sind die subjektiv empfundenen Beeinträchtigungen zu betrachten.
Trotz diverser Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die das Landschaftsbild nach Eingriff durch den Bau des Vorhabens verbessern sollen, sind sowohl die bauzeitlichen als auch die anlagenbedingten Auswirkungen erheblich und teilweise nicht ausgleichbar.
Die Veränderung der jeweiligen Landschaften und deren prägenden Elementen, die Schönheit und Naturnähe gebenden Eigenheiten, wird durch Überprägung – besonders durch die alles überragende Brücke über die Peene, aber auch durch die umfassenden Erdbauarbeiten und Umgestaltungen am Schanzberg auf der Festlandseite und durch die Überprägung der Sauziner und Mahlzower Feldlandschaft im Landschaftsschutzgebiete Insel Usedom mit Festlandgürtel, nachhaltig sein.
Bauzeitliche Störungen zeigen keine solch nachhaltige Wirkung, da sie mit Beendigung der Bauzeit vorbei sind, müssen jedoch wegen der zeitlichen Länge der Bauzeiten berücksichtigt

werden. Sie wirken vor allem durch die Störeffekte ständiger Bewegung und Veränderung in ansonsten ruhigen Landschaftsbildern.
Die anlagebedingten Veränderungen sind von wesentlichem Nachteil auf das Landschaftsbild. Besonders das durch die Höhe alles überragende Brückenbauwerk über die Peene stört die vorhandenen Landschaften erheblich und wirkt auch in angrenzende Landschaftsbestandteile hinein. Trotz der vorhandenen Vorbelastung der Hafeninfrastruktur in Wolgast wird das Landschaftsbild ein vollständig anderes werden.
Neues, möglicherweise identitätsstiftendes Element für die Landschaften wird das Brückenbauwerk über die Peene sein, dass kein natürliches Element und somit etwas Fremdes im Landschaftsbild ist. Abgemildert wird die Überformung durch die Verminderungsmaßnahme Planung eines möglichst schlanken Baukörpers und einer möglichst hochwertigen architektonischen Gestaltung, was aber wegen der Erforderlichkeit der zusätzlichen Kollisionsschutzwände zur Abwendung erheblicher Wirkungen auf Arten und Gebietsschutz nicht vollumfänglich umsetzbar ist.

Das grundsätzlich freie Blick unter der Brücke und zwischen den Brückenpfeilern enthebt nicht der Wirkung und der Wahrnehmung des Vorhandenseins des großen Bauwerkes. Landseitig sind Anrampungen als massive Elemente nicht abzuwenden. Sie werden lediglich durch Gestaltungsmaßnahmen in die Landschaft so weit wie möglich eingegliedert.
Wegen der vielerorts vorhandenen Landschaften von hoher Bedeutung kann die Beeinträchtigung durch die Überformung besonders durch die große Brücke über die Peene einschließlich der erforderlichen Anlagen der Vorlandbrücke und Anrampungen im Bereich Wolgast und Neue Bahnhofstraße, die das gesamte Landschaftsbild des Schanzberges vollständig überformen und mit ihren technischen Elementen überprägen, nur als erheblich betrachtet werden. Weiter-
Vermeidung und Verminderung als die bereits erfolgte Bündelung der Trassenam Bauwerk oder Ausgleichsmaßnahmen für die weitreichenden optischen Einwirkungen sind nicht möglich.
Die Wirkung des Bauwerkes stellt damit neben der erheblich nachteiligen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auch ein Verbot gemäß der diese Landschaft schützenden Landschaftsschutzgebietsverordnung; § 4 dar. Hier ist deswegen gemäß § 4 Abs. 5 der Landschaftsschutzgebietsverordnung eine Befreiung vom Verbot zu erteilen, um überhaupt mit den Zielen des Landschaftsschutzgebietes umgehen zu können.
Die Variante Peenequerung in der gewählten Form ist grundsätzlich plangerechtfertigt und stellt die günstigste Variante dar und muss daher trotz der Erheblichkeit und Unausgleichbarkeit der nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild akzeptiert werden. Da die Peenequerung eines der Planziele überhaupt ist und die Ausführung und Anforderungen, technischer und umweltfachlicher Art, dieses Bauwerk als einziges zulassen, kann eine Reduktion nicht abgeleitet werden.

Die Überformung der Landschaft mit den weiteren drei dicht auf einander folgenden Überführungsbauwerken für die Kreisstraßen VG 26 und VG 27 und einen Wirtschaftsweg über die neue B 111 auf der Insel Usedom setzt die erheblich nachteiligen Wirkungen auf die Landschaft nachhaltig fort und sind ebenfalls nicht vollständig ausgleichbar – einige Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen des Planes wirken den negativen Veränderungen entgegen, bewältigen sie aber nicht vollständig.
Diese Brücken befinden sich im Landschaftsschutzgebiet und verstoßen gegen die Verbote des § 4 der LSG-Verordnung. Eine Befreiung wird mit Nebenbestimmung Ziffer 1.1.3.4 erteilt.
Hinsichtlich der Begründung wird auf Punkt 3.2.5.3.4 verwiesen.
Es liegt hier keine Variantenabwägung zur Herausarbeitung einer weniger intensiven Störungswirkung in der Landschaft und zur Entgegenwirkung der Verbote der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Insel Usedom mit Festlandgürtel“ vor.
Die erheblich nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft und die fehlenden Ausarbeitung von Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen führt zum Schluss, dass die Auswirkungen des vorliegenden Plans auf das Schutzgut Landschaft, das im Wolgaster Ort sogar besonders mit einer Landschaftsschutzgebietsverordnung mit Zielstellung Erhalt und Wiederherstellung der Naturnähe und Schönheit der Landschaft geschützt ist, so erheblich sind, dass dem Vorhabenträger über die Zulassungsentscheidung aufgegeben wird, sich zu möglichen Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes einer zusätzlichen Untersuchung und Lösung für die Führung der Kreisstraßen auseinander zu setzen und eine Vermeidungs- und Minderungslösung für das Landschaftsbild herbeizuführen, was möglich erscheint.
Es wird auf Ziffer 3.2.5.3.4 verwiesen.

Betriebsbedingt bringt das Vorhaben auf gesamter Strecke und Brücke Störungen mit sich, die die Ruhe des natürlichen Landschaftsbildes erheblich stören. Durch die Kollisionsschutzwände wird jedoch die Bewegung des Verkehrs abschnittsweise abgeschirmt.

Insgesamt wird das Schutzgut Landschaft erheblichen negativen Auswirkungen von nachhaltiger Dauer ausgesetzt, die kaum – auch nicht durch die landschaftsbildfördernden Ausgleichsmaßnahmen, die der Vorhabenträger vorsieht -, ausgleichbar sind.

3.2.4.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Die Wirkungen des Vorhabens auf Sach- und Kulturgüter sind im größten Teil ohne erhebliche nachteilige Wirkung, da besondere Kulturgüter nicht beansprucht oder beeinträchtigt werden, Bodenverdachtsflächen über Vorsorgenebenbestimmung bewahrt werden und Sachgüter, die

beansprucht werden, von geringer Bedeutung sind.

Einzig die Überspannung der Grundstücke im Hafenbereich sowie der Flurstücke 9/8 und 5/52, die auch für Wohnzwecke genutzt werden, alle Gemarkung Wolgast, Flur 11, beeinträchtigen Sachgüter von besonders hohem Wert erheblich und unvermeidbar oder unausgleichbar. Die Grundstücke werden durch Überspannung mit der Peenebrücke unwiderruflich mit erdrückender Wirkung überformt und teilverschattet.
Hinsichtlich der ansässigen Gewerbebetriebe wird die erhebliche Belastung als zumutbar erachtet, da sie selber lärmintensiv und bewegungsaktiv bewirtschaftet werden und der Aufenthalt der Mitarbeiter nicht ganzjährig so erfolgt. Die Überspannung durch die Brücke führt nicht zur Gefährdung der Ausübung der Betriebe.

Hinsichtlich der Wirkung auf das Wohnhaus wird die Wirkung als nicht überwindbar betrachtet, zumal dort unmittelbar angrenzend an die schmale Flurstücksgrenze ein Brückenpfeiler (Pfeiler 50) errichtet wird und so eine zusätzliche erdrückende Wirkung entfaltet.
Das Sachgut Wohnhaus wird auf diese Art wesentlich beeinträchtigt bis hin zum vollständigen Wertverlust, denn durch Pfeiler und Brücke entstehen zusätzlich erhebliche Verschattungen.

3.2.4.10 Wechselwirkungen

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Hinsichtlich der mit dem Bau des Vorhabens verbundenen Umweltauswirkungen bestehen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die sich auf Grund der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren auf das Gefüge der Umwelt ergeben. Diese wurden schutzgutbezogen im Einzelnen ausführlich betrachtet.
Das beinhaltet vor allem auch die Erfassungen von Wirkungen und Wirkungsketten im Bereich der Natura-2000-Schutzgebiete bezüglich der Fauna, Flora und biologischen Vielfalt, die dortigen Lebensraumfunktionen, die in Folge von Veränderungen der Hydrographie und Wasserqualität während der Bauzeit (Sedimentaufwirbelungen) mit Folgewirkungen auf die anderen Schutzgüter sowie summative Effekte auch anlagenbedingt (Verschattungswirkung und Störwirkung auf die Fauna oder schließlich das Landschaftsbild einhergehen.
Im Übergang von Peene zum Festland rund um Wolgast und auf der Insel Usedom als terrestrische Umweltbereiche wirken sich die Veränderungen an Boden und Oberflächenwasser, Grundwasser, der Zuflüsse in die Peene und die Veränderungen in der Landschaft auf sich gegenseitig, aber prägend auf Flora und Fauna aus.
Zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen, die über die im Rahmen der einzelnen ermittelten und dargestellten Umweltauswirkungen hinausgehen, sind jedoch nicht zu erwarten.

3.2.4.11 Seveso Störfallanlagen

Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Da keine Seveso-Störfallanlagen in Mindestsicherheitsabstand zum geplanten Vorhaben befindlich sind, eröffnet das Vorhaben keine erheblichen Risiken der Verwirklichung eines Störfalles mit zu vermeidenden Folgen. Nähere Ausführungen dazu unter Punkt 3.1.4.3.11.

3.2.4.12 Kumulation

Bewertung des Zusammenwirkens mit anderen Projekten oder Plänen

Die Kumulation der drei Vorhaben Neubau B 111, Neue Bahnhofstraße und Radweg im Zuge der VG 26 über die B 111 ist in die Bewertung der Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter eingeflossen.

Bezüglich möglicher kumulativer Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten wurden solche ausgewählt, die einen ausreichenden rechtlichen Verfestigungsgrad erreicht haben. Als Referenzjahr wurde 2008 ausgewählt und damit alle Projekte und Pläne aus den letzten 10 Jahren berücksichtigt. Insgesamt wurden die folgenden 66 Projekte, die sich im weiteren Umkreis (bis 30 km) entfernt zum Vorhaben befinden, recherchiert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass für die meisten dieser Projekte im Rahmen von Einzelfallprüfungen keine erheblichen Auswirkungen auf die UVPG-relevanten Schutzgüter attestiert wurden und keine UVP durchzuführen war. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben insbesondere der Eingriffsregelung ist für jedes einzelne Projekt davon auszugehen, dass durch Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe kompensiert worden sind. Erhebliche Beeinträchtigungen der UVPG-relevanten Schutzgüter durch Summations- bzw. Synergieeffekte können für das Projekt Ortsumgehung Wolgast ausgeschlossen werden. Wobei grundsätzlich nicht auszuschließen ist, dass sich insgesamt für das Schutzgut „Fläche“ die Beeinträchtigung summieren kann, da bezogen auf Versiegelung i. d. R. kein direkter Ausgleich in Form von Entsiegelung in gleicher Größe erfolgt.

3.2.5 Öffentliche Belange

3.2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Mit Schreiben vom 16. Januar 2019 bestätigte das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, dass die Bauvorhaben „Ortsumgehung Wolgast (B 111)“, "Neuen Bahnhofstraße", der „Ersatzneubau der Brücke über die Ziese“ sowie der straßenbegleitender „Radweg zur Kreisstraße VG 26“ den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. Die geplante Trassenführung der Ortsumgehung Wolgast (B 111) weicht von der im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010 (RREP VP) als überregional geplantes Straßennetz dargestellten Trasse ab. Die Abweichung von der Vorzugsvariante "S1 a" wird mit den

Entwicklungsplänen der Peenewerft / Hafen und den damit verbundenen Belangen der Schifffahrt begründet. Im Zuge dessen wurde die Trassenführung in Form der "Achse 26" optimiert und modifiziert. Die Untersuchung der Alternativen zum Bau der "Neuen Bahnhofstraße" führte im Ergebnis zur Auswahl der Variante 3c.
Gemäß dem RREP VP liegt die geplante B 111 Ortsumgehung vollständig in einem Tourismusentwicklungsraum. Auf der Seite der Insel Usedom durchquert die Trasse ein Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege sowie ein Vorbehaltsgebiet Trinkwasser. Festlandseitig wird ein Vorbehaltsgebiet Küstenschutz gekreuzt. Die geplante Neue Bahnhofstraße liegt gemäß RREP VP vollständig in einem Tourismusentwicklungsraum.
Das Vorhaben entspricht dem Programmsatz 6.4.2 (1) bis (3) des RREP VP. Demnach ist das Straßennetz der Planungsregion bedarfsgerecht auszubauen, wobei die Ausbau-und Ergänzungsmaßnahmen u.a. zur Gewährleistung angemessener Verbindungen zu Tourismus- und Erholungsgebieten beitragen sollen. Zudem sieht der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BVWP 2030) einen vordringlichen Bedarf bei der Verwirklichung der Ortsumgehung Wolgast. Dem Vorhaben stehen die Ziele und Grundsätze der Raumordnung somit nicht entgegen.

3.2.5.2 Begründung der Widmungsentscheidung

Die Entscheidung der Widmungen und Umstufungen der Ziffer 1.1.1 dieses Beschlusses begründet sich wie folgt:

Neubaustrecke B 111

Gemäß § 2 Abs. 6 Sätze 2 und 4 i.V.m. Abs. 1 FStrG wird die Neubaustrecke der B 111 Ortumgehung Wolgast von der Anbindung an die vorhandene Bundesstraße Nr. 111 westlich der Stadt Wolgast (Festland) im Abschnitt 140 bei Straßen-km 0,090 bis zur Anbindung an die vorhandene Bundesstraße B 111 östlich der Stadt Wolgast (Insel Usedom) mit Verkehrsfreigabe als Bundesstraße B 111 in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gewidmet.
Das Vorhaben in der Straßenbaulast des Bundes ist als Bundesstraße geplant und dimensioniert, es stellt mit den Anknüpfungspunkten einen untrennbaren Bestandteil der B 111 im Streckennetz dar und dient dem weiträumigen Verkehr. Die Widmungsentscheidung erfolgt zulässigerweise im Planfeststellungsbeschluss als konzentrierte Entscheidung.
Die Widmungsverfügung wird entsprechend § 2 Abs. 2 S. 4 FStrG zum Zeitpunkt der Ingebrauchnahme des neuen Bundesstraßenabschnittes ausgesprochen.

Neue Bahnhofstraße und Leeraner Straße

Die Neue Bahnhofstraße steht in der Baulast der Stadt Wolgast und wird über Planungsverein-

barung vom 28.02.2008 zwischen Bundesstraßenverwaltung und der Stadt Wolgast zur Anbindung von Gewerbegebieten und Hafen als Gemeinschaftsvorhaben mit geplant und gebaut. Ebenso wird die Anbindung der Leeraner Straße als Straße in der Straßenbaulast der Stadt Wolgast an den neuen Knoten West vorgenommen und die Leeraner Straße damit verlängert. Beide Straßen dienen dem Verkehr innerhalb der Ortslage Wolgast. Es kommt nicht darauf an, dass sie vollständig innerhalb bebauten Gebiets verlaufen. Der örtliche Verkehr auf diesen Straßen ist solcher, der Ziele innerhalb der Stadt Wolgast ansteuert oder dessen Ausgangspunkt innerörtlich beginnt. Die Verknüpfung mit der überörtlichen Straße stellt für Gemeindestraßen eine mögliche Typik dar.
Die Neubaustrecke der Neuen Bahnhofstraße von der Anbindung Knotenpunkt B 111 - OU / Anschluss West (Kreisverkehr West) bei Bau-km 100+373,191 bis zur Anbindung an den Knotenpunkt „Neue Bahnhofstraße“ / vorhandene Bahnhofstraße bei Bau-km 101+270 (Achse 702) einschließlich fahrbahnbegleitendem Radweg wird als Gemeindestraße (§ 3 Nr. 3 StrWG M-V) in der Baulast der Stadt Wolgast gewidmet.
Die Verlängerung der Leeraner Straße bis zur Anbindung am dem Kreisverkehr West bei Bau-km 100+247 (Achse 702) dient künftig als westliche Anbindung der Stadt Wolgast und wird gleichermaßen als Gemeindestraße gewidmet.
Die Widmung als Gemeindestraßen erfolgt ohne Untersetzung in eine Untergruppe des § 3 Abs. 3 StrWG M-V; der konstitutive Regelungsgehalt der Widmungsverfügung umfasst diese Differenzierung nicht. Es kommt lediglich darauf an, dass die jeweilige Straße dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde zu dienen bestimmt ist und klar abgegrenzt wird zu den übrigen Straßenklassen.
Die Untergruppen der Ziffer 3 zu § 3 StrWG M-V sind gleichgeordnet. Das gibt u.a. § 8 Abs. 4 StrWG M-V her, der bei der Aufstufung sonstiger Straßen lediglich die Möglichkeit zur Gemeindetraße vorgibt, ohne eine Binnendifferenzierung vorzunehmen.
Ein Wechsel zwischen diesen Untergruppen führt im Übrigen nicht zur Umstufung; s. u.a. OVG Münster 23 A 2673/92 als grundlegende Entscheidung.
Die Differenzierung ist lediglich für die Regelung des § 15 StrWG M-V von Bedeutung. Diese Fallkonstellation liegt hier nicht vor.
Insofern erfolgt die Widmung der Neuen Bahnhofstraße und der Verlängerung der Leerahner Straße als Gemeindestraße ohne Zuordnung zu Untergruppe Ortsstraße oder Gemeindeverbindungsstraße.

Radweg – Bestandsstraße B 111

Gemäß § 2 Abs. 6 a FStrG gilt die Neubaustrecke des nördlich der B 111 verlaufenden Radweges beginnend westlich der Ziese (Bau-km 141+000) bis Bau-km 141+685 (Achse 141), Ausschwenkung der neuen OU B 111 von der vorhandenen Bundesstraße Nr. 111 westlich der

Stadt Wolgast als gewidmet, da der Radweg die gewidmete Bestandsstraße B 111 zur Entflechtung der Verkehre ergänzt.

Weiterführend ab Beginn der Ortsdurchfahrt Wolgast (Bau-km 141+685) bis zum Ortseingang Wolgast, Knoten Postweg, Bau-km 142+123, wird diesem Teil der alten Bundesstraße B 111 der Verkehr entzogen (weil auf die OU geführt). Die durch die OU nicht mehr genutzte B 111 westlich von Wolgast wird ab der Verschwenkung aus der vorhandenen Trasse bis zum Postweg am Ortseingang von Wolgast teilweise zurückgebaut und als Radweg genutzt. Er bindet die Ortslage an den überregionalen Verkehrsweg für den Radverkehr an. Eine Einstufung solcher Radwege können als Gemeindestraße oder –wie hier- als Bundesstraße erfolgen, da für beide Ansätze Gründe bestehen.
Im vorliegenden Vorhaben wird die zurückgebaute B 111 (alt) bis zum Anschluss des vorhandenen Radweges als Radweg in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gewidmet.
Dieser Radweg dient der Entflechtung des Bundesstraßenverkehrs der B 111, der auf der neuen Ortsumfahrung im Zuge derselben nicht geboten ist (hoher DTV, hohe Differenzgeschwindigkeit zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr mit hohem Anteil an Schwerlastverkehr; siehe Verkehrsprognose) und dient der Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße. Die Fortsetzung des Radverkehrs auf der rückgebauten B 111 zwischen Anbindung der OU an die Bestandsstraße und Ortseingang Wolgast dient zudem der sinnvollen Ergänzung des regionalen und lokalen Radverkehrsnetzes bei Wolgast. Schwerpunktziel ist jedoch die Entflechtung der Verkehre auf der Bundesstraße im Zuge der neu gebauten Ortsumfahrung.
Die Aufrechterhaltung der Radverkehrsverknüpfung von der straßenbegleitenden Radwegeverkehrsführung auf der B 111 von Westen über die rückzubauende B 111 auf Radwegebreite bis zur Anknüpfung des Straßennetzes in Wolgast – hier Postweg– entspricht den Vorgaben des ARS 12/2020 vom 17.04.2020 „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes; Fortschreibung der Grundsätze Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen“, das auch Radwege in der Baulast des Bundes im Bereich der Bundesstraße, nicht zwingend straßenbegleitend, vorsieht.
Die Widmung als Bundesstraße ist zwischen dem Träger der Straßenbaulast des Bundes, hier vertreten durch das Straßenbauamt Neustrelitz wegen der zukünftigen Unterhaltungslast und der Stadt Wolgast abgestimmt. Das Abstimmungsergebnis ist mit Deckblatt Unterlage 5, Seite 7D (lfd. Nr. 6) vorgelegt und dem SBA Neustrelitz zur Nachanhörung in die Beteiligung gegeben worden. Die Anhörung hat ergeben, dass diese Lösung bestätigt ist, wie zuvor abgestimmt. Das Deckblatt wird planfestgestellt.
Mit vorliegendem Deckblatt aus abgestimmtem Vorgehen der Baulastträger und oben vorgenommener Ausführung zur Möglichkeit der Entflechtung der Verkehre über nicht unmittelbar

straßenbegleitende Radwege in der Baulast des Bundes gemäß den Grundsätzen aus ARS 12/2020 erfolgt die Entscheidung zur Widmung als Bundesfernstraße.

Radweg an der Kreisstraße VG 26

Im Zuge der Verlegung der Kreisstraße VG 26 wird ein neuer Radweg fahrbahnbegleitend auf der westlichen Seite der Kreisstraße gebaut.
Der Radweg gilt gemäß § 7 Abs. 4 StrWG MV als Bestandteil der Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Vorpommern-Greifswald als gewidmet.
Der Radweg stellt eine bauliche Ergänzung der Bestandsstraße dar und benötigt keine eigene Widmungsverfügung.

Umstufung B 111 alt

Mit der widmungsgemäßen Unterverkehrsstellung der Bundesstraße B 111 Ortsumgehung Wolgast wird der Teilabschnitt der B 111 vom Knoten Postweg (Abschnitt 140, ca. km 0,800) bis zum Platz der Jugend (Abschnitt 140, km 2,597) mit einer Länge von ca. 1.797 m wegen der Verkehrsbedeutung zur Gemeindestraße nach § 3 Nr. 3 StrWG M-V in der Baulast der Stadt Wolgast gemäß § 2 Abs. 4 FStrG abgestuft.
Der Abschnitt der heutigen B 111 in der Ortsdurchfahrt Wolgast zwischen dem bestehenden Knotenpunkt B 111 / L 262 bis zum geplanten Knotenpunkt Ost wird mit der Verkehrsfreigabe der B 111 Ortsumgehung Wolgast gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG zur Landesstraße L 262 (§ 3 Nr. 1 StrWG M-V) im Baulast des Landes Mecklenburg-Vorpommern abgestuft.
Die Abstufungen erfolgen entsprechend den Vorgaben des § 2 Abs. 4 FStrG. Die genannten Straßenabschnitte verlieren mit der Verkehrsfreigabe der OU B 111 ihre Verkehrsbedeutung, dem überregionalen Verkehr zu dienen. Sie erfüllen ab der Verkehrsfreigabe die Funktion eines städtischen Ziel- und Quellverkehrs und der innerörtlichen Erschließung einschließlich Anbindung des übrigen lokalen Straßennetzes.
Im Bereich der zukünftigen Landesstraße L 262 wird der Netzfunktion der Straße innerhalb des Landesgebietes mit überwiegend weiträumigem Verkehr nachgekommen. Die vorhandene L 262 aus Norden kommend, bindet den weiträumigen Verkehr aus Greifswald über Kemmin, Lubmin und Krosin über Wolgast an des Fernstraßennetz B 111 an.
Da die Abstufung gemäß § 2 Abs. 4 FStrG unverzüglich bei Änderung der Verkehrsfunktion zu erfolgen hat, ist die Abstufung zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der OU B 111 als frühestmöglicher Zeitpunkt der Abstufungsmöglichkeit, herangezogen worden.

Verlegung des Postweges

Der verlegte Postweg dient der Erschließung angrenzender Flurstücke und den Kleingärten der

KGA „Am Zieseberg“. Die Baulast als sonstige öffentliche Straße gemäß § 3 Nr. 4 StrWG MV bleibt bestehen und obliegt nach wie vor der Stadt Wolgast.

Wirtschaftswege 1 und 2

Die vorhandenen Wirtschaftswegeverbindungen zwischen Mahlzow und der Kompostieranlage (Wirtschaftsweg 1) und zwischen Mahlzow und Krummin (Wirtschaftsweg 2) werden ausgebaut, im Zuge erforderlicher Überführungen in der Gradiente verändert und neu angebunden. Die neu hinzugekommenen Straßenteile gelten mit der Überlassung für den öffentlichen Straßenverkehr von Gesetzes wegen gemäß § 7 Abs. 4 StrWG M-V als Bestandteil der sonstigen öffentlichen Straße (§ 3 Nr. 4 StrWG M-V) in der Baulast der Stadt Wolgast gewidmet.

3.2.5.3 Naturschutz und Landschaftspflege

3.2.5.3.1. Zulässigkeit des Vorhabens nach §§ 13 ff BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V Eingriffe in Natur und Landschaft

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG, § 12 NatSchAG M-V). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Vorhabenträger als Verursacher vorrangig zu vermeiden. Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Wenn eine Beeinträchtigung nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist, ist sie durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 15 BNatschG). Die strikt zu beachtenden Vermeidungs- und Ausgleichsgebote sind eingehalten worden. Die Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden durch die Planfeststellungsbehörde abwägend berücksichtigt.
Für die Umsetzung des Kompensationserfordernisses beinhaltet der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) ein methodisch schlüssiges Konzept, das unter Berücksichtigung der zur Präzisierung aufgegebenen Nebenbestimmungen eine rechtzeitige und vollumfängliche Kompensation gewährleistet.

Angewandte Methodik

Grundsätzlich stellt die erstellte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) die Grundlage einer nachfolgenden Eingrenzung der eingriffsrelevanten Auswirkungen dar. Dies ist in der inhaltlichen Überschneidung der Schutzgüter des UVPG mit den Naturhaushaltsfaktoren und dem Landschaftsbild nach § 1 und § 15 BNatSchG sowie der grundsätzlichen Betrachtungen von Umweltauswirkungen des Vorhabens sowohl in der UVS als auch im LBP gegeben. Alle Bestandserhebungen für die UVS sind von vorneherein in der Detailschärfe für den LBP-Maßstab erfolgt, um die Verwendbarkeit der Bestandsdaten für den LBP sicherzustellen und keine Ermittlungsfehler und inhaltlich-fachliche Diskrepanzen zwischen beiden Planungsebenen entstehen zu lassen.

Um den Kompensationsbedarf durch Eingriffe im Straßenneubauvorhaben zu ermitteln, wird der Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne für Straßenbauvorhaben in MV („LBP-Leitfaden) nach Fröhlich und Sporbeck in seiner aktuellen Fassung angewendet.
Der Leitfaden besitzt auch nach der Novellierungen des BNatSchG vom 15.09.2017 Gültigkeit und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen der §§ 13 – 17 BNatSchG und § 12 NatSchAG M-V.
Den hinzugekommenen Regelungen des § 15 Abs. 2 und 3 BNatSchG zur Auswahl von Kompensationsflächen und Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange wird im LBP Rechnung getragen, nicht zuletzt durch Planänderungen mit der Erstellung von Deckblättern auf Grund von Einwendungen aus dem Bereich der Landwirtschaft.
Die verwendeten Bewertungsfaktoren für die Werte und Funktionen der einzelnen Schutzgüter, die Wirkzonen und Beeinträchtigungsintensitäten sowie Ausgleichsfaktoren sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Dabei wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigt bzw. in Ermangelung solcher plausiblen Herangehensweisen erarbeitet und angewendet; auch diese von den Fachbehörden nicht angefochten.
Es ist keine Unterschätzung der Eingriffe festzustellen, wie auch aus den nachfolgenden Ausführungen zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen deutlich wird.
Die bilanzierte Überkompensation i. H. v. 164.508 Kompensationsflächenäquivalenten in der Maßnahme 12 E (Umwandlung von Ackerland in extensiv zu nutzendes Grünland auf Flächen bei Rebelow) wird wegen der dadurch garantierten Funktionalität der Maßnahme festgestellt, die sich in eine auch aus anderen Straßenbauvorhaben gesamtheitlich ausgewiesene Komplexmaßnahme eingliedert (Landgrabental). Auf den Flächen der Maßnahme 12 E bleibt extensive Landwirtschaft möglich.
Die Annahme der Multifunktionalität einiger Maßnahmen wird angemessen angewendet.

Die Herleitung der Kompensationsumfänge ist transparent. Die hierfür durchgeführte Bilanzie-

rung wurde im Zuge der Planänderung aktualisiert und berücksichtigt alle im Rahmen des Verfahrens eingearbeiteten Änderungen des Vorhabens.
Die Kompensationsfaktoren zu allen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotoptypen finden sich im LBP (s. U 12.1). Die genaue Ableitung des Kompensationsbedarfs unter Berücksichtigung der anzusetzenden Faktoren lässt sich in Unterlage 12.1 (LBP) im Einzelnen nachvollziehen. Die Korrektheit der Bilanzierung, des Kompensationskonzeptes insgesamt sowie die hinreichende Beurteilung der Eingriffe in geschützte Biotope sind gegeben.

Im Rahmen der Eingriffsregelung werden zur Identifizierung von erheblichen Beeinträchtigungen Tiere erfasst und ihre Betroffenheit gewertet; der LBP-Leitfaden nach Fröhlich & Sporbeck stützt sich dabei auf die sogenannten planungsrelevanten Arten.
Es besteht keine Verpflichtung der Erfassung bestimmter Tierarten, entscheidend ist, dass die Ermittlung der faunistischen Funktionsbeziehungen der Betroffenheit der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erkennen lässt. Diesem Prinzip folgend hat der Vorhabenträger eine Auswahl potentiell durch das Vorhaben betroffene Tierarten vorgenommen, die nicht zu beanstanden ist. Hinsichtlich der Kompensation für faunistische Lebensräume und Funktionsbeziehungen gilt, dass für gefährdete Arten oder Arten mit spezifischen Lebensraumansprüchen gesondert zu prüfen ist, ob die Art und der Flächenumfang der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Biotoptypen bzw. Biotoptypenkomplexen die Kompensation beeinträchtigter faunistischer Werte und Funktionen gewährleisten kann. Nur, wenn dies nicht der Fall ist, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diesem Prinzip folgend stellt der LBP auf der Grundlage der durchgeführten Erfassungen die notwendigen Maßnahmen für die Kompensation de faunistischen Lebensräume und Funktionsbeziehungen dar. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden und gleichermaßen als Grundlage für die Ermittlung der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen für die UVP geeignet.
Die übrigen Tierarten sind über die Biotopbezogene Eingriffsermittlung ausreichend berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, hier eine Unterbewertung zu vermuten.

Die Kompensation der abiotischen Schutzgüter erfolgt gesondert unter der Berücksichtigung der betroffenen Werte und Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft mit besonderer Bedeutung. Für die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung wird dabei ein gesonderter Kompensationsumfang ermittelt.
Für die Beeinträchtigung der dargestellten Landschaftsbildeinheiten wird der Kompensationsbedarf ebenfalls gesondert ermittelt. Eine multifunktionale Kompensation der Schutzgüter ist insofern grundsätzlich möglich und erfolgt in der Weise, dass keine Beeinträchtigungen der gleichen

Werte und Funktionen der Schutzgüter überlagernd auf der Fläche kompensiert werden. Ein unzulässiges Überziehen der Multifunktionalität der Kompensationsmaßnahmen ist daher nicht festzustellen.

Die Kompensation der beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotope ist gesondert durch den Vorhabenträger ausgewiesen (Tabelle 30 LBP) und im Ergänzungsantrag auf Befreiungen gem. § 67 BNatSchG als Voraussetzung zur Erteilung der Befreiungen nachgereicht; (Anhang 3E zu Unterlage 12.1).
Die im LBP zusätzlich behandelten und der UVP zusätzlich zugeordneten Schutzgüter Mensch und Kultur- und Sachgüter sind entsprechend nicht Bestandteil der Prüfung der Eingriffsregelung nach §§ 15 ff BNatSchG. Hierzu wird auf die zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG, hier im Beschluss unter den Ziffern 3.1.4 und 3.2.4 ausgeführt, verwiesen.

Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Gemäß LBP-Leitfaden hängt die Abgrenzung eines Untersuchungsraums von der Art, Intensität und der räumlichen Reichweite der Vorhabenwirkung sowie der daraus resultierenden Umweltauswirkungen ab. Sofern eine UVS vorliegt – wie hier – ist der Untersuchungsraum aus den Ergebnissen der UVS zu entwickeln.
Da ist bei der Planung der OU Wolgast im Zuge der B 111 berücksichtigt worden.

Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen
Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).
Der Vorhabenträger hat in seinem LBP (U 12.1) dort Ziffer 4, schlüssig und für die einzelnen Planungsstadien nachvollziehbar dargestellt, welche Entscheidungen und Maßnahmen ergriffen wurden, um Umweltbelastungen im Vorwege zu vermeiden und welche Maßnahmen im Rahmen des Planungsprozesses konkret ergriffen wurden, um Belastungen weiter zu reduzieren.
Schon im Raumordnungsverfahren wurden Linienvarianten untersucht, um den möglichst konfliktärmsten Korridor für die potentiellen Linienvarianten zu ermitteln. Die im Raumordnungsverfahren betätigte Vorzugsvariante S 1a, wurde im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert.
Die erarbeitete Vorzugsvariante vermeidet Eingriffe in den wertvollen Bereich der Alten Schanze und den ebenso wertvollen alten Baumbestand des Parkes Belvedere, die Linienoptimierung hat auf der Planungsebene vorweggenommen dem Vermeidungsgrundsatz der Eingriffsregelung genüge getan. Die planerische Optimierung des Bauvorhabens am westlichen

Baubeginn an der Ziese bringt deutliche Vermeidungen an Eingriffen im Bereich der Ziese und ihren angrenzenden wertvollen Fluren mit sich.
Es wird auf der Insel Usedom geringer wertiges Ackerland durchschnitten, als es etwa bei einer Lösung einer Nordumfahrung von Wolgast der Fall gewesen wäre. Hinsichtlich weiterer Vermeidungsmaßnahmen im Vorplanungsstadium wird auf die Unterlage 12.1 Ziffer 4 ff verwiesen.
Die Planung des Bauwerkes 5 berücksichtigt bei der Anlage der Widerlager, die empfindlichen Uferzonen, besonders auf der Seite der Insel Usedom - hier Bestandteil des FFH-Gebietes -, indem der Standort nach außerhalb des europäischen Schutzgebietes verlegt wird und dieses lediglich überspannt.

Auch durch technische Lösungen für die Bauwerkslösung der das Gesamtvorhaben prägenden Brücke über die Peene, BW 5, wurden Vermeidungsmöglichkeiten berücksichtigt: die Wahl der Tragwerkskonstruktion des prägenden BW 5 mit der abschließenden Entscheidung für die Zügelgurtkonstruktion stellt eine Vermeidungsmaßnahme hinsichtlich Vogelzug und Fledermausflugverhalten dar.
Die Baudurchführung für das BW 5 vom Wasser aus schont die anliegenden Flächen und Biotope am Ufer der Peene, insbesondere die Alte Schanze, die als Bautabuzone ausgewiesen wird. Baustofftransporte zur Herrstellung des Bauwerkes erfolgen auf der zukünftigen Strecke der OU. Damit sollen zusätzliche bauzeitliche Versiegelung und Flächenverbrauch vermieden werden.
Auch zu der weiteren technischen und bauablaufbedingten Vermeidungsplanung wird auf Unterlage 12.1 Ziffer 4 verwiesen.
Die Planung weist nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde ein umfassendes Maß an Vermeidungsmaßnahmen i.S.d. § 15 Abs. 1 S.1 BNatSchG auf. Sie sind konkret benannt und nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Dass ein Mehr in dem zur Feststellungsplanung genommen Vorhaben möglich ist, ist nicht erkennbar.
Die Unvermeidbarkeit der mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ist damit durch den Vorhabenträger begründet worden, wie von § 15 Abs. 1 S.1 BNatSchG verlangt wird. Zumutbare Alternativen den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, sind nicht gegeben.

Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen
Die in den Planunterlagen dargestellten Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dienen der Vermeidung und Minimierung nicht vollständig vermeidbarer Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Sie lassen sich danach unterteilen, ob sie bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermeiden.

Der Vorhabenträger hat eine Vielzahl an Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Minderungsmaßnahmen vorgesehen:
Zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung zur Vermeidung des Verlustes von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln auf den Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. (Maßnahme 1.1 V_{CEF})

Maßnahmen zur Vermeidung einer Tötung von Fledermäusen durch Baumfällung und Abriss von Gebäudeteilen mit Quartiersfunktion (Maßnahme 1.2 V_{CEF}) durch

- Kontrolle von im Baufeld befindlichen Bäumen auf Besatz mit Baumhöhlen und Spalten bewohnenden Fledermäusen in der Zeit vom 01.10. bis 31.10. vor deren Fällung (Maßnahme 1.2.1V_{CEF})
- Verschließen/Unbrauchbarmachen entsprechender, unbesetzter Quartiermöglichkeiten (Maßnahme 1.2.2 V_{CEF}), anschließend Fällung bis zum 28.02.
- Kontrolle von im Baufeld befindlichen Gebäuden, Lauben und Schuppen auf Besatz mit Gebäude bewohnenden Fledermäusen in der Zeit vom 01.10. bis 31.10. vor deren Abriss (Maßnahme 1.2.3 V_{CEF})
- Verschließen/Unbrauchbarmachen entsprechender, unbesetzter Quartiermöglichkeiten (1.2.4 V_{CEF}), anschließend Abriss

Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen sowie Biber (Maßnahme 1.3 V_{CEF}) durch

- zum Schutz von Fledermäusen im Bereich Park Belvedere (Bau-km 1+600 bis 2+200) von ca. 01.03. bis 08.05. sowie vom 08.09. bis 08.11. Baumaßnahmen nur außerhalb der Nachtstunden und der Dämmerung, ausgenommen sind weniger lärm- und lichtintensive Arbeiten an und auf dem Überbau des BW 5 (1.3.1V_{CEF})
- zum Schutz von Fledermäusen im Bereich Ostufer Peenestrom (Bau-km 3+360 bis 3+620) erfolgen vom 15.04. bis 31.10. Baumaßnahmen nur außerhalb der Nachtstunden und der Dämmerung, ausgenommen sind technologisch unbedingt erforderlichen kontinuierlich durchzuführenden Betonierungsarbeiten der (Gründungs-) Pfähle und der Pfahlkopfplatte sowie die kontinuierliche Anlieferung des Betons - eingeschränkt auf die Errichtung der Hilfsstützen und der Arbeitsstege (einschl. deren Rückbau) sowie das Herstellen des Überbaus und des Widerlagers Ost (1.3.2 V_{CEF})
- zum Schutz des Bibers an der Ziese erfolgen Bauarbeiten im Bereich der Brücke über die Ziese, einschl. Umfahrung, ganzjährig außerhalb der Nacht-stunden und der Dämmerung (1.3.3 V_{CEF})

Errichtung einer beidseitigen Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über

den Peenestrom (BW 5) (Maßnahme 1.4 V_{FFH}), Bau-km 2+003 bis Bau-km 3+468 und beidseitige Verlängerung der Kollisions- und Irritationsschutzwand (1.4 V_{FFH}) zum Kollisionsschutz von Fledermäusen (Maßnahme 1.4 V_{FFH}); festlandseitig: Bau-km 1+794 bis 2+003 (Integration der Lärmschutzwand von Bau-km 1+832 bis Bau-km 1+921) und inselseitig: Bau-km 3+468 bis 3+560

Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für Fischotter und Biber an der Ziesebrücke (BW 1) und der Behelfsbrücke (Maßnahme 1.6 V_{CEF}),

- Anlage von zwei temporären Trockendurchlässen westlich und östlich der Behelfsbrücke (zur Ermöglichung der trockenen Querung im Hochwasserfall) (1.5.1 V_{CEF})
- Anlage temporärer Leiteinrichtungen (1.5.2 V_{CEF}) und Anlage von zwei dauerhaften Trockendurchlässen (für den Hochwasserfall erforderlich) unterhalb der B 111 und des Radweges (1.5.3 V_{CEF}) kombiniert mit Anlage einer dauerhaften Leiteinrichtung beiderseits der B 111 im Bereich des Ersatzneubaus/BW 1 (1.5.4 V_{CEF})

Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen (Maßnahme 1.7 V_{CEF}) durch Vorbereitung der Abfangaktion und Aufstellen eines temporären Schutzzaunes (1.7.1 V_{CEF}) und Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen (1.7.2 V_{CEF} u. 6 A_{CEF})

Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als Nahrungshabitat für Greifvögel (Maßnahme 1.8 V_{CEF}) durch gelenkte Sukzessionsentwicklung auf Böschungsflächen außerhalb des Mähbereiches der Straßenunterhaltung von bis zu 3 m ab Fahrbahnkante,
und Vermeidung der Mahd im August, sondern vornehmlich in Zeiträumen, in denen Feldfrüchte noch kurzstielig sind und Böschungs- und Nebenflächen weniger gezielt zur Nahrungssuche angeflogen werden.

Anlage und Entwicklung von Gehölzpflanzungen als Leitlinienstruktur für das Große Mausohr (Maßnahme 1.9 V_{CEF}) durch Neupflanzung einer Baumreihe entlang der Südseite der Neuen Bahnhofstraße (1.9.1 V_{CEF}) und Neupflanzung von zwei Baumreihen zwischen der neuen Bahnhofstraße und der Ortsumgehung Wolgast sowie von Einzelbäumen auf der Nordseite der B111 (1.9.2 V_{CEF}) sowie Neupflanzung einer Baumreihe mit Strauchunterpflanzung entlang der Südostseite der Kleingartenanlage (1.9.3 V_{CEF}) und der Bestandssicherung einer vorhandenen Baumgruppe als Gehölzsukzessionsfläche (1.9.4 V_{CEF})

Vegetationssteuerung zur Vermeidung von Tötungen und Beschädigungen von Nachtkerzenschwärmern und seinen Entwicklungsformen (Maßnahme 1.10 V_{CEF})

Aufstellen von Schutzzäunen während der Bauphase zum Schutz schutzwürdiger Biotope (Maßnahme 1.11 V)

Baumschutzmaßnahmen während der Bauphase (Maßnahme 1.12 V)

Aufstellen von Amphibienschutzzäunen während der Bauphase im Baubereich der Ziese (BW 1) (Maßnahme 1.13 V)

Bodenschutzmaßnahmen, Vorbereitung und Rückbau des Baufeldes (Maßnahme 1.14 V)

Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des „ramp up-Verfahrens“ zum Einbringen von Spundwänden (Maßnahme 1.15 V_{FHH})

Vorreinigen des Wassers von den Arbeitsstegen und Pontons sowie aus den Spundwandkästen (Maßnahme 1.16 V_{WRRL})
Allgemeine Schutzvorkehrungen zum Schutz der Oberflächen- und Grundwasser-körper bei der Baustelleneinrichtung und Baudurchführung an der Ziese (BW 1) und am Peenestrom (BW 5, BW 12) nach Wasserrahmenrichtlinie (Maßnahme 1.17 V_{WRRL})

Zu detaillierten Darstellung der Vermeidungs- Schutz und Minderungsmaßnahmen wird auf die Maßnahmeblätter in der Unterlage 12.1. verwiesen.

Die Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahen sind plausibel, fachlich einschlägig und zum angestrebten Zweck geeignet, an der erforderlichen, nicht durch Planung erzeugbaren vermeidungsgeboten Stelle Beeinträchtigungen gegenüber den jeweiligen Schutzgütern zu vermeiden oder minimieren bzw. ein Schutzgut vor Beeinträchtigungen zu bewahren, obwohl das Vorhaben umgesetzt wird.

Verbleibende Beeinträchtigungen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Mit dem Vorhaben sind auch nach der Berücksichtigung und Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Die dazu notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen sind vorhabenbezogen in Art und Weise des Eingriffs und der davon betroffenen Natur und dem Landschaftsbild im LBP vollständig und nachvollziehbar hergeleitet und dargestellt. Es wird diesbezüglich auf die Eingriffsermittlung des LBP (Unterlage 12) verwiesen, siehe dort Ziffer 5. Aus der Eingriffsermittlung leitet sich

das landschaftsplanerische Ausgleichskonzept ab.
Ein Teil der Kompensationsmaßnahmen ist zudem artenschutzrechtlich begründet, was einer Berücksichtigung im Rahmen der Eingriffsregelung gem. § 15 Abs. 2 S. 4 BNatSchG jedoch nicht entgegensteht.
Eine gemeinsame Darstellung erfolgt außerdem in der allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß UVPG.

Der Vorhabenträger hat die nachfolgend aufgezählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Wiederherstellung oder Neugestaltung der Natur und des Landschaftsbildes geplant: Auf detaillierte Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen wird auf den planfestgestellten LBP (U 12.1) dort Ziffer 6, Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes, und Ziffer 8, Maßnahmeverzeichnis für straßenbedingte Eingriffe mit Maßnahmeblättern, verwiesen. Dort ist die jeweilige Zuordnung zum unvermeidbaren Konflikt, der Wertigkeit und des Ausgleichs- bzw. Ersatzbedarfes aufgezeigt und gegenübergestellt.
Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:
Gestaltungsmaßnahmen, die vorwiegend zur Einbindung des Vorhabens in das Landschaftsbild dienen:

2.1 G Anlage von straßenbegleitenden Gehölzflächen mit lockerer, gruppenartiger Bepflanzung an der B 111 und der Neuen Bahnhofstraße
2.2 G Anlage von einzelnen Gehölzflächen mit dichter, geschlossener Bepflanzung an der B 111 OU Wolgast und Neuen Bahnhofstraße
2.3 G Bepflanzung von Damm- und Einschnittsböschungen an der B 111 und Neuen Bahnhofstraße
2.4 G Pflanzung von Einzelbäumen/Baumgruppen an B 111 und Neuen Bahnhofstraße
2.5 G Ansaat von Landschaftsrasen auf Böschungs- und Nebenflächen an B 111 OU Wolgast und Neuer Bahnhofstraße#
2.6 G Ansaat von Landschaftsrasen im Intensivpflegebereich der Straßenunterhaltung (Bankette, Mulden etc.) an B 111 und Neuer Bahnhofstraße

Ausgleichsmaßnahmen, z.T. als artenschutzrechtlich vorgezogene, zum Ausgleich von Verlusten artenschutzrechtlich relevanter Habitatsflächen:

3 A_{CEF} Ausbringen von Fledermauskästen und Vogelnistkästen für Höhlenbrüter als Ersatzquartiere sowie Entwicklung eines natürlichen Quartierangebotes durch Aufgabe der forstwirtschaftlichen Nutzung auf der Maßnahmenfläche
4 A_{CEF} Entwicklung eines Ersatzhabitates für Vogelarten des Offen- und des Halboffenlandes südlich von Mahlzow durch Entwicklung von extensiv zu nutzendem Grünland nach Initialansaat, Entwicklung von Altgrasstreifen/Hochstaudensaum nach Initialansaat, Anlage

von Gehölzinseln und Bestandssicherung

5 A_{CEF} Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom durch eine Entwicklung von Extensivgrünland, Entwicklung von extensiv zu nutzendem Grünland nach Initialansaat und Bestandssicherung

6 A_{CEF} Verbesserung der Habitatbedingungen für die Zauneidechse südwestlich von Wolgast durch Begrenzung der Gehölzsukzession, Mahd von Ruderalflächen, Schaffung von Rohbodenflächen und Anlage von Steinhaufen/Steinriegeln

7 A_{CEF} Verbesserung der Habitatbedingungen für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast durch Anlage von Hecken und Säumen und Extensivierung von Ackerflächen

Die vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF}, 4 $A_{CEF,}$ 6 A_{CEF} und 7 A_{CEF} wurden bereits im Oktober 2019 auf Antrag hinsichtlich ihrer fachlichen Wirksamkeit und des Erfordernisses für die davon profitierenden Arten der Fledermäuse, Brutvögel, und Zauneidechsen mit vorläufiger Anordnung gemäß § 17 Abs. 2 FStrG in die Umsetzung gebracht, da sie seitens der Planfeststellungsbehörde für rechtmäßig und geeignet bewertet wurden. An dieser Entscheidung hat sich nichts geändert.

Die Ausgleichsmaßnahme 8 A - Entsiegelung nicht mehr genutzter Straßen- und Wegflächen - wird zwar planfestgestellt und durchgeführt und stellt eine durch das BNatSchG wichtige Form des Eingriffsausgleiches dar, wird aber als Ausgleichsmaßnahme für die Biotopfunktion nicht berücksichtigt.
Diese Herangehensweise an die Bilanzierung erwächst aus der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde. Dem bilanzierten Aufwertungspotential der ursprünglich in die Bilanz eingerechnete Ausgleichsmaßnahme 8 A wurde durch den Landkreis nicht gefolgt.
Im Erörterungstermin wurde entschieden, dass die Maßnahme 8 A zwar umgesetzt wird, jedoch nicht als Kompensation anerkannt wird.
Für die Gestaltungsmaßnahmen in der Wirkzone 1 wird der Biotopwert um 10% reduziert.
Der Vorhabenträger hat die Bilanzierung mit Deckblatt zu Unterlage 12.1.1 Seite 160D ff geändert. Der Einwand wurde als erledigt erklärt.
Die Maßnahme 8 A bleibt im LBP erhalten, muss jedoch aus der Bilanzierung eingriff-Ausgleich unberücksichtigt bleiben, was mittels Deckblatt und Neuberechnung der Bilanz auch erfolgt ist.

Neben Ausgleichsmaßnahmen sind Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

9 E Neupflanzung von Alleebäumen entlang des neuen Radweges an der teilrückgebauten Bestandstrasse der alten B 111 Gesamtumfang, als Kompensation für Alleebaumfällungen sowie Kompensation für Biotopfunktionen;
außerdem erfolgt eine Einzahlung in den Alleenfonds M-V

10 E Neuanlage einer Waldfläche auf der Hochfläche am Ostufer des Peenestroms, Gesamtumfang, davon Aufforstung/Entwicklung eines naturnahen Laubwaldes mit eingeschlossenen Sukzessionsflächen (Sukz.-Anteil mind. 30 %) und Aufbau und Entwicklung eines Waldmantels

11 E Schaffung einer Querungshilfe für Fischotter durch Errichtung eines Unterführungsbauwerkes im Kreuzungsbereich B 111/Mellengraben (Verbindungsgraben 40) bei Loddin

12 E Umwandlung von Ackerland in extensiv zu nutzendes Grünland auf Flächen bei Rebelow, oberhalb Landgrabental mit Umwandlung von Acker in extensiv zu nutzendes Grünland, Entwicklung von Halbtrockenrasen aus Altgrasstreifen, Neuanlage einer Hecke und Entwicklung Altgras-/ Hochstaudenfluren

13 E Biotopentwicklung und -pflege im Bereich eines ehemaligen Handgranatenwurfplatzes bei Peenemünde

Die Maßnahme 11 E, 12 E und 13 E sind trassenfern.
Sie befinden sich allerdings im selben Naturraum, wie der Eingriff, den sie hinsichtlich der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes wiederherstellen sollen, wie von § 15 BNatSchG gefordert und sind somit zulässig und nicht zu beanstanden.

Für die Eingriffe in den marinen Bereich, Naturraum Ostseeküstenland, durch die Überspannung der Peene mit Bauwerk 5, nimmt der Vorhabenträger zum Ausgleich eine Ökokontomaßnahme: 14 E Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung der Fischlandwiesen“ in Anspruch.
Gemäß § 16 BNatSchG i.V.m. § 9 Ökokonto-VO M-V sind Maßnahmen aus Ökokonten als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzuerkennen. Sie sind Realkompensationsmaßnahmen zum Eingriffsausgleich gleichwertig und kommen v.a. dann in Betracht, wenn im relevanten Naturraum u.a. fachlich bedingt keine Kompensation möglich erscheint.
Die Überprüfung der Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der mit Bescheid der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde anerkannten Ökokonten ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde hat sich lediglich zu vergewissern, dass der Anerkennungsbescheid für das Ökokonto vorliegt, damit das Ökokonto gemäß der Ökokonto-VO besteht, und dass der Vorhabenträger nachweisen kann, dass er vollständig gemäß dem Ausgleichsbedarf im Ökokonto bilanzieren kann.
Für den erzeugten Eingriffskonflikt durch den Bau der Brücke BW 5 und der Strecke mit Vorlandbrücke an die Peene und den dadurch verursachten Eingriffen in marine Biotope (v.a Ästuarien) ist die Abrechnung der erforderlichen Kompensationsäquivalente im marinen Bereich im Ökokonto Fischlandwiesen als marinem Ökokonto zweckmäßig, geeignet und rechtlich zulässig, obwohl sich das Ökokonto weit entfernt vom Eingriffsort befindet. Es liegt jedoch – wie der

Eingriffsort Peene – im selben Naturraum Ostseeküstenland, der sich von den terrestischen Naturräumen im Land MV gesondert verhält. Es wird auf die Karte des BfN 2011, „Naturräumliche Großeinheiten“ dem Gutachtlichen Landschaftsrahmenplan, „Naturräumliche Gliederung Teilplan Vorpommern“, LUNG 2003 in seiner Fortschreibung verwiesen. Das Ökokonto verfügt über den Anerkennungsbescheid.
Der Nachweis der Kontierbarkeit der erforderlichen Kompensationsäquivalente liegt mit der Bilanzierung im LBP in seiner überarbeiteten Fassung, zu welcher die zuständige Naturschutzbehörde im Landkreis Vorpommern-Rügen als Anerkennungs- und Verwaltungsbehörde über das Ökokonto Fischlandwiesen beteiligt wurde, vor.
Auch die für den Bereich des Eingriffs zuständige untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald bestätigt die Eignung der Ökokontomaßnahme für den geplanten Ersatzbedarf, wie in der Stellungnahme im Nachanhörungsverfahren vorgetragen.

Für den Eingriffsteil Neue Bahnhofstraße wird ebenfalls über die Kontierung in ein Ökokonto der Stadt Wolgast der Eingriff ersetzt:
ohne Nr.Ökokonto-Maßnahme „Wolgast-Weidehof“.
Die Zuordnung von Eingriff uns Ausgleich in dieses Ökokonto ist fachlich zweckmäßig und rechtlich zulässig und vermag die erforderlichen Kompensationsäquivalente ausgleichen.

Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope
Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Alleen und werden Befreiungen nach § 67 BNatschG i.V.m. § 19 NatSchAG M-V bzw. für Eingriffe in gesetzlich geschützte Einzelbäume und gesetzlich geschützte Biotope Befreiungen bzw. Ausnahmen nach § 67 BNatSchG und §§ 18 bzw. 20 NatSchAG M-V erforderlich.
Diese wurden beantragt und unter Bezugnahme auf das überwiegende öffentliche Interesse des Vorhabens, wie es sich bereits aus der Einordnung in den Bundesverkehrswegeplan ergibt, begründet.
Die Befreiungen und Ausnahmen werden erteilt; s.o. Ziffer 1.1.3 dieses Beschlusses.
Sie begründen sich wie folgt:
Für die Beschädigung bzw. Zerstörung der gesetzlich geschützten Alleen, Einzelbäume und Biotope wird eine Befreiung von den Verboten erteilt, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solche sozialer und wirtschaftlicher Art erforderlich ist. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen haben ein hohes Gewicht und überwiegen entgegenstehender Belange des Biotopschutzes.
Für die jeweiligen Befreiungen und Ausnahmen ist im Einzelnen auszuführen:

<u>Zulässigkeit des Vorhabens nach § 18 NatSchAG M-V (Einzelbaum)</u>

Für die Fällung von

1 Einzelbaum in Zuge der B 111 im Bereich der Ziese, Ahorn mit Stammumfang (StU 1,25 m),

2 Einzelbäumen in Zuge der Bahnhofstraße Robinien (StU 1,25 m und 1,90 m) und

8 Einzelbäumen in Zuge der OU B 111 auf Usedom, Pappeln (StU zw. 1,60 m und 1,90 m).

ist die Ausnahme gemäß 18 Abs. 3 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach 18 Abs. 2 NatSchAG M-V erforderlich.

Gemäß § 18 NatSchAG M-V sind Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 100 Zentimetern, gemessen in einer Höhe von 1,30 Metern über dem Erdboden, gesetzlich geschützt. Die Beseitigung geschützter Bäume sowie alle Handlungen, die zu ihrer Zerstörung, Beschädigung oder erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten. Von den Verboten des § 18 NatSchAG M-V sind Ausnahmen zuzulassen, wenn ein nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden kann (§ 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V).

Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1.1.) getroffenen Aussagen zu den gesetzlich geschützten der betroffenen Einzelbäume nach § 18 NatSchAG M-V sind plausibel und nachvollziehbar. Auf die Beseitigung der Einzelbäume kann nicht verzichtet werden. Aufgrund dieser Eingriffe hat der Vorhabenträger Vermeidungs- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, welche in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden.

Der Neubau der Ortsumfahrung B 111 Wolgast ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 des BMVI als neues Vorhaben in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ mit der „B111-G10-MV-T2-MV“ eingeordnet.

Das Bauvorhaben ist demnach bis zum Zielhorizont des Bundesverkehrswegeplanes 2030 fertig zu stellen. Der Bundesverkehrswegeplan hat Gesetzescharakter entsprechend dem 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 23.12.2016.

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht.

Wie unter Pkt. 3.2.3.2 dargestellt wurde in der vorliegenden Planung mit der Achse 26, der Peenestromquerung und der Neuen Bahnhofstraße unter Berücksichtigung sämtlicher Belange die günstigsten Linien gewählt.

Der gesetzliche Bedarf sowie die Linienbestimmung sind die tragende Argumente dieses Planfeststellungsverfahren nach §§ 73 ff VwVfG M-V und stellt ein „nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben“ im Sinne § 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V dar und begründet die Ausnahme zur Fällung der 11 gesetzlich geschützten Einzelbäume.

Zulässigkeit des Vorhabens nach § 19 NatSchAG M-V (Alleebaum)

Für die Fällung von sechs Alleebäumen in Zuge des Baues der B 111 im Bereich der Ziese ist die Befreiung gemäß § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach §19 Abs. 1 NatSchAG M-V erforderlich.

Es handelt sich dabei zwei Linden (StU 2,20 m und 2,50 m) sowie um vier Ahorne (StU 1,60 m bis 2,20 m).

Gemäß § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V sind Alleen und einseitige Baumreihen an öffentlichen Verkehrsflächen gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen oder einseitigen Baumreihen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Von dem Verbot kann nach 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Nach § 67 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG kann die Befreiung vom Verbotstatbestand des § 19 Abs. 2 S. 1 NatSchAG M-V mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Solche Nebenbestimmungen zielen auf die nachhaltige Sicherung von Alleen im Land M-V ab. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1.1.) getroffenen Aussagen zu den gesetzlich geschützten Alleen nach § 19 NatSchAG M-V sind plausibel und nachvollziehbar. Auf die Beseitigung der Einzelbäume kann nicht verzichtet werden.

Aufgrund dieser Eingriffe hat der Vorhabenträger Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, welche in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden.

Der Neubau der Ortsumfahrung B 111 Wolgast ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 des BMVI als neues Vorhaben in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ mit der „B111-G10-MV-T2-MV“ eingeordnet.

Zulässigkeit des Vorhabens nach § 20 NatSchAG M-V (gesetzlich geschützte Biotope)

Für die durch die Baumaßnahme für die Ortsumgehung Wolgast dauerhaften Verlusten bei Schluffreiche Feinsande der Ästuare (NAF, K 4.1), Großlaichkraut-Tauchfluss der Ästuare (NAU, K 4.1), Schilfröhrich (KVR, K 4.1), Schilflandröhrich (VRL, K 1), Feuchtgebüsche eutropher Moor- und Sumpfstandorte (VWN, Konflikt K 1), Moränenkliff inaktiv (KKI, K 4.2), Ruderalisierter Sandmagerrasen (TMD, K 5), und Baumhecke (BHB, K 2 und K 3) im Gesamtumfang von 10.600 m^2 sowie für die dauerhaften Verluste in der Bahnhofstraße von Baumhecke (BHB, K 6) im Gesamtumfang von 403 m^2 sind Ausnahmen nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V notwendig.

Gleiches gilt für die betriebsbedingten Beeinträchtigungen im Zuge der Ortsumgehung Wolgast bezgl. Schluffreiche Feinsande der Ästuare (NAF, K 4.1), Großlaichkraut-Tauchfluss der Ästuare (NAU, K 4.1), Schilfröhrich (KVR, K 4.1), Moränenkliff inaktiv (KKI, K 4.2), Ruderalisierter Sandmagerrasen (TMD, K 2), und Baumhecke (BHB, K 2 und K 3) in einem Umfang von

892.766 m2 (Wirkzone I und II) sowie im Zuge der Neuen Bahnhofstraße bezgl. Baumhecke (BHB, K 6) in einem Umfang von 7.010 m2 (Wirkzone I und II).
Aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls kann gemäß § 67 BNatSchG i.V.m. § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V eine Ausnahme vom Verbot des § 20 Abs. 1 NatSchAG M-V gesetzliche geschützte Bioptope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustandes zu verändern oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen zu beeinträchtigen, erteilt werden.
Der gesetzliche Bedarf sowie die Linienbestimmung sind die tragende Argumente dieses Planfeststellungsverfahren nach § 73 ff VwVfG M-V und stellen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art im Sinne von § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dar und begründet die Ausnahme nach § 20 Abs. 3 NatSchAG M-V vom Verbot gesetzlich geschützte Biotope zu zerstören, zu beschädigen, den charakteristischen Zustandes zu verändern oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen zu beeinträchtigen.

Abiotische Faktoren

Bei den abiotischen Schutzgütern Boden, Wasser, Klima/Luft werden nur die Beeinträchtigungen der Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung betrachtet. Eine Ausnahme stellt allerdings die Neuversiegelung dar, bei der auch die Beeinträchtigung von Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung Berücksichtigung finden. Eine Neuversiegelung wird bestenfalls über die Entsiegelung von Flächen kompensiert. Ist das nicht möglich, sind diesbezüglich Ausgleichsflächen auszuweisen.
Wie bereits genannt ist eine Teil- Entsiegelung der B 111 alt vom Anbindungspunkt West bis Ortseingang Wolgast vorgesehen, wird jedoch – wie ebenfalls bereits ausgeführt – nicht in die Eingriffs- Ausgleichsbilanz eingerechnet.
Die Kompensation findet über die gefundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen statt und gleicht multifunktional die Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter aus.

Landschaftsbild

Die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildraumes „Peenestrom“ und seiner angrenzenden und natürlich wirkenden Bereiche durch die Errichtung des Brückenbauwerks im Zuge der B 111 über den Peenestrom (BW 5) wird im Wesentlichen durch die Gestaltung des Bauwerkes sowie durch die Waldanpflanzung Maßnahme 10 E, die eine raumwirksame Größenordnung und ansprechende Aufwertung der bis dato vorherrschenden Agrarlandschaft auf der Inselseite im Vorhabenbereich aufweist, gemindert. Die Kompensation der verbleibenden Eingriffswirkungen erfolgt multifunktional über die Ökokonto-Maßnahme „Renaturierung der Fischlandwiesen“ (14 E). Mit dieser Maßnahme wird ein anderer innerer Küstenabschnitt der Ostsee im Bereich des Fischlandes renaturiert und damit auch landschaftlich aufgewertet (Steigerung der Naturnähe, Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft).

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildraumes „Sauziner Ackerhügelland“ durch Überführungsbauwerke für kreuzende Straßen und Wege wird durch eine landschaftsgerechte Einbindung der Brückenbauwerke gemindert (Böschungsbepflanzungen).
Die Wirkungen der Brückenbauwerke BW 6 und BW 7 sind hinsichtlich der Erforderlichkeit einer Befreiung von Verboten der Landschaftsschutzgebiets-VO „Insel Usedom und Festlandgürtel“ näher betrachtet worden, s. u. Ziffer 3.2.5.3.4.
Die Erheblichkeit der Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft ist in der UVP ebenfalls festgestellt worden, s.o. Ziffer 3.2.4 des Beschlusses.
Dem Vorhabenträger ist mit der Nebenbestimmung zur Befreiung von den Verboten der LSG-VO des LSG „Insel Usedom mit Festlandgürtel“ aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung weitere Minderungsmöglichkeiten für den Eingriff in das Landschaftsbild zu prüfen und, wenn möglich, zu verfolgen.

Berücksichtigung agrarstruktureller Belange

Die agrarstrukturellen Belange wurden entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. § 15 Abs. 3 BNatSchG sieht vor, dass bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange besonders Rücksicht zu nehmen ist. Insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden sind nur im benötigten Umfang in Anspruch zu nehmen.
Aufgrund dieser Bedingungen wurde seitens des Vorhabenträgers frühzeitig die Verfügbarkeit von Flächen der öffentlichen Hand recherchiert, auf denen ggf. Maßnahmen realisiert werden können, und andere Formen der Kompensation abgestimmt. Der aus dieser Recherche entstandene Sachstandsbericht liegt der Planfeststellungsbehörde vor.
Mit der vorliegenden Maßnahmenplanung, die die Vorgabe des § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt, siehe Ausführungen unter Ziffer 8 des LBP (U 12.1) können rund 47,6 % (583.252,50 KFÄ) des ermittelten terrestrischen Kompensationsbedarfs (1.226.019 KFÄ) auf nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert werden. Dies betrifft die trassenfernen Maßnahmen 11 E, 13 E sowie 6 A_{CEF}.
Es verbleiben Ausgleichsmaßnahmen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen.
Im Zuge der Beteiligung wurden auf Grund von Einwendungen sowie nach dem Erörterungstermin Planungen auf Ackerstandorten geändert und den Bedürfnissen der agrarstrukturellen Belange der konkret betroffenen Landwirte soweit erforderlich angepasst. Es wird auf die Ausführungen zu den Privateinwendungen unter Ziffer 3.2.6 verwiesen.
Die seitens des Vorhabenträger eingeplante Anrechnung durch Entsiegelung musste nach Ausführungen der unteren Naturschutzbehörde zur Anrechenbarkeit und der fehlenden Aufwertbarkeit im gerechneten Umfang aufgegeben werden und kann nicht als Maßnahme im Sinne der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange eingepflegt werden.

Die Abrechnung einiger Anteile des Eingriffs im Ökokonto „Wolgast-Weidenhof“ der Stadt Wolgast (ohne Nummer, s.o.) sowie in der Komplexmaßnahme 12 E (Renaturierung bei Rebelow) dienen des Weiteren der Schonung landwirtschaftlicher Nutzflächen.
Die agrarstrukturellen Belange sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise berücksichtigt.
Im Fazit der Planfeststellungsbehörde wird festgestellt, dass der Kompensationsbedarf durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig ausgeglichen ist.

Begründung einzelner Nebenbestimmungen zum Eingriffsausgleich

Nebenbestimmung 1.5.4.1 Einsatz eines ökologischen Umweltbaubegleiters

Die Nebenbestimmung 1.5.3.1 sieht vor, dass für die gesamte Dauer der baulichen Umsetzung des Vorhabens eine ökologische Baubegleitung eingesetzt wird. Die Nennung des Umweltbaubegleiters ist nach Beauftragung der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu geben.
Der Einsatz des Umweltbaubegleiters begründet sich daraus, dass das Vorhaben fast durchweg in naturschutzrechtlich hoch sensiblen Bereichen erfolgt. Es werden ein Europäischen Schutzgebiet, ein europäisches Vogelschutzgebiet, ein Landschaftsschutzgebiet sowie im Übrigen sensible Räume von artenschutzrechtlicher Relevanz, u.a. an der Ziese durchzogen.
Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens aus europarechtlich geprägten Anforderungen des BNatSchG konnte u.a. deswegen getroffen werden, weil der Einsatz des Umweltbaubegleiters die Einhaltung der geplanten Vermeidungs-, Schutz- und artenschutzrechtlichen Ersatzmaßnahen einschließlich erforderlicher Vergrämungsmaßnahmen zur Vermeidung der Verwirklichung von Tötungs- und Störungstatbeständen nach § 44 BNatSchG zu garantieren vermag.

Nebenbestimmung 1.5.4.2 Einbindung der Fachbehörden

Die Nebenbestimmung 1.5.3.2 dient, der aktuellen und fachgerechten Umsetzung des LBP durch Einbindung der örtlich zuständigen Naturschutzbehörde. Die Natur unterliegt einem dauernden dynamischen Prozess, der Veränderungen von Bedingungen mit sich bringen kann. Die örtlich zuständige Behörde ist unmittelbar in der Lage, etwaige Anpassungen mit dem Konzept des Vorhabenträgers aus dem planfestgestellten LBP in Einklang zu bringen. Außerdem obliegt der zuständigen unteren Naturschutzbehörde die Fachverwaltung, sobald die Konzentrationswirkung nach Fertigstellung endet und die Maßnahmen in ihre Obhut übergehen.

Nebenbestimmungen 1.4.4.3 und 1.5.4.4 Ansaatmaterial

Mit den Nebenbestimmungen 1.5.4.3 und 1.5.4.4 wird dem Vorhabenträger aufgegeben, in den Bereichen der Ansaatflächen sowohl auf den Halden zur Zwischenlagerung von wieder zu verwendenden Erdamaterialen als auch auf den neu angelegten Böschungen und Straßenbegleit-

flächen eine Regio-Saatgutmischung für Biotopentwicklungsflächen unter Beachtung der Vorgaben der Grundsatzvereinbarung über Maßnahmen zur Verbesserung der Bienenweide zwischen dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V, dem Landesverband der Imker M-V e.V. und dem Landesverband der Buckfastimker M-V e.V. vom 22.10.2012 zu verwenden, um einen Beitrag zur Biodiversität und dem Insektenschutz zu leisten. Hinsichtlich der Ansaat auf Erdmaterialhalden ist die Ansaat grundsätzlich vorzusehen. Ausnahmen stellen Halden dar, die von der Materialzusammensetzung oder der Liegezeit kein erfolgreiches Auflaufen der Saat garantieren.
Die Ansaat der Halden dient der Sicherung gegen Bodenerosion.

Nebenbestimmung 1.5.4.6 Bericht nach § 17 Abs. 7
Die Prüfpflicht ist nicht auf einen Anlass, etwa eine Beschwerde über den Zustand einer Kompensationsfläche, bezogen, sondern als gesetzliche Daueraufgabe formuliert. Der zeitliche Rhythmus und der Umfang von Prüfungen sind nicht vorgegeben und je nach den vom Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts auszugestalten. Insbesondere bei Beeinträchtigungen hochwertiger Funktionen ist jährlich zu prüfen.
Die Planfeststellungsbehörde ist gehalten, eine engmaschige Vollzugskontrolle durchzuführen.

Befristung der Unterhaltungspflege
Die Befristung der Unterhaltungspflege der Maßnahmen 4 A_{CEF}, 5 A_{CEF} und 7 A_{CEF} (Offenlandhabitate) sowie der Maßnahmen 12 E und 13 E entsprechend der Festsetzungen der Maßnahmeblätter ist ausreichend, die Beeinträchtigung auszugleichen (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatschG).
§ 15 Abs. 2 Satz 2 und 3 BNatschG geht davon aus, dass eine Beeinträchtigung ausgeglichen ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt bzw. ersetzt sind, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind.
Im Rahmen des Verfahrens wurde von den Fachbehörden an keiner Stelle vorgetragen, dass die Maßnahmen 4 A_{CEF}, 5 A_{CEF}, 7 A_{CEF}, 12 E und 13 E aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht geeignet sein sollten, die Beeinträchtigungen auszugleichen/zu ersetzen.
Nach 25 Jahren ist zu erwarten, dass die Flächen durch die Unterhaltungsmaßnahmen einen Entwicklungsstand erreicht haben, welcher dem weggefallenen Habitat äquivalent entspricht.
Die Maßnahmen stellen auch keinen außergewöhnlichen oder unerprobten Ersatz oder Ausgleich dar. Vielmehr handelt es sich um Standartmaßnahmen für gewöhnliche Arten.
Maßnahmen die nach intensiver Unterhaltung über einen Zeitraum von 25 Jahren nicht den Eingriff ausgleichen, wären in diesem Zusammenhang dann fachlich und rechtlich nicht zulässig.
Grundsätzlich unterliegen natürliche Biotope/Habitate einer stetigen Entwicklung. Für die weggefallenen /überbauten Habitate gibt es keine gesicherte Prognose, dass die Habitate in 25

Jahren noch genauso bestehen werden, wie zurzeit. Diese natürliche Entwicklung muss auch den Maßnahmen 4 A_{CEF}, 5 A_{CEF}, 7 A_{CEF}, 12 E und 13 E gewährt werden.

Nebenbestimmung 1.5.4.7 Kompensationsverzeichnis

Zur Vermeidung von Doppelbelegungen von Flächen mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schreibt § 17 Abs. 6 BNatSchG die Führung von Kompensationsverzeichnissen vor. Für die Führung des Kompensationsverzeichnisses ist in M-V gemäß § 3 Nr. 2 NatSchAG M-V das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie zuständig. Gemäß § 17 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG sind die Genehmigungsbehörden für die Übermittlung der erforderlichen Angaben an die für die Führung des Verzeichnisses zuständige Stelle verantwortlich. Die Genehmigungsbehörde kann diese Übermittlungspflicht aufgrund von §13 Abs. 2 Satz 3 Ökokonto-VO M-V dem Verursacher eines Eingriffes in der durch die Obere Naturschutzbehörde für das Kompensationsverzeichnis vorgegebenen Form auferlegen. Von dieser Möglichkeit wird hier Gebrauch gemacht. Die Eintragung durch den Eingriffsverursacher in der angegebenen Frist ist unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Genehmigung erforderlich.

Nebenbestimmung 1.5.4.8, Bodenvorbereitung vor Neuanlage von Wald

Die Nebenbestimmung begründet sich aus der aktuellen Erkenntnis zum Werdegang auf ehemaligen Ackerstandorten neu angelegter Waldbestände nach einer Standzeit von über 25 Jahren, die als Ersatzmaßnahmen früherer Eingriffsvorhaben aufgeforstet wurden.
Nach den ersten Durchforstungen dieser Waldbestände stellt sich häufig die sogenannte „Ackersterbe“ ein, die das Absterben der Bäume nach Durchforstung nach sich zieht. Verursacht wird diese Absterberscheinung, die ganz Waldschläge beteffen kann, durch einen Pilz, der sich wegen der Bodenbeschaffenheit und fehlender Tiefenauflockerung besonders auf verdichteten Böden, die durch langjährige intensive Ackerbewirtschaftung vor Waldanpflanzung entstanden ist, ideal ausbreiten kann. Um einen Abgang der Waldanpflanzung der Maßnahme 10 E durch Ackersterbe zu verhindern, gilt es laut aktueller wissenschaftlicher Erkenntnis, die bis dahin ackerbaulich genutzten Böden vor der Aufforstung mit Tiefenbodenmeißel bis in eine Tiefe von mindestens 0,60 m aufzulockern, um auch tieferliegende Bodenschichten aufzubrechen.

Entscheidung 1.2 Allgemeiner Vorbehalt

Der allgemeine Vorbehalt der Planfeststellungsbehörde dient auch der Umsetzung eines vollständigen Eingriffsausgleichs.
Aufgrund der Prüfung im Zuge der Vollzugskontrolle kann die Behörde Maßnahmen festsetzen, die sie ggf. im Wege des Verwaltungszwangs durchzusetzen kann (BT-Drs. 16/12274, 60).

Nebenbestimmung 1.5.4.3 Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Die Nebenbestimmung kommt den Vorgaben des Gesetzgebers nach, zeitnah die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen, und untersetzt das in Bezug auf die Angaben der Maßnahmeblätter aus dem LBP für solche Maßnahmen, deren zeitlicher Umsetzungshorizont mit „nach Fertigstellung der Baumaßnahme“ angegeben ist.

Da die Gesamtbaumaßnahme einen baulichen Umsetzungshorizont von 7 Jahren – wegen des aufwändigen Bauwerks 5 – hat, ist es zumutbar, in diesem Zeitfenster parallel zu baulichen Herstellung des Vorhabens den LBP anzulegen und bis zur Fertigstellungspflege zu bringen.

3.2.5.3.2. Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG (FFH-Prüfung)

Allgemeiner Teil

Die Sicherung des ökologischen Netzes Natura 2000, welches aus Gebieten von gemeinschaftlichem Interesse (nachfolgend als FFH-Gebiete bezeichnet) und europäischen Vogelschutzgebieten besteht, regelt § 34 des BNatSchG. Durch § 34 BNatSchG werden die europäischen Rechtsvorschriften des Artikel 6 Absatz 3 und 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) umgesetzt. Die als besondere Schutzgebiete erklärten europäischen Vogelschutzgebiete sind ebenfalls gemäß § 34 BNatSchG zu prüfen.

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt sich aus § 34 Absatz 1 BNatSchG. Danach sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Erhaltungsziele sind gemäß § 7 Absatz 1 Nr. 9 BNatSchG Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der Richtlinie 2009/147/EG aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind.

Für die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind neben den Rechtsnormen der FFH-Richtlinie, der Vogelschutzrichtlinie und des § 34 BNatschG nachfolgende Leitfäden und Fachkonventionen einschlägig.

- Leitfaden und Musterkarten zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMV 2004)
- Fachinformationssystem und Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit der FFH-Vorprüfung (Lambrecht & Trautner 2007)
- Auslegungsleitfaden zum Artikel 6 Absatz 4 der Habitatrichtlinie 92/43/ EWG (europäische Kommission 2007/2012)

- Leitfaden zur Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete (europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt 2001)
- „Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie“ (SSYMANK et al. 1998).

Der FFH-Verträglichkeitsprüfung geht in der Regel mit der FFH-Vorprüfung eine vorgeschaltete Betrachtung voraus. Im Rahmen der FFH-Vorprüfung ist zunächst zu prüfen, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Dies ist der Fall, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann. Ist eine erhebliche Beeinträchtigung hingegen von vornherein offensichtlich auszuschließen, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung entbehrlich. Ebenso ist eine FFH-Vorprüfung entbehrlich, wenn von vornherein erkennbar ist, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Dies ist z. B. der Fall, wenn ein Vorhaben in einem Natura 2000-Gebiet liegt oder dieses unmittelbar tangiert.
So liegt der Fall hier: insgesamt liegen rund 0,73 Straßenkilometer innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes (SPA) und zugleich innerhalb des FFH-Gebietes (GGB), und zwar durch die vollständig neu zu errichtende Peenestromquerung (ca. 520 m östliche Vorlandbrücke und 210 m Strombrücke).

Eine FFH-Prüfung wurde entsprechend der Vorgabe des Artikels 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie gebietsbezogen für das europäische Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA) durch Froehlich & Sporbeck 2014 sowie für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und kleines Haff“ (DE 2049-302) durch Froehlich & Sporbeck 2017 durchgeführt.

<u>Prüfungsmaßstab</u>
Es ist zu prüfen, ob das Vorhaben geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erheblich zu beeinträchtigen. Beeinträchtigungen definieren sich in diesem Zusammenhang gemessen an den Erhaltungszielen oder dem Schutzzweck als negative Veränderungen eines Gebietes. Eine Erheblichkeit ist dann festzustellen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Gebiet – ebenfalls gemessen an den Erhaltungszielen oder dem Schutzzweck – nicht nur unwesentlich beeinträchtigt werden kann.

Maßgebliches Bewertungskriterium für die Erheblichkeitsprüfung ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Artikel 1 e) und i) FFH-Richtlinie. Wird der Erhaltungszustand als günstig beurteilt, kommt es bei der Frage

der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen durch ein Vorhaben darauf an, ob der Erhaltungszustand auch nach der Verwirklichung eines Vorhabens günstig bleibt. Es ist zu prüfen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleibt. Wobei Stabilität die Fähigkeit bezeichnet, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Führen vorhabenbedingte Einwirkungen dazu, dass der Erhaltungszustand weniger günstig als vorher ist, kann davon ausgegangen werden, dass eine Verschlechterung eingetreten ist. Grundsätzlich tritt eine Verschlechterung des Lebensraums in einem Gebiet dann ein, wenn die spezifische Struktur und die spezifischen Funktionen, die für den langfristigen Fortbestand notwendig sind, beeinträchtigt werden oder der gute Erhaltungszustand, der für den Lebensraum charakteristischen Arten im Verhältnis zum Ausgangszustand beeinträchtigt wird oder wenn sich die Fläche, die der Lebensraum in dem jeweiligen Gebiet einnimmt, verringert (Art. 1 Buchstabe i) FFH-RL, dazu u. a. BVerwG, 9 A 20/05). Um erhebliche Beeinträchtigungen nach § 34 Absatz 1 BNatSchG zu verneinen, muss ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben. Ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden (BVerwG Urteil vom 6.4.2017, 4 A 16/16 Randnummer 33).

Datengrundlagen

Den FFH-Verträglichkeitsprüfungen liegen im Wesentlichen Daten zugrunde, die durch verschiedene Geländeerhebungen und Gutachten zusammengetragen wurden. Bezüglich des Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“ sind neben Artenbestand und Individuendichten auch Flugbewegung und die Nutzung von Rasthabitaten – also Schlafplätzen, Nahrungsflächen, Mauserplätzen usw. – erfasst und bewertet. Als wesentliche Quellen sind hier zu nennen grundsätzlich für das Vogelschutzgebiet und das FFH-Gebiet

- Standard-Datenbogen (SDB) mit Stand vom Juli 2015 (SDB 2015),
- Natura 2000-LVO M-V vom 12. Juli 2011, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. März 2018 (GVOBl. M-V S. 107, ber. S. 155),
- BfN-Steckbrief mit Stand vom April 2015 (BfN 2015).

Die im Standarddatenbogen genannten Lebensraumtypen des Anhangs I und Tier- und Pflanzenarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sowie lebensraumtypische Elemente und Eigenschaften für einen günstigen Erhaltungszustand gemäß der Natura 2000-LVO M-V werden als für die Erhaltungsziele der Gebiete maßgebliche Bestandteile angesehen und sind daher Gegenstand der Prüfung.

Hinsichtlich des Vogelschutzgebietes sind alle im Standartdatenbogen als signifikant, d. h. nicht in der Kategorie „D“ des Kriteriums ‘Repräsentativität’ vermerkten Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie, Grundlage für die Festlegung von Erhaltungszielen für EU-Vogelschutz-

gebiete. Gleiches gilt für die genannten Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie.
Verschiedene dieser Arten sind im Standartdatenbogen als regelmäßig vorkommende Zugvogelarten genannt. Einige kommen im Schutzgebiet jedoch als Brutvogel vor, weshalb sich der Schutzzweck auch auf die Brutplätze bezieht (Bsp. Brandgans, Tafel- und Reiherente, Schnatterente). In Anhang 1 der Natura 2000-Gebiete-Landesverordnung M-V werden die für die Zielerreichung erforderlichen Lebensraumelemente festgesetzt. Schutz und Erhaltung dieser Lebensraumelemente stellen somit ebenfalls Erhaltungsziele für das Schutzgebiet dar.
Zur Datenerhebung sind durch den Vorhabenträger durch eigene Geländeerhebungen Kartierungen vorgenommen worden, es wird auf die konkrete Verträglichkeitsuntersuchung der beiden betroffenen Schutzgebiete verwiesen (s.u. Punkt 3.2.5.3.2 Ziffer 2 und 3).

Zudem wird auf bestehende Daten von anderen Vorhaben zurückgegriffen, welche sich auf den Wirkbereich des Vorhabens beziehen:

- Umweltplan 2007b, „Anpassung der Seewasserstraße „nördlicher Peenestrom“ an die veränderten Anforderungen aus Hafen- und Werftbetrieb der Stadt Wolgast, Kartierung der Rast- und Brutvögel am nördlichen Peenestrom“
- Scheller et alii.2002; einzeln wissenschaftliche Ausführungen und Bewertungen zu einzelnen Arten im Untersuchungsraum
- Umweltplan 2002 „Flugverhalten an der Hochspannungsfreileitung Peenemünde“
- schriftliche und mündliche Mitteilungen von lokalen Beobachtungen

Der Vorhabenträger geht in seiner Ausführung zu den Datengrundlagen der Unterlage 12.3.2.1 FFH-Vorprüfung zum SPA-Gebiet „Peenestrom und Achterwasser“ auf Tabelle 8 ein. Auf diese Ausführung wird hinsichtlich der Methodik und der Verwendbarkeit der einzelnen Kartierungen verwiesen.
Für die Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und kleines Haff“ wurden gleichermaßen verschiedene Geländeerhebungen durchgeführt und Spezialgutachten erstellt, z. B. Spang 2007 und Hahne 2007. Ergänzend wurden wissenschaftliche Publikationen zu einzelnen Arten und Artengruppen mit Bezug zum Untersuchungsbereich, z. B. Winkler u. a. 2007 oder IFAÖ 2007, verwendet. Weiterhin erfolgte ein Austausch zum StALU Vorpommern, da für das zu untersuchende Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung derzeit ein FFH-Managementplan erstellt wurde. Aus den Datensätzen lassen sich die FFH-relevanten Informationen zu den FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten nach der FFH-Richtlinie und zu den Vogelarten nach der EU-Vogelschutzrichtlinie separieren.
Erkenntnisse und Ergebnisse der FFH-Managementplanung fließen damit in die vorliegende Verträglichkeitsprüfung ein.

Der Vorhabenträger hat für dieses Schutzgebiet in seiner FFH-Verträglichkeitsprüfung Unterlage 12.3.2.1 in Tabelle 7 eine Aufstellung über die Untersuchungen zur Bestandserfassung im engeren Untersuchungsbereich und deren Geeignetheit aufgelistet.
Um die Datengrundlagen auf aktuellem Stand zu halten, wurde 2016 eine Plausibilisierung der Biotoptypenkartierung zum LBP 2016 (SCHÜßLER-PLAN 2016), und der flächendeckende FFH-Lebensraumtypenkartierung 2016 (UMWELTPLAN 2016) vorgenommen.
Die zugrundeliegenden Datengrundlagen sind geeignet, vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Erhaltungsziele oder auf die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile der Natura 2000-Gebiete zu erfassen und zu bewerten. FFH-Spezifika wurden bei der Erfassung und Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den jeweilig relevanten Schutzgütern berücksichtigt. Die für die FFH-Verträglichkeitsprüfung relevanten Anhang -1- Lebensraumtypen mit ihren jeweiligen charakteristischen Flora- und Fauna-Gemeinschaften. Die Anhang -2- Arten der FFH-Richtlinie, die Anhang-1- Arten der Vogelschutzrichtlinie und die Zugvogelarten nach Artikel 4 Absatz 2 Vogelschutzrichtlinie als maßgebliche Gebietsbestandteile konnten mit hinreichender Tiefenschärfe betrachtet und die Auswirkungen auf selbige beurteilt werden. Auf Ziffer 3.2.5.3 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Charakteristische Arten

Gemäß Artikel 1 Buchstabe e) FFH-Richtlinie sind auch die jeweiligen charakteristischen Arten eines betroffenen Lebensraumtyps prüfungsrelevant. Dabei sind nicht alle charakteristischen Arten zu betrachten, sondern es sind diejenigen Arten auszuwählen, die einen deutlichen Vorkommensschwerpunkt im jeweiligen Lebensraumtyp aufweisen bzw. diejenigen, deren Erhaltung ihrer Population unmittelbar an den Erhalt des jeweiligen Lebensraumtyps gebunden ist. Die Arten müssen für das Erkennen und Bewerten von Beeinträchtigungen relevant sein, d. h. es sind Arten auszuwählen, die eine Indikatorfunktion für potentielle Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraumtyp haben (BVerwG Urteil vom 6.11.2013 – 9 A14/12, RdNr. 54). Von Relevanz sind vor allen Dingen Arten, die auf die Auswirkungen eines Projektes besonders sensibel reagieren, z. B. auf akustische oder optische Störempfindlichkeit oder hohe bzw. sehr spezifische Ansprüche an den Lebensraum stellen, weshalb ohne ihre Einbeziehung die vorhabenbedingte Betroffenheit des Lebensraumtyps nicht adäquat erfasst wäre.

Da der Begriff „charakteristische Art“ in der FFH-Richtlinie nicht näher präzisiert ist, wurden in den Antragsunterlagen FFH-bezogene Quellen wie das BFN-Handbuch (Ssymmank et alii 1998) sowie aktuelle Leitfäden und Rechtsprechung für die Identifikation hinzugezogen. Die Identifikation charakteristischer Arten folgt folgenden Maßgaben:

- Die zu behandelnden Arten werden nicht um ihrer selbst willen untersucht, sondern für die Informationen, über die sie zur Konkretisierung von Aussagen über den Zustand des Lebensraumtyps beitragen. Es geht nicht darum, ob die betreffenden Arten erheblich beeinträchtigt werden, sondern ob der Lebensraum, in dem diese Arten vorkommen, erheblich beeinträchtigt werden könnte,
- Die Betrachtung der Arten muss zusätzliche Informationen liefern, die nicht bereits aus der Betrachtung der standörtlichen Faktoren und gegebenenfalls soweit vorhandenen der Vegetationsstruktur des Lebensraums abgeleitet werden können.
- Die Arten müssen eine spezifische Empfindlichkeit für die Wirkprozesse besitzen, die vom Projekt ausgehen, die über die Empfindlichkeit der betroffenen Artengemeinschaft hinausgeht.
- Die Kenntnisse über ihre ökologischen Ansprüche müssen ausreichend wissenschaftlich gesichert sein, damit sie für die Bewertung von Beeinträchtigungen verwendet werden können.

Die als prüfungsrelevant identifizierten charakteristischen Arten werden für dieses Vorhaben gebiets- und lebensraumtypbezogen betrachtet und abgeprüft. Auswahl und Prüfung der charakteristischen Arten für das vorliegende Vorhaben sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in Art und Umfang nicht zu beanstanden.

Bewertungsmethodik

Die bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung angewandte Bewertungsmethodik zur Beurteilung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist zweistufig aufgebaut. Man differenziert zwischen nicht erheblichen und erheblichen Beeinträchtigungen. Jeder Stufe sind dabei hinreichend differenzierte Bewertungskriterien zugeteilt, die eine Abschätzung des Beeinträchtigungsgrades ermöglichen. Grundsätzlich leitet sich die Schwere einer Beeinträchtigung von FFH-Lebensraumtypen bzw. FFH-Arten aus der Verknüpfung der Empfindlichkeit bzw. Bedeutung des Lebensraumtyps bzw. der Art mit der Intensität und der Dauer projektspezifischer Wirkungen ab. Vorübergehende Beeinträchtigungen, die das Regenerationspotential der betroffenen Lebensraumtypen und –arten nicht nachhaltig schwächen, sind dabei generell nicht als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten – vergleiche BVerwG Urteil vom 17. Jan. 2007 9 A 20/05. Das Urteil führt im Zusammenhang mit Reaktions- und Belastungsschwellen aus, dass ein Lebensraum – wie auch eine Art – trotz einer vorübergehenden Störung zumindest dann stabil bleiben kann, wenn nach kurzer Frist eine Regeneration einsetzt. Art und Lebensraum spezifischer Reaktions- und Belastungsschwellen werden auf Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen und Veröffentlichungen hergeleitet und angewendet.

Die Bewertung der Erheblichkeit erfolgt mit eindeutigem Bezug zur Ausprägung der maßgeblichen Bestandteile im jeweiligen Natura 2000-Gebiet. Eine pauschale unzulässige Übernahme der UVS-Einschätzung in die FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt nicht. Zwar werden die UVS-Ergebnisse unterstützend für die Beurteilung der Auswirkungen in den jeweiligen Verträglichkeitsprüfungen genutzt, da jedoch eindeutige Bezüge zu den jeweils relevanten Gebieten, Arten und Lebensräumen hergestellt und im Sinne der FFH-Richtlinie bewertet sind, ist dies nicht zu beanstanden und im Übrigen gängige Praxis.

Mit der Beurteilung der Erheblichkeit der direkten und dauerhaften Inanspruchnahme von Lebensraumtypen nach der FFH-Richtlinie befasst sich die Fachkonvention von Lambrecht & Trautner 2007. Die Fachkonvention hat spezielle Beeinträchtigungen durch direkten Flächenentzug zum Gegenstand. In der Fachkonvention wurden kumulativ zu berücksichtigende Kriterien definiert sowie lebensraum- bzw. artspezifische Orientierungswerte zur Bewertung von Flächenverlusten fachlich hergeleitet. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in verschiedenen Urteilen mit der Anwendbarkeit der von Lambrecht & Trautner entwickelten Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung auseinandergesetzt. Die Anwendung der Fachkonvention bei der Bewertung von dauerhaften Flächenverlusten ist seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.3.2009 – 9 A 3/06 – gängige Praxis und allgemein anerkannt.
Lambrecht & Trautner wurde hier bezüglich der Betrachtung von erheblichen bzw. nicht erheblichen Beeinträchtigungen der europäischen Schutzgebiete bau- und anlagenbedingt, also bzgl. unmittelbaren Flächenentzugs für die Schutzgebiete und deren signifikanter Arten herangezogen.
Mit einem Vorhaben sind jedoch regelmäßig weitere Wirkfaktoren verbunden dadurch hervorgerufene Auswirkungen sind ebenso zu prüfen bis hin dazu, dass andere Wirkfaktoren für die Beurteilung der Verträglichkeit entscheidender sein können als der reine Flächenentzug. Zur weiteren Beurteilung sind daher andere Methoden anzuwenden.
Zur Ermittlung potentieller mittelbarer Beeinträchtigungen wird hier daher z.B. die Fachkonvention des BMVBS (2010) zur Beurteilung der Erheblichkeit von anlage- und betriebsbedingten akustischen und optischen Störreizen (insbesondere Lärm, aber auch Bewegung und Licht) sowie von Barrierewirkungen und Kollisionsrisiken auf die Avifauna, herangezogen.
Schall- und Erschütterungssituationen mit Auswirkungen auf die Fischfauna sind in der Qualität einer Konvention nicht verfügbar, so dass hier wissenschaftliche Werke/Auseinandersetzungen als Quelle und Grundlage dienen mußten.

In der Auseinandersetzung mit Auswirkungen durch Stoffeinträge auf relevante Arten wurde die Konvention des BfN (2017) als Informationssystem zu den Lebensraumtypen und Arten der FFH-Richtlinie sowie der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen auf diese herangezogen.
In Ermangelung einer vergleichbar anerkannten Methodik, wie etwa die Fachkonvention von Lambrecht & Trautner bzgl. Prüfung der Erheblichkeit auf Flächenentzug, wurde für die Ermittlung der Erheblichkeit von bau-, anlagen und betriebsbedingten Störungen durch das Bauwerk über die Peene in Hinblick auf die Avifauna als Ziel- und Zweck des europäischen Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“, DE 1949-401 SPA, durch wiederholte Felderhebungen, Heranziehung der Bewertungen der Auswirkungen von Vogelflug lokal und im Zuggeschehen an Vergleichsvorhaben und Ins-Verhältnis-Stellen der Habitatsanforderungen und Verhalten der relevanten Arten in diversen Situationen einschließlich wetterbedingten Veränderungen ein Beurteilungsmaßstab entwickelt. Dieser ist für die Planfeststellungsbehörde transparent, nachvollziehbar und plausibel und wird als Methode herangezogen, um die Erheblichkeitsbewertung in ihrer Abstufung vorzunehmen.

Insgesamt ist im Zuge der gestuften Bewertung der Erheblichkeitsfrage zu Recht von einer näheren Betrachtung etwaiger Auswirkungen, die als nicht erheblich eingeschätzt wurden, im weiteren der Prüfung abgesehen worden.

Im Einzelfall relevante Besonderheiten bezüglich der Methodik werden in der Prüfung des konkreten Schutzgebietes dargestellt.

Relevante Wirkfaktoren

Von den Vorhaben gehen Wirkungen aus, die sich auf die Erhaltungsziele der prüfungsrelevanten Natura 2000-Gebiete auswirken können. Abgeleitet aus den bau-, anlage- und betriebsbezogenen Vorhabenspezifika lassen sich Wirkfaktoren als wesentliche Grundlage der FFH-Verträglichkeitsprüfung ableiten. Dabei ist zwischen vorübergehenden bzw. temporären – also baubedingten – und dauerhaften – also anlage- und betriebsbedingten – Wirkfaktoren zu differenzieren. Die Wirkfaktoren, die zu Umweltauswirkungen oder sogar zu Konflikten in den Schutzgebieten auswirken können, sind außerdem nicht nur hinsichtlich ihrer Dauer zu differenzieren, sondern konkret auf das Vorhaben und dessen speziellen Ausgestaltungen.

Die Fachkonventionsvorschläge haben speziell Beeinträchtigungen durch direkten Flächenentzug als anlage- und baubezogenen Wirkfaktor zum Gegenstand. Mit einem Vorhaben sind jedoch regelmäßig noch weitere Wirkfaktoren verbunden. Dadurch hervorgerufene Auswirkungen sind ebenso zu prüfen. Im Einzelfall können andere Wirkfaktoren für die Beurteilung der Ver-

träglichkeit entscheidender sein, als der mit dem Vorhaben ggf. verbundene direkte Flächenentzug in Habitaten der Arten.
Relevante Wirkfaktoren in den hier zu betrachtenden Schutzgebieten durch das Vorhaben sind neben der tatsächlichen Flächeninanspruchnahme Trenn- und Barrierewirkung, Fallenwirkungen, Kollisionsgefahren, Störreize aus Lärm, Licht, Verschattungen, Erschütterungen und Sedimentaufwirbelungen in der Peene, sowie Stoffeinträge in Luft, Wasser und Boden durch Nähr- und Schadstoffe.
Es werden die Wirkprozesse und Wirkprozesskomplexe aus einer Überlagerung von verschiedenen Wirkfaktoren bezogen auf die Empfindlichkeiten der für das Schutzgebiet definierten Erhaltungsziele und maßgeblicher Bestandteile ermittelt.

Kumulation

Neben den Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens ist im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu prüfen, ob das Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.
Es sind also auch andere Pläne und Projekte im Wirkraum zu berücksichtigen, sofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese im Zusammenwirken mit dem hier planfestgestellten Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteil führen können. Dies ist auszuschließen, wenn die Auswirkungen anderer Pläne oder Projekte nicht in demselben Wirkraum stattfinden (fehlendes räumliches Zusammenwirken) oder wenn das Zusammentreffen der Einwirkungen nicht zu einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung führt (fehlendes funktionales Zusammenwirken). Pläne oder Projekte, die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung Berücksichtigung finden, müssen hinreichend verfestigt sein (zum Maßstab vergleiche auch BVerwG-Urteil vom 9.2.2017 – 7 A 2/15, Randnummer 219). Dies ist in jedem Fall für Pläne oder Projekte zutreffend, für die eine Zulassungsentscheidung vorliegt (vergleiche BVerwG Beschluss vom 28.11.2013 – 9 B 14/13, Randnummer 10). Allerdings kann dies auch für Pläne und Projekte zutreffen, die sich in einem früheren Stadium von Parallelplanungen befinden, z. B. nach Auslegung der Planungs- oder Antragsunterlagen. Pläne und Projekte, die sich in einem frühen Planungsstadium befinden sowie bereits abgeschlossene Vorhaben, deren Auswirkungen sich im Ist-Zustand des Schutzgebietes bereits als Vorbelastung widerspiegeln, sind im Umkehrschluss nicht zu berücksichtigen.

Für das vorliegende Vorhaben wurden potentiell geeignete Kumulationsvorhaben vom StALU Vorpommern und anliegenden Gemeinden abgefragt und die daraus erwachsene Liste potentieller kumulativer Pläne und Projekte jeweils auf ihren Verfestigungsgrad der jeweiligen Planung

sowie der relevanten Auswirkungen auf die Schutzgebiete und deren Potential zur Kumulationsbildung mit dem gegenständlichen Vorhaben, das auch mit der Lage in Relation zum Vorhaben zusammenhängt, geprüft.
Es sind drei Vorhaben in die FFH-Verträglichkeitsprüfung eingeflossen

2. Europäisches Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser" (DE 1949-401, SPA)

Gebietsbeschreibung und Lage und Beschreibung des Vorhabens im Schutzgebiet

Das EU-Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser" (DE 1949-401, SPA) umfasst gem. Standard-Datenbogen (Stand 07/2015) insgesamt eine Fläche von 16.142 ha. Das SPA stellt ein sehr komplex ausgestattetes Ökosystem des westlichen Arms des Oderästuars dar, das aus dem Peenestrom und dem Achterwasser inklusive zahlreicher angrenzender Küsten- und Feuchtlebensräume besteht.
Das Schutzgebiet liegt in den Naturräumlichen Haupteinheiten „Mecklenburgisch-Vorpommersches Küstengebiet" (D01) und „Nordost-Mecklenburgisches Flachland mit Oderhaffgebiet" (D02, SSYMANK et al. 1998).
Die fast vollständig im Schutzgebiet liegenden Wasserflächen des Peenestroms und des Achterwassers nehmen den Großteil der Schutzgebietsfläche ein. Der westliche Oderarm (Ästuar) zeichnet sich durch naturnahe Uferbereiche mit typischen Lebensräumen wie Flachwasserbereichen unterschiedlicher Salzgehalte, vegetationsfreiem Schlick-, Sand- und Mischwatt, Spülsäumen, Sandbänken und Flutrinnen bei weitgehend ungestörter Küstendynamik, Primärdünen, Weißdünen, Graudünen, Dünen mit Sanddorn sowie bewaldeten Küstendünen, Strandseen, Geröll- und Kiesstränden, großflächigen Brackwasserröhrichten und Salzwiesen aus.
Das Schutzgebiet unterliegt dem Ostseeküstenklima, das u. a. durch lebhafte Luftbewegungen, einen sehr gleichmäßigen Temperaturgang mit niedriger Jahrestemperatur und geringer Jahresschwankung, durch relative Niederschlagsarmut (550-600 mm) sowie hohe Luftfeuchtigkeit gekennzeichnet ist. Als Bodenart ist der Geschiebemergel der Grundmoräne in oft recht sandiger, aber auch stark toniger Ausprägung verbreitet. Die Böden im Bereich der Niederungen sind vorwiegend organische Nassböden (anmoorige Böden oder Flachmoorböden) mit darunter liegendem Sand (MEYNEN et al. 1962).
Das EU-Vogelschutzgebiet weist eine sehr vielfältige Avizönose auf. Insbesondere ist hier eine Vielzahl von Wasser- und Küstenvogelarten anzutreffen.
Die ausgedehnten, hochproduktiven Flachwasserbereiche des Oder-Ästuars sind als Rast-, Mauser- und Nahrungsplatz für arten- und individuenreiche Wasservogelansammlungen international bedeutsam.
Als avifaunistisch besonders wertvoller Teil des Gebietes ist die im Peenestrom östlich von Kröslin gelegene Insel „Großer Wotig" bereits derzeit als Naturschutzgebiet national unter Schutz gestellt. Das EU-Vogelschutzgebiet ist weitgehend identisch mit Teilflächen des deutlich

größeren Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302, GGB)

Das Vorhaben mit seiner geplanten Gesamtlänge von 6.335 m quert zur Überwindung der nördlich ausgerichteten Peene mitttels Bauwerk 5 das Vogelschutzgebiet mit 730 m Länge in west-östlicher Ausrichtung. Das betrifft die nördliche Spitze der Alten Schanze und die Sauziner Bucht. Die Peene ab Flußmitte auf westlicher Hälfte ist nicht Bestandteil des Vogelschutzgebietes, so dass der westliche Teil des Bauwerkes und die westliche Vorlandbrücke sowie der Streckenverlauf auf dem Festland und auch die Neue Bahnhofstraße keine direkte räumliche Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes mit sich bringen. Die östlichen 210 m des Bauwerks 5 und die östliche Vorlandbrücke mit 520 m Länge befinden sich im Vogelschutzgebiet. Im weiteren Verlauf der Strecke des Vorhabens auf Usedom befindet sich baulich und anlagemäßig außerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes.
Das im Vogelschutzgebiet befindliche Bauwerk 5 ist geprägt durch seine lichte Höhe von 42 m, das entspricht ca. 47,5 m der Fahrbahnhöhe jeweils über HN. Die Tragwerkkonstruktion ist mit vier Zügelgurtkonstruktionen je beidseitig der zwei Pylone, die eine Gesamthöhe von knapp 70 m erreichen, und einem Tragwerk als Stahlverbundhohlkasten (vier m Höhe) geplant. Über die Fahrbahnhöhe wird eine vier Meter hohe Kollisionsschutzwand aufgesetzt.
Die Stützweite des Bauwerkes im Vogelschutzgebiet beträgt 725 m.
Die 3 Strombrückenpfeiler, die im Schutzgebiet zu stehen kommen werden, werden 20,5 m x 20,5 m bzw. 16 m x 7 m bzw. 11,5 m x 11,5 m groß sein. Die sieben Pfeiler der östlichen Vorlandbrücke auf Usedom innerhalb des Vogelschutzgebietes betragen 11,5 m x 11,5 m.
Hinsichtlich der technischen Parameter des Bauwerkes wird auf die Unterlagen U 1, U 5, U 7, U 10 und U 12 verwiesen.

Die Baudurchführung für den relevanten Bestandteil Bauwerk 5, soweit im Vogelschutzgebiet gelegen, erfolgt landseitig mittels Andienung über vorhandene Straßen- und Wegeverbindungen bzw. innerhalb des Baufeldes für die Trasse der B 111 als Ortsumgehung. Die Alte Schanze ist als Bautabuzone berücksichtigt.
Wasserseitig wird die Brückenbaustelle über Arbeitspontons und Arbeitsstege, die bauzeitlich errichtet werden, angedient.
Die geplante Gesamtbaudauer für die Brücke zieht sich über ca. 4 ½ Jahre hin.
Einzelne Darstellungen zum Zeitfenster für verschiedene Abschnitte des Baus des BW 5 finden sich in U 12.3.2.1 D, S. 24 D.
<u>Erhaltungsziele und Schutzzweck des Schutzgebietes</u>
Erhaltungsziele sind nach § 10 Abs. 1 Pkt. 9 BNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung (Entwicklung) eines günstigen Erhaltungszustands der in Anhang I aufgeführten Vogelarten und

der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie, die in einem EU-Vogelschutzgebiet vorkommen.
Für EU-Vogelschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern konkretisiert und aktualisiert die Natura 2000-Gebiete-LVO MV die in den SDB genannten Erhaltungsziele. Als maßgebliche Bestandteile sind hier für das EU-Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401, SPA) die im Gebiet vorkommenden Vogelarten des Anhanges I und des Artikels 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie aufgeführt. Verschiedene Arten sind im SDB als regelmäßig vorkommende Zugvogelarten genannt. Einige kommen im Schutzgebiet jedoch als Brutvogel vor, weshalb sich der Schutzzweck auch auf die Brutplätze bezieht (Bsp. Brandgans, Tafel- und Reiherente, Schnatterente). In Anhang 1 der Natura 2000-Gebiete-LVO M-V werden die für die Zielerreichung erforderlichen Lebensraumelemente festgesetzt
Maßgebliche Arten der Anhang I EU-Vogelschutzrichtlinie sind

- Alpenstrandläufer als Brutvogel
- Heidelerche als Brutvogel
- Neuntöter als Brutvogel
- Rohrdommel als Brutvogel
- Rohrweihe als Brutvogel
- Sperbergrasmücke als Brutvogel
- Weißstorch als Brutvogel
- Zwergsäger als Zug-, Rastvogel, Überwinterer

Weitere Arten, die nicht im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie aufgeführt werden, aber im Schutzgebiet vorkommen sind:

- Brandgans als Brutvogel
- Gänsesäger als Zug,-Rastvogel, Überwinterer
- Reiherente als Brutvogel
- Saatgans als Zug,- Rastvogel, Überwinterer
- Schnatterente als Brutvogel
- Tafelente als Brutvogel

Maßgebliche Gebietsbestandteile für die genannten Vogelarten sind für den Alpenstrandläufer und die Brandgans, Reiherente, Schnatterente und Tafelente weiträumiges, offenes störungsarmes und kurzgrasiges Salzgrünland mit Prielen und schlickigen Röten sowie an Bereichen der Küsten und Bodden mit möglichst wenig Druck von Bodenprädatoren.

Für die Heidelerche sind maßgebliche Gebietsbestandteile trockene Randbereiche und Lichtungen (einschließlich Schneisen und Kahlschläge) von Kiefernwäldern mit lückiger und überwiegend niedriger Vegetation (insbesondere Zwergstrauchheiden und Sandmagerrasen, aber auch trockene Gras- oder Staudenfluren oder ähnliche Flächen, Wegränder und Säume im Übergang

zwischen Wald und Offenland). Ähnliche Bedingungen fordern Sperbergrasmücken und bei strukturreichen Hecken, Strauchgruppen oder dornige Einzelsträucher auch Neuntöter.
Für Rohrdommel und Rohrweihe sind gebietstypische Landschaftsbestandteile breite, störungsarme und weitgehend ungenutzte Verlandungszonen mit Deckung bietender Vegetation, in Verbindung mit störungsarmen nahrungsreichen Flachwasserbereichen an der Boddenküste, an Seen, Torfstichen, Fischteichen, Flüssen, offenen Wassergräben oder in renaturierten Poldern möglichst unzerschnittene Landschaftsbereiche (insbesondere im Hinblick auf Hochspannungsleitungen und Windkraftanlagen) und störungsarme, weitgehend ungenutzte Röhrichte mit möglichst hohem Anteil an flach überstauten Wasserröhrichten und geringem Druck durch Bodenprädatoren (auch an Kleingewässern). Sie akzeptieren auch ausgedehnte Verlandungszonen oder landwirtschaftlich genutzte Flächen (insbesondere Grünland) als Nahrungshabitat.

Die Zug- und Rastvögel bzw. Überwinterer, Zwergsäger und Gänsesäger betreffend sind signifikante Gebietsbestandteile die störungsarmen und fischreiche Buchten und Wieken hier von Peenestrom und Achterwasser möglichst ohne fischereiliche Aktivitäten; für die Saatgans insbesondere diese Bereiche als Schlafgewässer und landseitig nahe gelegen störungsarmen Bereiche als Sammelplätze. Die Saatgans benötigt dazu große unzerschnittene und möglichst störungsarme landwirtschaftlich genutzte Flächen als Nahrungshabitat.
Die detaillierten Ausprägungen der Wechselbeziehungen der relevanten Vogelarten und deren gebietstypischen Lebensraumelemente zeigt die Tabelle 2 der Unterlage 12.3.2.1 auf, auf welche hier Bezug genommen wird.
Das Schutzgebiet wird als Rast- und Durchzugsgewässer von internationaler Bedeutung, insbesondere für die Gilde der Fischfresser, aufgeführt. Das Potenzial des gesamten Peenestroms als Rast-, Mauser- und Nahrungsgebiet für arten- und individuenreiche Wasservogelansammlungen resultiert aus den ausgedehnten, hochproduktiven Flachwasserbereichen des Oder-Ästuars sowie seinen angrenzenden Landwirtschaftsflächen auf Grundmoränenplatten sowie Grünland auf entwässerten Niedermooren bzw. Küstenüberflutungsmooren, aber auch aus den als Schlafgewässer für Wasservögel dienenden geschützten Buchten.

<u>Verträglichkeitsprüfung</u>
Die Erforderlichkeit der Verträglichkeitsprüfung ergibt sich aus der Tatsache, dass das Bauwerk 5 des Vorhabens relevantes Bauwerk für das EU-Vogelschutzgebiet ist, und es den Peenestrom bei Wolgast einschließlich der Sauziner Bucht als eine der gebietsprägenden und bedeutsamen Lebensraumelemente des Schutzgebiets überspannt und seine Tragwerksteile teilweise im Schutzgebiet errichtet werden.
Erhebliche – seien es temporär oder dauerhafte - Beeinträchtigungen der Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie sowie weiterer im Gebiet vorkommender Vogelarten und ihrer Lebensräume

durch bau- und anlagebedingte sowie schließlich auch betriebsbedingter Wirkpfade können nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.
Im Rahmen der Verträglichkeitsuntersuchung wurden durch den Vorhabenträger neben einer Abgrenzung eines weiteren Untersuchungsraums (Mölschow – Krumminer Wiek – als östliche Eingrenzungslinie und Groß Ernsthof – Zarnitz als westliche Grenze über einer nord-südlichen Ausdehnung von 8, 6 Km) und eines engeren Untersuchungsraumes (Wirkbereich jeweils 500 m jenseits der Trasse, soweit sie innerhalb des Schutzgebietes liegt) im Folgenden auch „detailliert untersuchter Bereich“, kurz „duB“ genannt durch Geländeerhebungen über eine zehnjährigen Zeitraum (ab 2007) der Vogelbestand erhoben und bewertet:

- SALIX – BÜRO FÜR UMWELT UND LANDSCHAFTSPLANUNG DR. W. SCHELLER (2017a): OU Wolgast im Zuge der B111 – Rastvogelkartierung Frühjahr 2017,
- SALIX – BÜRO FÜR UMWELT UND LANDSCHAFTSPLANUNG DR. W. SCHELLER (2017b): OU Wolgast im Zuge der B111 – Brutvogelkartierung 2017,
- IFAÖ (2017a): Radargestützte Zugvogelerfassung im Bereich des Peenestroms bei Wolgast / Bericht Frühjahr 2017,
- UMWELTPLAN (2011a): B 111 Ortsumgehung Wolgast – Ergebnisbericht der Brutvogelkartie-rung 2011,
- UMWELTPLAN (2011b): B 111 Ortsumgehung Wolgast – Ergebnisbericht zur Rastvögel- und Flughöhenkartierung,
- UMWELTPLAN (2008d): B 111 Ortsumgehung Wolgast – Kartierung der Brutvögel,
- UMWELTPLAN (2008e): B 111 Ortsumgehung Wolgast – Erfassung der Flugkorridore von Rastvögeln über Wolgast.

Neben diesen eigenen Untersuchungen und Gutachten wurden solche anderer Vorhaben im Untersuchungsraum herangezogen, s.o. Ziffer 3.2.5.3.2 Datengrundlagen.
Nach Auswertung der vorliegenden Untersuchungen wurde unmittelbar im engen Untersuchungsraum nur der Neuntöter als eine der in Anhang I gelisteten und für das Schutzgebiet maßgeblichen Brutvogelarten mit zwei Revieren nachgewiesen. Die Reviere befinden sich innerhalb des SPA bzw. direkt auf der Grenze in der Sauziner Bucht. Angrenzend an den engeren Untersuchungsraum wurden des weiteren mehrere Reviere des Neuntöters nachgewiesen. Der engere Untersuchungsraum weist außerdem geeignete Lebensraumelemente verschiedener weiterer Arten auf (Rohrweihe, Sperbergrasmücke). Geeignete Lebensraumelemente befinden sich für die Rohrdommel knapp außerhalb des engen Untersuchungsraums und des SPA. Für den Zwergsäger, welcher im Schutzgebiet als Rastvogel vorkommt, wurde ein Rastschwerpunktgebiet im weiten Untersuchungsraum ermittelt, so dass auch dieser Gegenstand der vorliegenden FFH-VP ist.

Vom Alpenstrandläufer liegen keine aktuellen Brutnachweise im gesamten engeren Untersuchungsraum vor, was sich erklärt, da geeignete Lebensraumelemente hier nicht vorhanden sind. Eine Betroffenheit kann daher im Vorfeld ausgeschlossen werden. Die Art wird somit nachfolgend nicht weiter betrachtet.
Die Heidelerche wurde im Rahmen der vorhabenbezogenen Kartierungen 2011 und 2017 jeweils mit einem Brutpaar im Bereich des Motorsportgeländes südwestlich Wolgast erfasst. Der Fundpunkt liegt jeweils mit ca. 600 m bzw. 700 m deutlich außerhalb des SPA. Innerhalb des engen Untersuchungsraums befinden sich keine potenziell geeigneten Lebensräume der Heidelerche. Eine Betroffenheit der Heidelerche durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden und die Art wird daher nachfolgend nicht weiter berücksichtigt.
Die Rohrdommel wurde bei den vorhabenbezogenen Brutvogelkartierungen in keiner der Untersuchungsgänge 2006/07, 2011 und 2017 erfasst. Die schmalen im engen Untersuchungsraum gelegenen Röhrichte in den Uferzonen des Peenestroms sind mit großer Wahrscheinlichkeit für die Rohrdommel nicht geeignet oder von untergeordneter Bedeutung. Einen potenziellen Lebensraum stellt die im Zuge einer Renaturierung nun flach überschwemmte Niederung südlich der Sauziner Bucht dar, die jedoch außerhalb des SPA liegt. Aber auch hier wurde die Art 2006/07, 2011 und 2017 nicht erfasst. Die Rohrdommel wird daher nachfolgend nicht weiter berücksichtigt.

Ein Brutpaar der Rohrweihe wurde im Rahmen der Kartierungen zur Peenestromvertiefung im Jahr 2005/2006 (südlich von Zecherin, damit außerhalb des weiten Untersuchungsraums) festgestellt. Die Kartierungen in den Jahren 2008 und 2011 erbrachten keinen Brutnachweis der Art. Bei der Kartierung 2017 wurde ein Brutrevier nahe der Ziese nordöstlich von Hohendorf (außerhalb des engen Untersuchungsraums) ermittelt. In der Sauziner Bucht wurden 2008 und 2011 Jagdaktivitäten der Rohrweihe beobachtet. Im engeren Untersuchungsraum befinden sich insbesondere in der südlichen Sauziner Bucht ausgedehnte Röhrichtbestände. Da die Kartierungen keinen Hinweis auf eine aktuelle Nutzung dieser Habitate als Brutplatz geben und durch sportliche und touristische Aktivitäten an Land und zu Wasser saisonal ein gewisses Störpotenzial besteht, bezieht sich die nachfolgende Beurteilung nur auf die Erhaltung der Nahrungsfunktion dieser Lebensraumelemente.

Reviernachweise der Sperbergrasmücke erfolgten u. a. in der Zieseniederung und im Bereich des Peenecamps Wolgast. Im engen Untersuchungsraum konnte kein Nachweis der Art erbracht werden. Kleinflächig reichen Lebensraumelemente wie Hecken, Gebüsche und Waldränder mit angrenzenden offenen Flächen in den engeren Untersuchungsraum hinein, so dass in Verbindung mit den benachbarten Brutnachweisen ein gewisses Potenzial zur Ansiedlung der Art im engen Untersuchungsraum besteht. Eine Betrachtung der Art in Bezug auf das geplante

Vorhaben bezieht sich daher auf die Erhaltung der Brutplatz- und Nahrungsfunktion geeigneter Lebensraumelemente.

Horste des Weißstorchs befinden sich im weiteren Umfeld des Vorhabens in den Ortschaften (Schalense, Zecherin). Bei den Geländeerhebungen wurden keine Brutpaare nachgewiesen, lediglich nahrungssuchende Individuen wurden in der Zieseniederung beobachtet. Der enge Untersuchungsraum weist keine geeigneten Lebensraumelemente auf, so dass Beeinträchtigungen der Art im Vorfeld ausgeschlossen werden können.

Der Zwergsäger kommt als Rastvogel zwischen Dezember und März im weiteren Untersuchungsraum vor, wobei sich das Geschehen im März intensiviert. Der Hohendorfer See und das Gebiet um die Klappbrücke Wolgast stellen ein Rastschwerpunktgebiete für die Säger (und auch für Entenarten) dar.
Die Raumnutzung im weiten Untersuchungsraum wird dabei besonders vom Vereisungsgeschehen in ihren Verbreitungszentren in Oderhaff und Achterwasser bestimmt. Bei Vereisungsereignissen wurden Zwergsäger vermehrt im Bereich der Klappbrücke auf der Peene und am Hohendorfer See erfasst.

Neben den Zielarten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie treten im engeren und weiteren Untersuchungsgebiet weitere Zielarten auf, die zu betrachten sind, da sich das Gebiet als geeigneter Lebensraum präsentiert.
Besonders hinsichtlich der Waldsaatgans besteht hier Relevanz, da bis zu 70 % der gesamten Rastbestände in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg zu verzeichnen sind, die außerdem eine abnehmende Tendenz in ihrer Individuenzahl aufweisen. Der Peenestrom bei Wolgast hat als Rastgebiet der Waldsaatgans als Unterart der Saatgans eine sehr hohe internationale Bedeutung, da v.a. die angrenzenden Grünlandflächen am Hohendorfer Polder, nördlich Mahlzow, Groß Ernsthof, auf dem Wolgastern Ort (östlich der Sauziner Bucht und Ziemitz, Neeberg regelmäßig als Nahrungsflächen der Nordischen Gänsearten, hier der Saatgänse in ihren Unterarten Waldsaatgans und auch Tundra-Saatgans genutzt werden.
Tundrasaatgans und daneben die Brandgans spielen in der Betrachtung der Gänsearten eine untergeordnete Rolle, da ihre Populationsstärken im engen und weiteren Untersuchungsraum gering sind und keinen bedeutsamen Umfang in Hinblick auf die Gesamtpopulationen darstellen. In Hinblick auf die biogeographische Population sind Beeinträchtigungen des Rastbestandes durch das Vorhaben unwahrscheinlich, weshalb diese beiden Arten nicht als erheblich erwartet werden und einer vertiefenden Untersuchung nicht unterzogen werden.

Die Art Gänsesäger tritt ähnlich intensiv auf wie die o.g. Zwergsäger. Der Bereich am Peenestrom bei Wolgast stellt ein bedeutsames Rastgebiet dar. Die Gänsesäger sind in Hinblick auf Auswirkungen durch das Vorhaben auf ihr bedeutsames Rastgebiet zu betrachten.

Entenarten im engen und weiteren Untersuchungsraum als Zielvogelarten sind hier die Schnatterente, die Reiherente und die Tafelente zu erwarten, da sich die Gebiete als geeignete Lebensräume ausweisen. Bezüglich der Schnatterente sind jedoch trotz der geeigneten v.a. Bruthabitate in der Sauziner Bucht über die Jahre der Untersuchungs-und Kartierungsgänge nicht angetroffen worden, was dafür spricht, dass der Raum bereits in seinem Bestand ein zu hohes Störungspotential für die Entenart aufweist.
Beeinträchtigungen werden daher schon im Vorfeld ausgeschlossen.
Auch die Reiherente und die Tafelente konnten in den Kartierjahren nicht als Brutvogel nachgewiesen werden, so dass der Untersuchungsraum als geeignetes Habitat ausgeschlossen wird und damit keine Beeinträchtigungen dieser Art durch das Vorhaben geschehen können.

Es wird auf die tabellarische Übersicht der Arten des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, welche Zielarten des EU-Vogelschutzgebietes darstellen, deren Vorkommen im weiten Untersuchungsraum sowie der Schutz- und Gefährdungsstatus in der Unterlage 12.3.2.1, dort unter Kap. 4.3.4. verwiesen. Die Datengrundlagen aufgrund der verschiedenen Kartierungen werden sich durch die Planfeststellungsbehörde zu eigen gemacht.

Zusammengefasst ist das zu betrachtende Gebiet hinsichtlich der Brutvogelarten als nachrangig bedeutsam zu werten, die Peene bei Wolgast einschließlich des Bereiches der geplanten Peenequerung stellt jedoch eine bedeutende Leitlinie für lokale Austauschbeziehungen von Sägern, Gänsen und Enten als Zug- und Rastvogelarten des EU-Vogelschutzgbietes dar.

Flächenverlust

Hinsichtlich der Methode zur Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes nach Lambrecht & Trautner werden für die hier als relevant zu betrachteten Arten Orientierungswerte an die Hand gegeben, ab welcher flächenmäßigen Verluste an Habitaten durch das Vorhaben die verträglichen Orientierungswerte überschritten werden. Die Stufe 1 stellt den Grundwert dar, Stufe 2 die Fläche für ein Gebiet mit über 1000 adulten Tieren, die Stufe 3 für ein Gebiet mit mehr als 250 adulten Tieren.

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Neuntöter	400 m²	2.000 m²	4.000 m²
Rohrweihe	2,6 ha		

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Sperbergrasmücke	400 m²	2.000 m²	4.000 m²
Gänsesäger	1.600 m²	8.000 m²	1,6 ha
Saatgans	Lambrecht & Trautner enthält keine Angabe		
Zwergsäger	Lambrecht & Trautner enthält keine Angabe		

Durch das Vorhaben werden bau- und anlagenbedingt durch den Bau der Brückenpfeiler, Hilfsstützen, der Pfähle für Arbeitsstege insgesamt 1.960 m² im Wasser (Peenestrom) und 1.375 m² im Röhricht am Peenufer und in der Sauziner Bucht im Vogelschutzgebiet in Anspruch genommen. Durch die Trasse der OU B 111 besonders auf Usedom gehen weitere für die Zielarten bedeutsame Lebensräume für Rast- und Äsungsflächen verloren, die jedoch außerhalb des Vogelschutzgebietes liegen.

Die Überspannung der Peene quer durch das Vogelschutzgebiet, das sich in diesem Bereich bei Wolgast über die Peene in Flußlaufrichtung hinzieht, führt zu einer Veränderung der Habitatsstrukturen von Arten sowohl temporär durch die bauzeitlichen Tätigkeiten mit Störreizen, als auch dauerhaft durch die Anlage der Brücke mit Pylonen und den Zügelgurten der Tragwerkkonstruktion, den Pfeilern und der Fahrbahn samt der Kollisionsschutzwand mit 4 m Höhe über der Fahrbahn.
Diese indirekte Flächeninanspruchnahme bauzeitlich und anlagenbedingt umfaßt ca. 9.090 m² ohne Brückenpfeiler, die über 5.687 m² über dem Wasser wirkt, 2.868 m² über den Röhrichtbeständen der Ufer und Sauziner Bucht, und 41 m² über der Steilküste sowie 494 m² Laubwald überspannt.
Es treten zwar grundsätzlich Verschattungen auf, die Veränderungen an den Grundbedingungen diverser Habitatstrukturen nach sich ziehen, was die Flora und die Fauna beeinträchtigt, wegen der Höhe der Brückenkonstruktionen mit den genannten Auswirkungen werden jedoch nur geringfügige Verschattung und damit ebenso geringfügige Beeinträchtigungen der relevanten Flächen von Vogellebensräumen eintreten.

Der Wirkfaktor Flächenverlust durch tatsächliche anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme sowie durch Verschattung hinsichtlich Zielarten des Vogelschutzgebietes wird nach den treffend dargebrachten Ausführungen des Vorhabenträgers in der Verträglichkeitsprüfung und in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden untere Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald und StALU Vorpommern hinsichtlich der relevanten Vogelarten für das Vogelschutzgebiet als unterhalb der Orientierungswerte nach Lambrecht & Trautner liegend nicht weiter verfolgt, weil als nicht erheblich eingestuft. Das begründet sich bzgl. der einzelnen Vogelarten so:

Für den Neuntöter wurde nämlich keine Flächeninanspruchnahme auf geeigneten Habitaten festgestellt.
Für die Rohrweihe gibt es keine Betroffenheiten von Bruthabitaten und nur kleinflächige temporäre Flächeninanspruchnahmen auf großräumigen Nahrungshabitaten.
Die baubedingten und anlagebedingten Verluste an (Nahrungs-)Habitat waren aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht plausibel vorgetragen. Insbesondere bei großen Aktionsräumen dürfen ihrer Meinung nach Teilhabitate nicht überproportional in Anspruch genommen werden.
Aus Sicht des Vorhabenträgers können jedoch, bedingt durch die nahezu flächendeckende Ausstattung des gesamten Schutzgebietes mit günstigen Nahrungshabitate, einzelne Teilhabitate nicht abgegrenzt bestimmt werden.
Für die Rohrweihe wird ein baubedingter Verlust von Nahrungshabitaten (Gewässer) in einem Umfang von 462 m² ermittelt. Dieser liegt deutlich unterhalb des Orientierungswertes von 2,6 ha nach der Konvention nach Lambrecht & Trautner und stellt damit für sich genommen keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Eine weitere Unterteilung in Teilhabitate ist nicht zielführend.
Die Ausführungen des Vorhabenträgers sind tragend. Eine flächenmäßig begründete erhebliche Beeinträchtigung der Habitate der Zielart tritt mit dem Vorhaben nicht ein.

Die Sperbergrasmücke ist hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme nicht in ihren Habitaten berührt.
Der Gänsesäger muss einen kleinflächigen, zum Teil temporären Verlust von Teilflächen seines Rastschwerpunktgebietes durch die Errichtung eines Brückenpfeilers erleiden, der einen Umfang von 0,2 ha, das entspricht 0,01 % des Bestandes im Rastgebiet erreicht.
Nach Lambrecht & Trautner beziehen sich die oben genannten Orientierungswerte primär auf Lebensräume während der Brutzeit. Für Arten, die nur außerhalb der Brutzeit – wie hier der Gänsesäger als Rast- und Zugvogel - im Schutzgebiet vorkommen, werden daher, unter Berücksichtigung funktional-qualitativer Besonderheiten, die potenziell betroffenen Individuen ins Verhältnis zum regelmäßig im Schutzgebiet vorkommenden Rastbestand gesetzt. Eine Beeinträchtigung gilt dann als „Bagatelle“ und wird damit nicht als erheblich gewertet, wenn keine essentiellen Habitate betroffen und auch im Zusammenwirken der verschiedenen Wirkfaktoren bzw. mit anderen Plänen und Projekten weniger als 1 % des regelmäßig im Gebiet vorkommenden Rastbestandes betroffen sind.

Die Gänse als Zug- und Rastvögel im Bereich der Peene bei Wolgast und der Sauziner Bucht werden flächenmäßig in ihren Rastflächen nicht beeinträchtigt.
Der Zwergsäger als Zielart des Schutzgebietes muss baubedingt temporäre kleinteilige Flächenverluste hinnehmen. Der Teilflächenverlust eines Rastschwerpunktgebietes erreicht mit

0,2 ha für den Bau eines Pfeilers 0,01 des Bestandes im Rastgebiet. Hier gilt Selbes wie für die Betroffenheit des Gänsesägers. Die Bagatellgrenzen nach Lambrecht & Trautner wird nicht erreicht. Betroffen sind ca. 4 Zwergsäger bzw. 0,3 % des SPA Rastbestandes. Großflächig sind Rastgewässer im SPA und in weiteren funktional verbundenen Gebieten (Stettiner Haff, Greifswalder Bodden) vorhanden.
Die Ausweichareale sind bereits von großer Bedeutung.
Der Rastbestand fluktuiert sowohl im Eingriffsgebiet wie auch in den potenziellen Ausweichareale signifikant. Die Fluktuation steht dabei im Zusammenhang mit dem regionalen und überregionalen Wettergeschehen. Kapazitätsengpässe (beispielsweise über den Nahrungspfad) wurden nicht beschrieben und sind nicht bekannt. Insofern ist davon auszugehen, dass Ausweichbewegungen der betroffenen Tiere möglich sind, ohne dass dies Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der Populationen im Schutzgebiet wie auch auf die Lebensräume beider Arten

Entgegen der Bedenken des StALU Vorpommern, dass die Erhebungstiefe bzgl. des Zwergsägers unzureichend sei, liegen mit den Fachgutachten und den Unterlagen aus den Materialbänden, die in der Beteiligung zugänglich gemacht wurden, ausreichend und nachvollziehbar hergeleitete Unterlagen für die Bewertung der Betroffenheiten der Art aus allen Wirkpfaden durch die Planfeststellungsbehörde vor.
Die flächenmäßigen Verluste von habitatsgeeigneten Bereichen für die relevanten Arten wirken insgesamt nicht erheblich nachteilig auf das Schutzgebiet.

Barriere,- Trenn,-Fallenwirkung, Kollisionsgefahr

Die Brücke Bauwerk 5 befindet sich im EU-Vogelschutzgebiet. Tatsächliche Beobachtungen an der Behinderung der Austauschbeziehungen der relevanten Arten sind (noch) nicht möglich, es ist eine Potentialeinschätzung bzgl. der Barriere,- Trenn- und Fallenwirkung sowie der Kollisionsgefahr vorgenommen worden. Es wurde über Analogieschlüsse zu anderen Querungsbauwerken des Peenestroms das Potenzial zur Behinderung von Austauschbeziehungen ermittelt. Im Rahmen der Rastvogelbeobachtungen im Jahr 2002 wurde beispielsweise das Flugverhalten an bestehenden Hindernissen im Peenestrom beobachtet. Während die Hochspannungsfreileitung, welche auf Höhe Peenemünde den Peenestrom in einer Höhe von ca. 30 m (im Uferbereich) quert, sowohl über- als auch unterflogen wurde und nur selten zur Unterbrechung des Zuges führte, stellt die Klappbrücke Wolgast (lichte Höhe 5,30 m im Fahrwasserbereich), insbesondere vor Sonnenaufgang, eine Barriere dar. Unterbrechungen des Zuggeschehens wurden bei den relevanten Arten Gänsesägern (9 von 14 Trupps), vereinzelt auch bei Haubentauchern (1 von 1 Ind.), Stockenten (3 von 14 Trupps) und Zwergsägern (1 von 1 Trupp) beobachtet, wenn die hell beleuchtete Brücke vor dem dunklen Horizont stark hervortritt. Bei Tageslicht wurde die Brücke von allen Vogelarten überquert und führte nur in Ausnahmefällen

(< 5 %) zur Umkehr.
Die geplante Brücke ist aufgrund des Geländereliefs und des erforderlichen Lichtraumprofils wesentlich höher als die bestehende Klappbrücke Wolgast, so dass das Flugverhalten nicht ohne Einschränkungen übertragen werden kann. Die oben beschriebene Wirkung einer hell beleuchteten Brücke wird jedoch dadurch vermieden, dass abgesehen von der notwendigen Flugsicherheitsbeleuchtung an Pylonspitzen auf eine direkte Beleuchtung verzichtet wird, so dass lediglich temporäre und kleinräumige Ausweichbewegungen möglich sind. Aufgrund der viel größeren lichten Höhe ist ein Unterfliegen der Brücke für niedrig über dem Peenestrom fliegende Vögel problemlos möglich, im Gegensatz zur bestehenden Klappbrücke.

Zur Einschätzung der Kollisionsgefahr ist der Beobachtungsstand von auftretenden Kollisionen von Vögeln an anderen, gleichartigen Vorhaben herangezogen worden, etwa an Freileitungen, Windenergieanlagen anderen Brücken, aber auch Gebäuden herangezogen worden. Auch der Einfluss der Witterung auf das Flugverhalten der Vögel wurde berücksichtigt.
In Betrachtung des baubedingten Kollisionsrisikos, das zunächst durch die Baustelleneinrichtung mit temporär erforderlichen Abspannungen, die gleich der anlagenbedingten Abspannungen der Zügelgurte in den Flugraum von Vogelarten hineingespannt werden, kommt der Vorhabenträger wegen der zeitlichen kurzen Einheiten der Anwesenheit der baulichen Vorrichtungen und deren wechselnder Standorte zum fachlich nicht angegriffenen Schluss, dass erhebliche Beeinträchtigungen der hier betrachteten Arten durch diesen Wirkprozess ausgeschlossen werden können und daher im weiteren unbetrachtet bleiben. Dieser Haltung wurde im Beteiligungsverfahren durch Fachbehörden und anerkannte Umweltschutzvereinigungen nichts entgegengesetzt.
Die Planfeststellungsbehörde hält die Betrachtung und Bewertung des Vorhabenträgers zu dieser Wirkprozess für plausibel und bewertet die Auswirkungen der baubedingten Anlagen auf das Vogelschutzgebiet mit den betrachteten Zielarten, insbesondere unter Einbeziehung der zuvor genannten vergleichenden Betrachtungen und deren Ergebnisse und der gleichermaßen berücksichtigten Witterungsereignisse als schutzgebietsverträglich.

Das anlagenbedingte Risiko von erhöhten Kollisionen von lokal umherfliegenden relevanten Zielarten des Vogelschutzgebietes mit dem Brückenbauwerk einschließlich Pfeiler, Tragwerkkonstruktion Pylon mit Zügelgurtabspannungen, Fahrbahntragwerkskörper und Kollisionsschutzwand ist davon getrennt zu betrachten.
Hier geben schon die vergleichenden Betrachtungen in Verbindung mit widrigen Wetterverhältnissen wie schlechte Sicht oder Starkwinden Anlass zur erforderlichen näheren Betrachtung artbezogen, die der Vorhabenträger daher auch detailliert und schlüssig für die Vogelgruppenarten vorgenommen hat.

Die gezogenen Schlussfolgerungen, dass die massiven Bauteile durch die Vögel klar wahrgenommen und daher umflogen werden, ist begründbar hergeleitet. Die gewählte Zügelgurtkonstruktion führt dazu, dass diese Bestandteile des Tragwerkes als massive Bauteile erkennbar und umfliegbar sind.
Für die Schlechtwettersituationen wird auf der deutlich verringerte Fluggeschehen überhaupt verwiesen. Ein verbleibendes Restrisiko, dass einzelne Individuen eines Vogelzugtrupps durch Sturm an Bauteile gedrückt werden und dort kollisionsbedingt sterben, wird nicht gänzlich ausgeschlossen. Um zu einem das Schutzgebiet potentiell gefährdenden Kollisionsrisiko von Relevanz zu kommen, bedarf es allerdings des Erreichens eines signifikant erhöhten Tötungsrisikos durch Kollisionen mit dem Bauwerk, das artspezifische Auswirkungen auf die Population der jeweiligen Vogelart im Schutzgebiet nach sich zieht.
Gemäß den Untersuchungen des Vorhabenträgers wird ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch Kollisionen von Individuen der relevanten und lokal umherfliegenden Vogelarten mit dem Bauwerk durch schlechte Witterung und Eigenarten des Bauwerks ausgeschlossen.
Es wird auf die Auseinandersetzung des Vorhabenträgers in der Verträglichkeitsuntersuchungsunterlage U 12.3.2 verwiesen. An den Herleitungen aus den Grundsachverhalten und den Erkenntnissen aus vergleichenden Betrachtungen sowie dem Hinzuziehen der artspezifischen Verhaltensweisen der Vogelarten ist nichts auszusetzen. Fachliche Stellungnahmen gegen diese Erkenntnis liegen aus dem Beteiligungsverfahren nicht vor.
Die Planfeststellungsbehörde hält daher den Wirkfaktor Anlage des Bauwerks im Vogelschutzgebiet als mögliche Gefahr für Kollisionen von lokal fliegenden Individuen der relevanten Vogelarten für nicht erheblich bedeutsam gegeben.

Anlagen (und bau-) bedingte Kollisionen des Brückenbauwerks sind als relevante Gefährdung der Schutzziele und für die relevanten Vogelarten des Vogelschutzgebietes grundsätzlich potentiell erheblich, soweit regelmäßig genutzte, bekannte Flugrouten und Rasthabitate der Zug- und Rastvögel durchschnitten oder anderweitig gestört werden. Hinsichtlich der Störreize wird dazu auf gesonderte Ausführung verwiesen.
Die Betrachtung des Vogelzugs konzentriert sich also darauf, ob im Vorhabensbereich eine bekannte Flugroute der zu betrachtenden Arten oder ein bedeutsames Rastgebiet der zielarten liegt.
Entsprechend der Erkenntnisse des Vorhabenträgers und der hinzugezogenen Sachverständigen dominieren in Mitteleuropa sogenannte Breitfrontzieher, welche sich weniger an geografischen Barrieren oder Leitlinien orientieren, sondern einer weitgehend angeborenen Zugrichtung folgen und daher überwiegend nachts ziehen. Konzentrationen auf den Peenestrom sind von diesem Zugverhalten nicht zu erwarten. Relevante Zugbewegungen verlaufen in Norddeutsch-

land vorwiegend im Herbst in südwestliche Richtung und rekrutieren sich im Untersuchungsraum aus der Flugroute Südschweden – Rügen/Darß - Festland von Mecklenburg-Vorpommern. Schmalfrontzieher wie u.a. Wasservögel dagegen sind auf ihrer Zugroute an gewisse Strukturen (z. B. Feuchtgebiete) gebunden und fliegen damit vorwiegend bei Tageslicht. Eine weitere Gruppe von Vögeln zieht sowohl tagsüber als auch nachts, darunter hier relevante Gänse- und Entenarten. Eine Besonderheit stellt der so genannte „Schleichzug“ dar, den typische Nachtzieher am Tage zeigen. Sie wandern dann unauffällig und „von Busch zu Busch“ in Zugrichtung weiter. Vor allem während des Wegzuges sind in diesem Zusammenhang auch tagsüber Zugbewegungen im Untersuchungsraum zu erwarten, für die jedoch keine Konzentration auf den Peenestrom oder dessen Ufer abgeleitet werden kann, sondern eher der Verlauf geeigneter Biotope (Hecken, Baumreihen etc.) ausschlaggebend ist.
Der überregionale Vogelzug, insbesondere im Vergleich zu lokalen Flugbewegungen, verläuft in größeren Flughöhen. Über Land liegen dabei die Flughöhen, speziell bei Rückenwind, weitaus höher als über dem offenen Meer. Im Rahmen von Zugbeobachtungen am Rügendamm zur Planung der Strelasundquerung wurde nachgewiesen, dass der überregionale Vogelzug am Strelasund bei guter Sicht in großen Höhen stattfindet. Bei Tagesuntersuchungen an der bestehenden Freileitung auf Höhe Peenemünde und an der Klappbrücke Wolgast im Jahr 2002 wurden lediglich Zufallsbeobachtungen von Kleinvögeln erfasst. Der sichtbare Tagvogelzug bewegt sich hier vorwiegend in Höhen unter 50-100 m, jedoch im Herbstzug ohne auffallende Konzentration in südöstliche Richtung und auf dem Heimzug überwiegend entlang der Ostseeküstenlinie. Konzentrationen des überregionalen Vogelzuges im Untersuchungsraum können anhand der vorliegenden Untersuchungen nicht vollständig ausgeschlossen werden, sind jedoch entlang des Peenestroms im Vergleich zur Küstenlinie der Ostsee (Ostseite Usedoms) vernachlässigbar, auch wenn der Peenestrom zwar strukturell als Zugleitlinie angesehen werden kann. Die herausragende Bedeutung für den überregionalen Vogelzug, der vorrangig in Ost-West-Richtung entlang der Insel Usedom, den Boddengewässern und dem angrenzenden Ostseebereich ausgerichtet ist, stellt der Peenestrom für die relevanten Gänse- und Entenarten jedoch nicht dar. Eine zentrale Funktion für den Vogelzug ist hier also nicht gegeben. Für den überregionalen Vogelzug kann kein generell erhöhtes Kollisionsrisiko abgeleitet werden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Rastgebieten durch die Anlage des Bauwerkes kommt der Vorhabenträger in seiner Verträglichkeitsuntersuchung zur Grundannahme, dass ein erhöhtes Kollisionsrisiko gegeben sein könnte, weil das Bauwerk sich zwischen diversen Rast- und Äsungsplätzen befindet. Das Querbauwerk beeinflußt dabei das Flugverhalten der Rastvögel, die durch beispielsweise Schiffbewegungen plötzlich auffliegen. Ein Gewöhnungseffekt an das Bauwerk wie bei anderen Vogelarten wird diesen rastenden Wasservögeln nicht zugeschrieben, so dass hier Kollisionsgefahren bleiben.

Die internationale Bedeutung des Rastgebietskomplexes im Untersuchungsraum des Vorhabens zeigt sich durch die großen Individuenzahlen der Rastvogelarten, die sich lokal und regional – also nicht nur im Vogelzug, umherfliegend bewegen.
Die vom Vorhabenträger konkret auf die Flugbewegungen der relevanten Wasservögel ausgerichteten Untersuchungen haben ergeben, dass für Gänse in Verlängerung ihrer Flugachsen im Bereich der geplanten Brückenaufbauten regelmäßige Flugbewegungen zu erwarten sind und für Enten und Säger die vorgesehene Peenestromquerung im Hauptflugkorridor liegt.
Die vorbelastende Wirkung der bestehenden Werftgebäude und der Klappbrücke kann nur eingeschränkt berücksichtigt werden, da die bestehende Brücke eine wesentlich geringere Höhe aufweist (lichte Höhe 5,30 m) und das Werftgebäude kaum überflogen wird. Regelmäßige lokale und regionale Austauschbewegungen von rastenden Gänsen sind zudem entlang der Ziese möglich.
Für lokal umherfliegende Rastvögel, wie Zwergsäger, Gänsesäger und Saatgans, besteht ein witterungsbedingtes Restrisiko bei starkem Wind. Hierzu wird nach oben zur generellen Bewertung des Kollisionsrisikos für lokal fliegende Vögel verwiesen.

Betriebsbedingte Kollisionsrisiken mit dem auf dem Brückenbauwerk laufenden Straßenverkehr kann für die relevanten Brutvogelarten ausgeschlossen werden. Hinsichtlich des Neuntöters ist das eine konsequente Schlussfolgerung, da durch Straßen keine besondere Anlockwirkung für die Art ausgeht und die Art sehr empfindlich auf optische Störungen reagiert und folglich ein Meideverhalten zu erwarten ist. Für die Sperber-grasmücke besteht ebenfalls kein betriebsbedingt erhöhtes Kollisionsrisiko, da auch für sie keine Attraktionswirkung durch die Straße für die Art ausgeht und höhere Vegetationstrukturen von der Art bevorzugt werden, so dass bodennahe Flüge eher selten sind.

Für die Zug- und Rastvogelarten ist ein erhöhtes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko nicht auszuschließen, da sie gleichermaßen wie bezüglich der anlagenbedingten Auswirkungen in Sondersituationen quasi in den Kfz-Verkehr hineingetrieben werden könnten.

Um das betriebsbedingte Kollisionsrisiko für Zielarten des Vogelschutzgebietes zu vermeiden, ist die Errichtung einer beidseitigen Kollisions- und Irritationsschutzwand entlang der Fahrbahn auf dem Brückenbauwerk vorgesehen (Maßnahme M_{SPA} 1).
Auch wenn diese die Anlage des Brückenbauwerkes deutlich vergrößert, mindert sie dennoch effektiv und fachlich anerkannt das Risiko, dass Vögel mit Verkehr, der ihre Flugrouten kreuzt, kollidieren und sich das Tötungsrisiko signifikant erhöht. Um das Tötungsrisiko vollständig zu vermeiden, ist die Höhe der Kollisionsschutzwand mit vier Metern erforderlich, da so auch Kollisionen mit LKW vermeidbar werden.

Die Maßnahme ist effizient, geeignet und erforderlich, um Schaden an den Zielarten und damit am EU-Vogelschutzgebiet abzuwenden und eine erhebliche Beeinträchtigung abzuwenden.
Die Wand als solche ist „blickdicht“ und reflektions- bzw. spiegelungsarm ausgestaltet, so dass die umherfliegenden Vogelarten sie optisch wahrnehmen und als zu umfliegendes Hindernis erkennen.

Aus den Wirkprozessen, die das Brückenbauwerk potentiell nachteilig erzeugen könnte, ist nach vorgenannten Gründen für die relevante Vogelwelt des Schutzgebietes keine erhebliche nachteilige Auswirkung abzuleiten.

Akustische und optische Störreize, Kulissenwirkung

Zur Ermittlung der potentiellen Erheblichkeit der negativen Auswirkungen des Vorhabens durch akustische und optische Reize sowie die anlagenbedingte Kulissenwirkung wird sich der o.g. Methode des BMVBS (2010) bedient.
Die Wirkpfade der Störreize sind auf baubedingte Wirkungen und gesondert dazu die betriebsbedingt durch den Verkehr auf der Anlage hervorgerufenen Störreize unterteilt. Anlagenbedingt tritt die Kulissenwirkung auf den Plan.
Schallemissionen treten untergeordnet und temporär in der Bauzeit auf, sind aufgrund von Wirkdauer und -intensität jedoch insbesondere während des Betriebes relevant. Sie treten bauzeitlich auch durch Baubetrieb (Gründungsarbeiten) und –verkehr auf und entstehen betriebsbedingt durch sich bewegende Fahrzeuge. Sie lösen in der Regel ein Meidungsverhalten sowie Fluchtreaktionen aus, wodurch die Funktionalität von Habitaten graduell beeinträchtigt wird.
Nach BMVBS (2010) weisen verschiedene Gruppen von Vogelarten jeweils verschiedene Empfindlichkeiten gegenüber Schallemissionen auf, welche sich in einer Maskierung akustischer Kommunikation äußert und damit wichtige Lebensfunktionen einschränkt.
Da die für die Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes maßgeblichen Vogelarten der Zug- und Rastvögel gem. BMVBS (2010) keine besondere Lärmempfindlichkeit gegenüber betriebsbedingten Immissionen aufweisen, wird zur Bewertung der Auswirkungen aller relevanten Störreize, dieser Wirkpfad nicht weiter betrachtet. Das ist im Rahmen der Zweistufigkeit bei der Erheblichkeitsprüfung zulässig.

Bauzeitliche Schallimmissionen können jedoch darüber hinausgehen und werden dementsprechend anhand der Wirkreichweiten gemäß LUNG M-V 2006 mit einer Grundannahme einer mittleren Intensität der Wirkreichweiten beurteilt.
Herangezogen für die Nutzung der mittleren Intensitäten werden hier: Auszug FFH-VP für SPA DE 1949-401) gem. LUNG M-V (2006) die Einflussbereiche mittlerer Intensitäten für akustische und optische Wirkungen.

Aus der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde und gleichermaßen der Stellungnahme des StALU Vorpommern wird diese pauschal anmutende Herangehensweise kritisiert. Die gewählte Methodik des Vorhabenträgers für die Annahme der mittleren Intensität der Wirkreichweiten hat jedoch nach dafürhalten der Planfeststellungsbehörde Bestand, da sie Bezug nimmt auf die Eigenschaft des Vorhabens, stationär – und somit kalkulierbar hinsichtlich der Störreize zu sein, und sich außerdem in der unmittelbaren Nähe von Vorbelastungen gleicher Störreize durch die Stadt Wolgast, den Hafen Wolgast und dem Schiffbetrieb auf der Peene zu befinden, so dass hier kein ungestörter Naturraum betroffen ist, in welchen die Wirkbereiche der Störungen wesentlich weiter hineinwirken.

Für die relevanten Arten ist der Einflussbereich akustischer Wirkungen durch Baustellenlärm wegen seiner signifikanten Ausprägung impulsartig und ungleichmäßig zu sein und mit Schallpegelspitzen versehen zu sein, differenzierter. Die Wirkreichweiten der akustischen Störungen liegen zwischen 200 m für Neuntöter und Sperbergrasmücke als Brutvogelarten und 1.000 m für die Rohrweihe, den Gänsesäger, die Gänsearten und den Zwergsäger. In diesen Wirkzonen entstehen graduelle Funktionsverluste an geeigneten Habitaten der jeweiligen Arten.

Optische Störreize entstehen durch Emissionen von Licht, sich bewegenden Personen und Fahrzeugen. Sie wirken in Weiten von 150 m (für die Sperbergrasmücke und den Neuntöter) über 500 m für Gänsesäger und Zwergsäger sowie 1.000 m für Rohrweihe und Gänsearten und entziehen so funktionale Lebensräume dieser Arten im entsprechenden Umfeld des Vorhabens. Das Verhalten der Rastvögel in Rast- und Überwinterungsgebieten deutet darauf hin, dass in erster Linie optische Störreize und optische Kulisseneffekte für die Meidung von straßennahen Bereichen verantwortlich sind. Von einer Steigerung der Störintensität mit zunehmendem Lärm ist nicht auszugehen (Garniel et al. 2007).

Die optischen Störreize sind auf die bau- und betriebsbedingten Emissionen bezogen.
Als weiterer optischer Störreiz geht anlagenbezogen vom Brückenbauwerk eine Kulissenwirkung aus, die in vergleichbarer Entfernung dem Schutzgebiet geeignete Habitatsfläche der Zielarten entzieht.

Die genannten Störreize führen zu Flucht- und Meideverhalten der Vögel.
Zur Ermittlung der von anlagen- und betriebsbedingten optischen Störreizen betroffenen Wirkzonen werden die Effekt- und Fluchtdistanzen/Störradien nach BMVBS (2010) in Ansatz gebracht. Mit diesen können die verschiedenartigen visuellen Störungen (Meidung des Straßenraumes, Fluchtreaktionen, Kulissenwirkung) zusammenfassend bewertet werden. Für die relevanten Zielarten des EU-Vogelschutzgebietes werden nach BMVBS (2010) Empfindlichkeiten

der relevanten Zielarten und daraus schlussfolgernd prozentuale Abnahmen der Habitateignung zur Beurteilung optischer Störreize durch Straßen angegeben. Dabei wird die prognostizierte Verkehrsbelastung auf dem Brückenbauwerk von <10.000 Kfz/24h als Bezugsgröße herangezogen.
Für direkt unterhalb der Fahrbahn des Brückenbauwerkes verbleibende Brut- und Rasthabitate wird analog der Vorgehensweise in BMVBS (2010) für die relevanten Vogelarten ein durch die visuelle Wirkung der Anlagen verursachter, vollständiger Funktionsverlust (100 %) angesetzt.
In den angegebenen Wirkbereichsdistanzen gegenüber optischer Störungen durch Licht, Bewegung bau- und betriebsbedingt und anlagenbedingt die Kulissenwirkung des Bauwerkes nimmt die Habitatseignung in diesen gestörten Zonen um bis zu 100 % ab. Da die von der Fahrbahn überspannte Fläche inklusive Pfeiler und Stützen ca.1,05 ha des EU-Vogelschutzgebiet beträgt, die baustellenbedingten Störreize sich über ca. 4,5 Jahre mit wechselnder Intensität des Baustellenverkehrs und Technikeinsatzes hinziehen und mit Bauzeitenregelungen versehen werden, um z.B. nächtliche Störungen auszuschließen, die betriebsbedingten optischen Störreize aber durch die Kollisionsschutzwand vom Austritt aus dem unmittelbaren Fahrbahnbereich verhindert werden und die Kulisse sich einem Gewöhnungseffekt unterwirft, deren Anwesenheit entsprechend der Herangehensweise vergleichender Betrachtung wie bei der Ermittlung von Störungen des Bauwerkes beim Vogelflugverhalten als zügig nicht mehr störend und umfliegbaren Element der Umwelt angenommen werden darf, wird dem Vorhaben hinsichtlich akustischer und optischer Störung keine Erheblichkeit zugeschrieben.
Hinsichtlich der Rohrweihe als empfindlichste Zielart der hier zu betrachtenden Vogelarten hat sich der Vorhabenträger besonders nach den Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörde und des StALU Vorpommern hinsichtlich der Reduzierung des Habitats durch das Vorhaben anlagen- und betriebsbezogen erneut auseinandergesetzt und die denkbaren Verluste an Jagdhabitat beurteilt. Mit der ergänzenden Beurteilung in der Erwiderung und mittels vertiefender Ausführungen im Erörterungstermin wurde seitens der unteren Naturschutzbehörde das fachliche Bedenken, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Rohrweihehabitats kommen könnte, ausgeräumt.

Die beiden Naturschutzfachbehördendie sicham verfahren beteiligt und Stellung genommen haben, haben auf die Erwiderungen des Vorhabenträgers zu den Ausführungen der übrigen Zielarten des Vogelschutzgebietes erklärt, dass bei Aufnahme ihrer Fachhinweise bezüglich der Störwirkungen des Vorhabens in die Unterlage und die daraus ziehbaren Konsequenzen in der Beurteilung hinsichtlich der Erheblichkeit der daraus abzuleitenden Wirkungen des Vorhabens die Fachkritik erledigt werden könne.
Der Vorhabenträger hat die Hinweise soweit über Deckblätter aufgenommen. Es ist mit dieser

ausgeführten Unterlage dennoch für die Planfeststellungsbehörde nicht ableitbar, dass die Wirkungen des Vorhabens durch die zu betrachtenden Störreize erhebliche Auswirkungen auf die Zielarten des SPA Gebietes haben und auch so mit dem Vorhaben vereinbar bleiben.

Stoffeinträge und Sedimentaufwirbelung

Sowohl während des Baus als auch während der Betriebsphase sind sowohl hinsichtlich der Stoffdefinition als auch mengenmäßig unkalkulierbare Schadstofffreisetzungen möglich, die in an die Trasse/das Brückenbauwerk angrenzende Biotope eingetragen werden und hier lokal beeinträchtigende bis schädigende Wirkungen auf (Nahrungs-) Organismen und weitere Habitatstrukturen und -bedingungen auslösen können.
Diese Möglichkeiten können nicht konkret prognostiziert und daher nicht berechnet werden. Insoweit müßte diesbezüglich von einer gewissen Wahrscheinlichkeit des Eintrittes erheblicher nachteiliger Verschlechterungen des Schutzgebietes ausgegangen werden.
Seitens des Vorhabenträgers ist in der Planung zur Schadensbegrenzung vorgesehen, dass während der Bauzeit beim Einsatz von Baumaschinen auf den Pontons/Stegen durch geeignete Maßnahmen gewährleistet werden könne, dass keine das Gewässer verunreinigenden Stoffe in den Peenestrom eingetragen werden. Da der Vorhabenträger hier keine konkret-individuelle Lösung vorsieht, es aber bereits aus Gründen der Wahrung der Ziele der WRRL sichergestellt wird, dass keine verunreinigen Einträge in die Peene gelangen, wird über die Nebenbestimmung 1.5.5.1 aufgegeben, wie die geeignete Maßnahme zur Verhinderung von Schadstoffeinträgen während der Bauzeit von den Arbeitspontons und Stegen und darauf befindlichen Maschinen aussieht. Diese Nebenbestimmung führt gleichzeitig für die Bewertung der Schutzgebietsverträglichkeit dazu, dass effektiver Schutz vor aus bauzeitlichen Havariefällen Schadstoffeinträge entsteht.
Betriebsbedingte Schadstoffeinträge (Reifenabrieb, feste und flüssige Schadstoffe durch Kfz-Verkehr), die auf die Straße gelangen und bei Regenereignissen fortgeschwemmt werden, werden mittels Oberflächenwasserfassung gefasst und gesammelt in die Sedimentationsanlagen jeweils am Festland geführt und nach Abscheidevorgängen im Regenrückhaltebecken behandelt und geklärt abgeleitet.
Der direkte Eintrag von Schadstoffen in die Peene als Bestandteil des Schutzgebietes und wichtiger Teillebensraum der relevanten Wasservögel, die auf der Straße auf der Brücke über dem Schutzgebiet auftreten könnten, wird durch die Schutzwand, die beidseitig der Straße auf der Brücke entsteht, technisch verhindert.

Als bei Straßenverkehr regelmäßig auftretender Schadstoffeintrag ist das bei Frost- und Schneetagen eingesetzte Streusalz bzw. die Salzlauge gesondert zu betrachten.

Besonders, wenn die Fracht der eingesetzten Taumittel bei langanhaltenden Winterwitterungsperioden größeren Umfang erreicht, ist es nicht mehr möglich, mit oben genannten Oberflächenabfluss und der Schutzmauer den direkten Eintrag von gelöstem Oberflächenwasser der Straße von der Brücke in die Peene gänzlich zu verhindern.
Hier ist zu beurteilen, ob durch solche Spritzwassereinträge von „gesalzenem" Straßenoberflächenwasser erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzziel des europäischen Schutzgebietes zu befürchten sind, die sich relevant nachteilig auf die Zielarten auswirken.
Angesichts des Volumens des Peenestroms und der Eigenschaft, Fließgewässer mit einer meßbaren Fließgeschwindigkeit sowie der bereits vorbelasteten geringeren Gewässerqualität im Bereich der geplanten Peenequerung durch die anliegenden Hafenwirtschaft und der Peenewerft sowie regelmäßigen Motorschiffbewegungen und des ohnehin regelmäßigen natürlichen Salzwassereinfluss der nahen Ostsee ist die Einleitung von tausalzbefrachteten Oberflächenwassers in den geringen Mengen und an nur wenigen Tagen im Jahr zu vernachlässigen. Eine erhebliche negative Beeinträchtigung für das Schutzgebiet ist aus Verträglichkeitssicht nicht zu befürchten und durfte seitens des Vorhabenträgers ununtersucht bleiben.

Durch baubedingte Eingriffe in den Gewässergrund des Peenestroms können temporäre Sedimentaufwirbelungen und eine Verdriftung von Trübstoffen auftreten, die in Fließrichtung des Peenestroms erscheinen und mit Entfernung vom Aufwirbelungssort an Intensität verlieren. Hiermit verbunden sind temporäre Wirkungen wie verringerte Sichttiefen, welche die Sichtbarkeit von Nahrungsorganismen von im Wasser oder über der Wasseroberfläche jagenden Vogelarten beeinträchtigen können. Gleichzeitig wird die Lichtverfügbarkeit verändert, wodurch Makrophyten in ihrem Wachstum reduziert werden können. Sedimentfahnen sind in der Lage, die Filtrier- und Assimilationsleistung von aquatischen Organismen zu beeinträchtigen, was zu einem temporär verringerten Nahrungsangebot führt. Hiervon betroffen wären insbesondere Vogelarten, die Nahrung am Grund eines Gewässers aufnehmen oder Fische fressen, sofern die Wirkungen das Nahrungsangebot signifikant verändern.
Um Auswirkungen durch Sedimentverwirbelungen und Gewässertrübungen zu vermindern, ist vorgesehen, Pfeiler- und Hilfspfeilergründungen innerhalb wasserdichter Spundwandkästen zu errichten (Maßnahme 1.16 V_{FFH}). Mögliche Schädigungen der Gewässerfauna und -flora nach WRRL können damit ausgeschlossen werden. Trübungen entstehen somit lediglich verursacht durch das Rammen der Spundwände sowie der Pfähle für die anzulegenden Stege. Diese treten jedoch zeitlich begrenzt und in deutlich geringerem Umfang auf, als dies bei Umlagerungen oder Entnahmen von Sediment (beispielsweise im Zuge von Ausbaggerungen) der Fall wäre, so dass diesbezügliche Auswirkungen negiert werden können.
Entsprechend ergeben sich keine relevanten Veränderungen von Lebensräumen durch baubedingte Sedimentaufwirbelungen, so dass Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I

und des Art. 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie sowie weiterer Zielarten durch diesen Wirkprozess ausgeschlossen werden können.
Für die Gründung des westlichen Strompfeilers (außerhalb des Schutzgebietes gelegen) ist das Versetzen der vorhandenen Kaimauer erforderlich. Hierzu wird vom Wasser aus (Ponton) eine Spundwand gerammt, die dann von der Landseite verfüllt wird. Die Bauzeit beträgt ca. ¼ Jahr. Sedimentaufwirbelungen, die auch das Schutzgebiet betreffen können, treten lediglich kurzzeitig während des Rammens auf. Sie erzeugen insgesamt wegen ihres nur kurzzeitigen Erscheinens während einzelner Rammarbeitsabschnitte und über eine kurzdauernde Gesamtbauzeit an der Spundwand sowie wegen der vorhandenen Fließgeschwindigkeit des Peenewassers und der Nähe zu hafenbedingten Vorbelastungen an der Festlandseite der Peene keine geeigneten erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgebiet mit Wirkungen auf die Schutzziele.

Kumulation

Nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie ist nicht nur zu prüfen, ob ein Projekt - isoliert betrachtet - ein Natura 2000-Gebiet in seinen für den Schutzzweck und die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt, sondern auch, ob es im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele verursachen könnte.
Aus mehreren für sich alleingenommen Auswirkungen kann durch Zusammenwirken eine erhebliche Auswirkung erwachsen (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2000). Da im Artikel 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie keine klaren Aussagen getroffen werden, welche anderen Pläne und Projekte in den Anwendungsbereich der Bestimmung fallen, ist vom Wortlaut her klar, dass zwingend zu betrachten sind solche Vorhaben, die abgeschlossen sind. Für weitere empfiehlt die EU-Kommission zur Herstellung einer rechtssicheren Entscheidung eine Prüfung von Plänen und Projekten, die genehmigt, aber nicht abgeschlossen sind, und solche, die genehmigungsfähig, weil planungssicher sind.

Der Vorhabenträger hat anhand einer durch das zuständige StALU Vorpommern vorgelegten Liste Pläne und Projekte ermittelt, von denen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet ausgehen könnten, und diese näher untersucht. Das betrifft im Einzelnen den B-Plan Nr. 4 der Gemeinde Mölschow „Hafen Zecherin“, die erste Änderung des F-Plans der Gemeinde Sauzin – Ferienhausgebiet südlich des Koppelweges, die Zweite Änderung des F-Plans der Gemeinde Sauzin i.V.m. Aufstellung des B-Plans Nr. 1 der Gemeinde Sauzin „Ferienhausgebiet an der Peenestraße im Ortsteil Ziemitz, die alle wegen ihrer flächenmäßigen Einwirkungen auf das Vogelschutzgebiet potentielle Habitate der Zielarten zusätzlich zu beeinträchtigen geeignet erscheinen.

Kumulativen Effekte entstehen dadurch, dass die gleichen, für das Gebiet maßgeblichen Vogelarten beeinträchtigende Wirkungen entstehen können, wie beim zu untersuchenden Vorhaben. Liegt für die anderen Pläne und Projekte keine Verträglichkeitsprüfung vor, sind Vorabschätzungen zu treffen.
Im Rahmen einer Summationsbetrachtung wird geprüft, ob die unterhalb er Erheblichkeitsschwelle bleibenden Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens durch die Wirkungen anderer Vorhaben verstärkt werden und ggf. die Erheblichkeitsschwelle überschritten wird.
Bei der durchgeführten näheren Auseinandersetzung wurde jedoch treffend festgestellt, dass diese Pläne der Gemeinden Mölschow und Sauzin nicht geeignet sind, im kumulativen Sinne zusammen mit dem Vorhaben der OU Wolgast erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes zu erzeugen. Es wird auf die Ausführung des Vorhabenträgers in der Unterlage 12.3.1 Kapitel 7.2 2 verwiesen.
Die übrigen 66 Projekte der Liste des StALU Vorpommen sind hinsichtlich ihrer Lage bzw. großen Entfernung zum Schutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser“, ihrer Art des Planes oder der jeweiligen planerischen Besonderheiten nicht in die nähere Betrachtung gezogen worden, da sie keine Anhaltspunkte zum Potential einer Kumulation im erforderlichen Sinne aufweisen. Die Liste enthält zudem Projekte, die weit vor der Planung dieses Vorhabens fertiggestellt wurde und teilweise schon zehn Jahre existieren, so dass sie allenfalls unter dem Aspekt der Vorbelastung in Beziehung des hier gegenständlichen Vorhabens zu stehen vermögen, wie etwa die Vertiefung des Südhafens Wolgast (2010 baulich fertiggestellt). Hier käme allenfalls eine Kumulation hinsichtlich der Sedimentaufwirbelung in Betracht, die aber wegen der großen zeitlichen Spanne von zehn Jahren nicht zusammen wirken können mit hier etwaigen Aufwirbelungen beim Rammen der Spundwand für den festlandseitigen Brückenpfeiler.
Der Düker der Ferngasleitung durch den Peenestrom zwischen Hohendorf und Ziemitz ist ein erst kürzlich abgeschlossenes Bauvorhaben, das auch einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurde. Beeinträchtigungen für die Zielart Rohrweihe wurde bei diesem Vorhaben nur bauzeitlich festgestellt. Da es lediglich bauzeitliche Beeinträchtigungen auf die Zielart durch den Dükerbau gegeben hat, kann eine Kumulation mit den Beeinträchtigungen für dieses Vorhaben nicht mehr auftreten.
Gleiches gilt für den 2018 fertiggestellten Neubau der 110-kV Freileitung Greifswald-Karlshagen mit Abzweig Wolgast der Edis. Auch dafür hat die zugehörige Verträglichkeitsprüfung lediglich bauzeitlich bedingte Störungen festgestellt, so dass mit Fertigstellung die Störungen beendet wurden und nicht kumulativ mit dem gegenständlichen Vorhaben wirken können.
Kumulative Wirkungen anderer Pläne und Projekte sind also nicht auf dem Plan und mit zu betrachten.

Auswirkungen auf angrenzende EU-Vogelschutzgebiete

Im weiteren Umfeld des SPA „Peenestrom und Achterwasser“ befinden sich vier weitere SPA, die insbesondere aufgrund der zwischen den Gebieten pendelnden Winterrastbestände im räumlichen Zusammenhang stehen. Es wurde durch den Vorhabenträger in Betracht gezogen, dass dieses Vorhaben im Kontext der Zielarten auf die anderen Schutzgebiete erhebliche Beeinträchtigungen haben könnte. Dabei wurde festgestellt, dass die Erhaltungsziele er nahe gelegenen Schutzgebiete sich nur teilweise mit den Zielarten des Schutzgebietes DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ identisch sind.

Betrachtet wurden das SPA DE 1747-402 „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“, das Vogelschutzgebiet DE 2050-404 „Süd-Usedom“, Das Vogelschutzgebiet DE 2147-401, „Peenetallandschaft“, Das SPA DE 2250-471 „Kleines Haff, Neuwarper See und Riether Werder“.

Es liegen zwar Überschneidungen der Zielarten Gänsesäger, Zwergsäger z.T. der Rohrweihe vor, darauf weist besonders die Stellungnahme des StALU Vorpommern mit den Bezugsquellen der Standartdatenbögen der jeweiligen Schutzgebiete hin. Demnach erfolgen regelmäßige, allerdings nicht tägliche Nahrungsflüge von Gänsen und Schwänen zwischen dem Greifswalder Bodden (Schlaf-und Ruheplatz) und dem Peenetal/Peenemünder Haken (Nahrungsraum). Diese Wechselbeziehung betrifft das gesamte EU-Vogelschutzgebiet Peenetal, da die am Greifswalder Bodden übernachtenden Gänse und Schwäne Aktionsradien von etwa 30 km haben und damit in Abhängigkeit der Nahrungssituation das gesamte EU-Vogelschutzgebiet Peenetal nutzen. Die Rastverbände wechseln bei einer lokalen Verschlechterung des Nahrungsangebotes durchaus dauerhaft bzw. mehrfach innerhalb einer gesamten Rast- oder Überwinterungsperiode zum anderen EU-Vogelschutzgebiet. Außerdem wird aktiver Vogelzug zwischen dem Kleinen Haff und dem Greifswalder Bodden entlang der Leitlinie des Peenestroms verzeichnet. Unter anderem als Folge von Winterflucht bei einer Vereisung des Kleinen Haffs können umfangreiche Zugbewegungen in Richtung Greifswalder Bodden entlang des Peenestroms nachgewiesen werden. Die Zug-Leitlinie des Peenestroms wird zum Erreichen des Rastplatzzentrums Greifswalder Bodden genutzt. Im Falle einer Vereisung weiterer Bereiche des Greifswalder Boddens und des Peenstroms nutzen Rastvögel des Greifswalder Boddens die meist eisfreien Bereiche des Wolgaster Hafens als wichtiges Nahrungsareal.

Im Raum Wolgast verlaufen zahlreiche Flugschneisen der dort längerfristig rastenden Vögel zwischen Schlafgewässern und Nahrungsflächen.

An den täglichen Austauschbewegungen sind zeitweise zehntausende Tiere beteiligt.

Der Vorhabenträger hat sich mit den Wechselwirkungen zu den nahen gelegenen übrigen europäischen Vogelschutzgebieten auseinandergesetzt, dabei artspezifische Betrachtungen angestellt. Die Peenequerung wird im Kontext auch dieser Austauschbewegungen der Zug- und Rastvögel zwischen den diversen Vogelschutzgebieten unbestritten störend wirken, dennoch

kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass die Populationen besonders wegen der vorgesehenen Maßnahme zur Verhinderung von Kollisionen im Vogelzug der Zug-und Rastvogelarten (s. fortfolgend Maßnahme zur Schadensbegrenzung) nicht signifikant vom Tötungsrisiko durch Kollisionen mit dem Bauwerk oder dem darauf fahrenden Verkehr beeinträchtigt werden. Das ist schon für das unmittelbar durchschnittene Vogelschutzgebiet „Peenestrom und Achterwasser“ ausgeschlossen und gilt erst recht für großräumigen Beziehungen der Rast- und Zugräume der Zielvogelarten zwischen den verschiedenen Schutzgebieten. Die Austauschbeziehungen zwischen den verschiedenen Vogelschutzgebieten wird nicht erheblich gestört, die jeweiligen Erhaltungsziele der Schutzgebiete bleiben erhalten.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Aufgabe der „Maßnahmen zur Schadensbegrenzung“ ist es, die negativen Auswirkungen von vorhabensbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen. Sie dienen dazu, die prognostizierten Beeinträchtigungen durch die zu erwartenden Projektwirkungen soweit zu mindern, dass eine Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des FFH-Gebietes festgestellt werden kann.
Für die folgenden vier Arten ergeben sich durch das Vorhaben mögliche erhebliche Beeinträchtigungen durch ein betriebsbedingtes Kollisionsrisiko:
Rohrweihe und Zwergsäger als Arten des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie und Gänsesäger und Wald-Saatgans als Arten des Art. 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie.
Für die übrigen Vogelarten, die maßgebliche Bestandteile des Schutzgebietes darstellen, wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert, weshalb Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht erforderlich sind.
Für das Schutzgebiet als solches mit Habitatseignung für die Zielarten wird der Schutzgebietsbestandteil Peenestrom durch etwaigen Eintritt sechadstoffbelastendes Oberflächenwasser der Fahrbahn möglicherweise gefährdet. Auch treten Störreize optischer Art durch betriebsbedingte Nutzung der Brücke – beleuchteter Straßenverkehr - auf.
Zur Gewährleistung der Schutzgebietsverträglichkeit ist es erforderlich, einen Schadensbegrenzungsmaßnahe vorzusehen, die mittels der Maßnahme $M_{SPA}1$ - Errichtung einer beidseitigen Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über den Peenestrom- durch den Vorhabenträger geplant wurde.
Die Kollisionsschutzwand wird beidseitig der Straße auf dem Bauwerk errichtet und hat eine Höhe von 4 m.
Mit ihrer Errichtung werden betriebsbedingte Kollisionen von Vögeln mit auf der Brücke fahrenden Kfz verhindert.
Die Irritationsschutzwand dient gleichzeitig gegenüber betriebsbedingten visuellen Beeinträchtigungen dem Schutz der Vögel. Aufgrund dessen wird die Wand so beschaffen sein, dass keine

negativen Effekte (z. B. Licht und Bewegungsreize) diese durchdringen können.
Außerdem schließt sie dicht an die Straßenoberfläche an, so dass ein Effekt zum Abhalten des direkten Eintretens von v.a tausalzverschmutztem Oberflächenwasser bei intensiv auftretenden Witterungsverhältnisse, die einen erhöhten Tausalzeinsatz mit sich bringen, auftritt.

Die Kollisions- und Irritationsschutzwand wird als effektiver Beitrag zum Erhalt des günstigen Populationszustandes der Rohrweihen, Gänsesäger, Zwergsäger und Gänsearten der Saatgans sowohl für das hier gegenständliche SPA-Gebiet, aber auch hinsichtlich der Beziehungen der Arten zu naheliegenden weiteren SPA-Gebieten gewertet. Sie ist eine geeignete Maßnahme zur Abwehr potentieller Schäden durch das Vorhaben auf das Schutzgebiet.
Mittels der dem Vorhabenträger aufgegebenen Nebenbestimmung zur Einrichtung der Arbeitspontons und Arbeitsstege während der Bauzeit für die Brücke zum Schutze des Peenestroms aus den Vorgaben des Gewässerschutzes wird außerdem gewährleistet, dass etwaige Havariefälle an Arbeitsgeräten während des Arbeitseinsatzes auf den Pontons auf der Peene zur Errichtung des Bauwerkes schadlos für das Vogelschutzgebiet bleiben.

Fazit der Planfeststellungsbehörde

Aus Zuvorgesagtem sowie unter Bezugnahme auf die detaillierten Ausführungen des Vorhabenträgers zu den Beeinträchtigungen von betrachtungsrelevanten Zielarten des Vogelschutzgebietes, die wirkbezogen im Einzelnen in der Unterlage 12.3.2 in Kapitel 5.3 dargelegt sind, kommt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der Angaben des Vorhabenträgers und der Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald sowie des Staatlichen Amtes für Natur und Umweltschutz Vorpommern zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Peenestrom und Achterwasser“ DE 1949-401 SPA, auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erwarten sind und so das Vorhaben in Hinblick auf die Belange von Natura-2000-Gebieten nach der europäischen Vogelschutzrichtlinie und BNatSchG schutzgebietsverträglich ist.

3. FFH-Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302, GGB)

Gebietsbeschreibung und Lage und Beschreibung des Vorhabens im Schutzgebiet

Das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302) im Folgenden kurz GGB oder FFH-Gebiet genannt, umfasst laut Standartdatenbogen insgesamt eine Fläche von 53.200 ha. Das FFH-Gebiet ist Teil des europaweiten Schutzgebiets-Netzes „Natura 2000“.

Das FFH-Gebiet stellt ein sehr komplex ausgestattetes Ökosystem des westlichen Oder-Ästuars dar, das aus den Hauptbestandteilen Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff inklusive zahlreicher angrenzender Küsten- und Feuchtlebensräume besteht. Der westliche Oderarm (Ästuar) zeichnet sich durch naturnahe Uferbereiche mit typischen Lebensräumen wie Flachwasserbereichen unterschiedlicher Salinität, vegetationsfreiem Schlick-, Sand- und Mischwatt, Spülsäumen, Sandbänken und Flutrinnen bei weitgehend ungestörter Küstendynamik, Primärdünen, Weißdünen, Graudünen, Dünen mit Sanddorn sowie bewaldeten Küstendünen, Strandseen, Geröll- und Kiesstrände, großflächige Brackwasserröhrichte und Salzwiesen aus.
Vor allem im Mündungsbereich der Peene sind Hoch-, Zwischen- und Niedermoorstandorte mit ausgedehnten Moorwäldern zu finden. An einigen Fließgewässern kommen bereichsweise Reste von Erlen-Eschenwäldern vor.
Das Schutzgebiet unterliegt dem Ostseeküsten-Klima, das u. a. durch lebhafte Luftbewegungen, einem sehr gleichmäßigen Temperaturgang mit niedriger Jahrestemperatur und geringer Jahresschwankung, durch relative Niederschlagsarmut (550-600 mm) sowie hohe Luftfeuchtigkeit gekennzeichnet ist. Als Bodenart ist der Geschiebemergel der Grundmoräne in oft recht sandiger, aber auch stark toniger Ausprägung verbreitet. Die Böden im Bereich der Niederungen sind vorwiegend organische Nassböden (anmoorige Böden oder Flachmoorböden) mit darunterliegendem Sand (MEYNEN et al. 1962).
Das FFH-Gebiet weist eine sehr vielfältige Tierwelt auf. Insbesondere ist hier eine Vielzahl von Fisch- und Rundmaularten anzutreffen, aber auch Biber, Fischotter sowie der Eremit und der Menetries Laufkäfer sind zu nennen. Die ausgedehnten, hochproduktiven Flachwasserbereiche des Oder-Ästuars sind als Rast-, Mauser- und Nahrungsplatz für arten- und individuenreiche Wasservogelansammlungen international bedeutsam.
Teile des FFH-Gebietes sind als NSG und/oder LSG national unter Schutz gestellt. In das FFH-Gebiet eingeschlossen ist das für das Vorhaben relevant zu betrachtende LSG „Insel Usedom mit Festlandgürtel“, das an den engen Betrachtungsraum angrenzt. Das europäische Schutzgebiet erstreckt sich außerdem auch auf Flächen, die Teil des Naturparks „Insel Usedom“ sind, und liegt zudem teilweise innerhalb der Grenzen der EU-Vogelschutzgebiete DE 1747-402 „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ und DE 2147-401 „Peenetallandschaft“, die wegen Zusammenwirkens mit dem großflächige teilidentischen EU-Vogelschutzgebiet DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ zu betrachten waren (s.o.)

Vorhabenbezogen wurde das FFH-Gebiet in einen weiten und in einen engen Untersuchungsraum unterteilt auf die Vorkommen der lebensraumtypischen Elemente und die charakteristischen Arten hin untersucht.
Der weite Untersuchungsraum umfasst das gesamte Schutzgebiet und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für

einen günstigen Erhaltungsgrad der natürlich vorkommenden Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II des FFH-Richtlinie unerlässlich sind.

Der engere Untersuchungsraum ist der Bereich, der von den maximalen Wirkreichweiten v.a. der Imponderabilien wie Lärm, Licht, Schadstoffen usw. und hier besonders zusätzlich von Trübungsfahnen, die baubedingt im Wasser der Peene entstehen können, des Vorhabens abgedeckt wird, und somit gemäß den Vorgaben des BMVBS zu fassen und zu untersuchen ist. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen wird ein Wirkbereich jeweils ca. 500 m beidseitig der Trasse abgegrenzt, welcher westlich und östlich an der Grenze des Schutzgebietes endet.
Der enge Bereich umfasst die östliche Seite des Peenestroms im Bereich Wolgast Stadt (Wolgast Hafen bis Alte Schanze). Randlich schneidet der Untersuchungsbereich vereinzelt kleinere Laubholzbestände und Hecken an, auf der Halbinsel Alte Schanze grenzt ein Kiefernmischwald trockener bis frischer Standorte an. Im Einflussbereich des Ästuars treten zudem verschiedene feuchte und nasse Gehölzbestände, wie ein nasser Erlenbruchwald am Südostrand der Sauziner Bucht, auf. Südlich der Sauziner Bucht befindet sich ein renaturierter Polder, der aus einem Mosaik aus zum Teil brackwasserbeeinflussten Schilf/Rohrglanzröhrichten, nährstoffreichen Stillgewässern und Gräben besteht.
Der enge Untersuchungsraum hat damit eine Fläche von rund 47 ha und schließt die Uferbereiche der Halbinsel Alte Schanze sowie die Sauziner Bucht ein.
Für Arten mit großen Raumansprüchen wird der enge Untersuchungsraum nach Norden bis zum Kleinen Rohrplan und nach Süden bis zur Krumminer Wiek erweitert. Ebenfalls mit in die Betrachtung einbezogen wird der Bereich der Ziese zwischen nördlich der B 111 und der Mündung in den Peenestrom, um eventuelle Austauschbeziehungen des Fischotters und des Bibers erfassen zu können, denn über die Ziese als Wander-/ Austauschlinie erfolgen funktionale Beziehungen zu anderen Lebensräumen außerhalb des FFH-Gebietes.

Es wird auf die einzelnen Prägungen des engeren Untersuchungsraumes, also des Peenestroms in Höhe Wolgast und Umgebung, und dessen Unterwassergesellschaften in den angetroffenen Umweltbedingungen, die der Vorhabenträger in Unterlage 12.3.1 unter der Ziffer 4.3, aufführt verwiesen.
Die dort beschriebenen Umweltbedingungen führen zu den Ausgangsdaten für die Bewertung der Verträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens auf das Natura-2000 Gebiet.
Bezug genommen wird dort nicht zuletzt auf die stark anthropogene Vorbelastung, die bereits ohne das Vorhaben auf das Schutzgebiet auswirkt, hier insbesondere durch Nähr- und Schadstoffeinträge in die Peene und die Nutzung der Peene durch gewerblichen geprägten Schiffsverkehr, Tourismus und Freizeitaktivitäten an und auf dem Wasser und den angrenzenden Uferbereichen.

Nicht zuletzt prägt die Nähe zur Stadt Wolgast und ihrem Hafen mit Werftbetrieb und schon bestehende Infrastruktur den enger untersuchten Bereich des FFH-Gebietes.

Erhaltungsziele und Schutzzweck des Schutzgebietes

Das Erhaltungsziel des Schutzgebietes ist die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Standarddatenbogen und in der Landesverordnung über die Natura 2000-Gebiete in Mecklenburg-Vorpommern vom 12. Juli 2011, zuletzt geändert am 9. August 2016, aufgeführten Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 9. BNatSchG.

Die Lebensraumtypen (LRT) und Arten werden dabei unter Einbeziehung der Natura 2000-LVO M-V durch sogenannte lebensraumtypische Elemente und Eigenschaften für einen günstigen Erhaltungszustand näher charakterisiert.

Konkretisiert auf die Lebensraumtypen und Arten der FFH-Richtlinie und im Hinblick auf die Errichtung eines kohärenten Netzes ergeben sich folgende Schutz- und Entwicklungsziele:

Das FFH-Gebiet dient der Bewahrung und Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes für die im Gebiet signifikant vorhandenen Lebensraumtypen nach Anhang I inklusive deren charakteristischen Arten und für die Populationen und Habitate der signifikant vorkommenden Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie. Die signifikant vorhandenen Lebensraumtypen und Arten ergeben sich aus dem Standarddatenbogen und der Natura 2000-LVO M-V. Sie sind Grundlage für die Festlegung von Erhaltungszielen für das FFH-Gebiet. Die im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen des Anhangs I und Tier- und Pflanzenarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sowie lebensraumtypische Elemente und Eigenschaften für einen günstigen Erhaltungszustand gemäß der Natura 2000-LVO M-V werden in der vorliegenden FFH-VP als für die Erhaltungsziele des Gebietes maßgebliche Bestandteile angesehen und sind daher Gegenstand der Prüfung, soweit sie tatsächlich im untersuchten Gebiet des Vorhabens und seiner Wirkungen angetroffen werden.

Neben 17 Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-RL, drei davon prioritär (LRT 1150 Lagunen des Küstenraumes, Strandseen, LRT 9180 Schlucht- und Hangmischwälder und LRT 91E0, Auenwälder, alle drei aber nicht im Wirkbereich des Vorhabens) sind 17 Arten des Anhang-II FFH-RL für das GGB aufgeführt, wovon zwei prioritär sind (Eremit und Menetries Kaufkäfer, beide werden hier nicht näher betrachtet, da nicht im engeren oder weiteren Untersuchungsraum, s.u.).

Das FFH-Gebiet hat innerhalb des Netzes „Natura-2000“ eine hohe Bedeutung und stellt in Teilen, davon hinsichtlich des LRT 1130, Ästuarien, einen Schwerpunkt innerhalb des deutschen Schutzgebietssystems dar. Als Verbindungsarm zwischen Flüssen und dem offenen Meer besitzt der Peenestrom eine hohe Bedeutung für wandernde Fischarten. Die internationale Rele-

vanz besteht zudem in der begrenzten Verbreitung des FFH-Lebensraumtyps „Ästuar“ als Übergangsgewässer zwischen fluviatilen und marinen Ökosystemen. Sein Potenzial als Rast-, Mauser- und Nahrungsgebiet für arten- und individuenreiche Wasservogelansammlungen resultiert aus den ausgedehnten, hochproduktiven Flachwasserbereichen des Oder-Ästuars sowie seinen angrenzenden Landwirtschaftsflächen auf Grundmoränenplatten sowie Grünland auf entwässerten Niedermooren bzw. Küstenüberflutungsmooren, aber auch in den als Schlafgewässer für Wasservögel dienenden geschützten Buchten (z. B. Sauziner Bucht, Hohendorfer See). Auch im Übrigen weisen weitere FFH-Gebiete des Netzes Natura-2000 in der Schutzgebietskulisse des kohärenten Netzes zwischen den Fließgewässern, Peene, Trebel, Recknitz und Warnow einen Zusammenhang auf. Etliche Zielarten und LRT sind gleich oder sehr ähnlich.

Über das FFH-Gebiet wurde mittlerweile ein FFH-Managementplan gelegt, dessen Datengrundlagen durch den Vorhabenträger berücksichtigt wurde.

Verträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben befindet sich in selben Umfang im FFH-Gebiet wie oben dargestellt im SPA Gebiet DE 1949-401, SPA „Peenestrom und Achterwasser), da sich FFH-Gebiet und SPA-Gebiet im unmittelbaren Eingriffsbereich des Vorhabens grenzmäßig decken. Es wird nach oben zu Ziffer 3.2.5.3.2 verwiesen.
Maßgeblicher Faktor der Einwirkung ist hier wie dort das Brückenbauwerk 5, die Peenequerung. Die Verträglichkeitsprüfung ist daher auf diesen Einwirkbereich bezogen vorzunehmen; hinsichtlich der Wirkbereiche auf anliegende vom Vorhaben gleichermaßen beeinträchtigbare Zonen durch den größeren Aktionsradius einiger Arten, wird auch dahingehend geprüft, ob es erhebliche Auswirkungen geben kann.

Von den 17 Lebensraumtypen, die in der Anlage I der FFH-Richtlinie gelistet sind, sind im vom Vorhaben betroffenen engeren Untersuchungsraum des FFH-Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und kleines Haff“ zwei LRT vorhanden:
Zum einen ist das der LRT 1130 Ästuar, der im Peenestrom und seinen regelmäßig überfluteten Uferbereichen und somit im untersuchten Wasserbereich vollständig abdeckend angetroffen wird. Die Ufer sind gesäumt von brackwasserbeeinflussten Röhrichten.
Daran schließt sich der andere LRT 1230 Atlantik-Felsküsten und Ostseefels- und Steilküsten mit Vegetation mit seinen Schilf-Landröhrichten und zum Teil inaktive Moränenkliffs an.
Für diese LRT werden die charakteristischen Arten zusätzlich berücksichtigt, die als hier speziell vorkommend durch die Fachbehörde StALU Vorpommern bestätigt und abgeglichen wurden. Für das Ästuar sind das Nixenkraut, Rohrschwirl, Schilfrohrsänger, Zander, Schlickkrebs, Hecht.

Hinsichtlich des LRT Atlantik-Felsküsten und Ostseesteilküsten mit Vegetation sind das Feldbeifuß und Uferschwalbe.
Allerdings werden diese Arten nicht ihrer selbst willen geprüft, sondern genutzt, um die LRT in ihren maßgeblichen Bestandeilen zu identifizieren und bewerten.

Von den insgesamt 17 Arten der Anhang II-Liste der FFH-Richtlinie kommen die folgenden Arten – hier zur Identifikation mit EU-Code aufgezählt - im engeren Untersuchungsraum vor und werden in dieser Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der verschiedenen Wirkpfade während der Bauzeit, anlagen- und betriebsbedingt untersucht:

1337 - Biber
1355 – Fischotter
1095 – Meerneunauge
1099 - Flussneunauge
1103 – Finte
1106 – Lachs
1130 – Rapfen
1145 – Schlammpeitzger
1149 – Steinbeißer
1014 - Schmale Windelschnecke
1016 - Bauchige Windelschnecke.

Zur Erfassung und Bewertung der im Wirkbereich vorkommenden LRT und Arten der Anhänge der FFH-RL sowie von Habitatsfunktionen im Großraum von Wolgast wurden eigene Untersuchungen und Gutachten wurden solche anderer Vorhaben im Untersuchungsraum herangezogen, s.o. Ziffer 3.2.5.3.2. Datengrundlagen.
Wegen des parallel entstandenen FFH-Managementplans des StALU Vorpommern flossen dort generierte Erkenntnisse der dort erstellten Gutachten mit ein.
Die Heranziehung der Datengrundlagen erlaubt es, die Bestandsbeschreibung des engeren Untersuchungsraums (sowie auch des weiten Untersuchungsraums) als belastbar zu bezeichnen, erhebliche Datenlücken, die mit anderen Ansätzen zu schließen wären, bestehen für die Bewertung der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet in seinen Bestandteilen nach Erkenntnis der Planfeststellungsbehörde nicht.

Um die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Schutzgebiet beurteilen zu können, wurden die Spezifika und der tatsächliche Zustand der LRT des Ästuars und der Ostseesteilküste zunächst beschrieben und deren lebensraumtypischen Elemente und Eigenschaften, die einen günstigen Erhaltungszustand der LRT kennzeichnen, ausgemacht.
So ist kurz gefasst der LRT Ästuar ein von der Tide beeinflußter LRT, der in Flußmündungen

ins Meer angetroffen wird und sich durch einen deutlichen Durchstrom von Süßwasser auszeichnet; der Salzgehalt ist in dem Ostseeästuar nicht-periodisch variabel. Er weist Flachwasserzonen auf, die sich durch Schlickböden ausweisen, in Rinnen aber mineralische Böden zeigen. Die Ästuarien sind hohen Stoffeinträgen als Bindeglied zwischen Meer und Süßwassern ausgesetzt, v.a wegen der Erforderlichkeit, dass sämtliche terrestischen Abwässer über die Mündung der Flüsse wie die Peene in das Meer getragen werden.
Wegen der großen Varibilität der Böden und Wasserzusammensetzungen sind die kennzeichnenden Arten auch sehr verschieden vertreten. Auf die hier markant auftretenden Arten wird in der Unterlage 12.3.1 Bezug genommen, sie sind durch die zuständige Fachbehörde StALU Vorpommern bestätigt.
Das Ästuar im engeren Untersuchungsraum weist einen ungünstigen Erhaltungszustand auf, vorwiegend begründet durch die Vorbelastungen der anthropogenen Nutzungen der Peene und der Schadstoff- und Nährstoffeinträge über die eingeleiteten Entwässerungen der umgebenen Landschaften.

Der LRT Atlantik-Felsküsten und Ostseefels- und Steilküsten mit Vegetation zeichnet sich durch die als Abtragungsküste durch „Wind und Wetter“ gekennzeichnet, ständig wechselnde Steilküste, hier besonders der anstehenden Kreide- und Moränenböden, die eine teilweise höhere Pflanzengesellschaft ausweist, aus. Die Standorte sind durch Gischt salzwasserbeeinflußt, die Vegetation zunächst locker mit Pionierrasen, Steilhanggebüschen oder Hangwäldern, bis hin zu später Vorwaldausprägungen höherer Pflanzen, soweit die Küste nicht erosionsbedingt wieder abbricht.
Der LRT weist im engeren Untersuchungsgebiet einen z.T. günstigen Erhaltungszustand auf, laut Managementplan ist dieser jedoch in einigen Bereichen als ungünstig bewertet, sobald anthropogene Beeinträchtigungen durch intensive Ackernutzung angrenzender Flächen bis an die Abbruchkante heran vorgenommen wird. Für den engeren Untersuchungsraum gilt wegen der Lage v.a. an der Alten Schanze und am Ostufer des Peenestroms das Heranrücken der Landwirtschaft keine Rolle, so dass hier vom günstigen Erhaltungszustand auszugehen ist.

<u>Flächenverlust</u>
<u>Lebensraumtypen 1130 Ästuar und 1230 Ostseefels- und Steilküste mit Vegetation</u>
Hinsichtlich der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen durch reinen Flächenverlust der im engeren Untersuchungsraum angetroffenen LRT nach Lambrecht & Trautner kann anhand der Orientierungswerte festgestellt werden, dass die tatsächlichen Verluste an Flächen für das Ästuar durch die Brücke über die Peene mit ca. 525 m² anlagenbedingt durch die Gründungen des Bauwerkes mit Verbleib der Fundamente und dem darauf aufzurichtenden Pfeiler im Boden der Peene und den Peeneufern die Größen der jeweiligen Orientierungswerte nach Lambrecht &

Trautner der Stufen I (5.000 m) bis Stufe III (50.000 m²) unterschreiten und damit in Bezug auf die Gesamtfläche des LRT im FFH-Gebiet mit 43.825 ha keinen bedeutsame Relevanz erreichen. Im engeren Untersuchungsbereich sind laut Kartierung des Vorhabenträgers 40,1 ha des LRT vorhanden, das sind < 0,1 % des gesamten FFH-Gebietes. Die Relevanzschwelle liegt also bei Stufe III, 50.000 m².
Gleichermaßen bleibt der anlagenbedingte Flächenverlust durch die Gründung und im Boden verbleibender Elemente für den Pfeiler 90 mit 420 m² im LRT 1230, Ostseefels- und Steilküste, unterhalb der bedeutsamen Flächengrößen.
Die Gesamtfläche des LRT im FFH –Gebiet umfaßt laut Standartdatenbogen 37 ha, laut FFH-Managementplan des StALU Vorpommern 61 ha. Die Orientierungswertschwelle für diesen LRT liegt je nach Stufen der Tabellen Lambrecht & Trautner bei 25 m² (Stufe I) bis 250 m² (Stufe III).
Durch die Wahl, über schwimmende Pontons die Herstellung der Brückenpfeiler in den Bereichen mit ausreichender Wassertiefe vorzunehmen, wird eine bauzeitliche Inanspruchnahme und dadurch mögliche Beeinträchtigung der LRT vollständig vermieden.
Die Errichtung von Pfeilern an den Standorten ohne ausreichende Wassertiefe für Schwimmpontons werden Arbeitsstege zu den Pfeilerstandorten errichtet, die auf Rammpfählen stehen und nach Abschluss der Arbeiten vollständig zurück gebaut werden. Der Umfang der Flächen für die Rammpfähle erreicht geschätzt 33 m² insgesamt (95 Pfähle à 0,34 m²).
Um das Tragewerk der Brücke zu bauen, wird das Vortriebsverfahren genutzt, so dass auch dadurch keine bauzeitliche Beanspruchung der LRT geschieht. Die Hilfsbauten in Form der Rammpfähle mit Arbeitsstegen stellen gleichermaßen eine zu vernachlässigende bauzeitliche Flächenbeanspruchung dar.
Betriebsbedingt erfolgt keine Flächeninanspruchnahme der LRT.
Der reine Flächenverlust an sich stellt für beide LRT also keine Erheblichkeitsrelevanz dar.

Neben der Prüfung des Orientierungswertes des quantitativ-absoluten Flächenverlustes kann erst nach weiteren Prüfschritten die Erheblichkeit der Wirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet abschließend beurteilt werden, s.o.
Es gilt also des Weiteren in Blick zu nehmen, ob der ergänzende Orientierungswert des quantitativ-relativen Flächenverlustes (1-%-Kriterium) eingehalten werden kann, die qualitativ-funktionalen Besonderheiten der betroffenen Fläche keine spezielle Ausprägung des LRT darstellt, die Kumulation mit anderen Wirkfaktoren nicht zur Überschreitung einer Erheblichkeit führt und nicht durch Kumulation Flächenentzug durch andere Pläne/Projekte bedeutsam wird.
Hinsichtlich des Kriterium des quantitativ-relativen Flächenverlustes kann anhand des genannten Umfangs des Flächenverlustes der beiden relevanten LRT durch den Bau der Brücke zusätzlich zum quantitativ- absoluten Flächenverlustes auch das < 1 % Kriterium ausgeschlossen werden, da der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme der LRT nicht größer als 1 %

der Gesamtfläche der jeweiligen LRT im Gebiet.
Die vom Bau der Brückenpfeiler betroffenen Bereich des Ästuars und der Ostseefels- und Steilküstenformation weisen keine speziellen Ausprägungen der LRT auf. Sie stellen innerhalb des gesamten LRT keine Besonderheit dar und tragen nicht durch ihre Ausprägung wesentlich zu biotischen Diversität des LRT in dem ganzen FFH-Gebiet bei, was sich vor allem durch die anthropogenen Vorbelastungen im Hafenbereich vor Wolgast begründet.
Insofern erwächst aus dieser Bedingung nach Lambrecht & Trautner noch keine Erheblichkeit der Flächeninanspruchnahme heran.

Aus dem Hinzukommen anderer Wirkfaktoren rückt das Vorhaben dennoch näher an die Erheblichkeitsschwelle heran.

Der Wirkfaktor Verschattung der LRT durch Überspannung durch die Brücke führt nach den Angaben des Vorhabenträgers zu keiner zusätzlichen mittelbaren Flächeninanspruchnahme der LRT.
In der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises wird die Größe der berechneten Beschattungsfläche angezweifelt.
In der vorgenommenen Neuberechnung wurde der prozentuale Anteile der Globalbeleuchtungszahlen in Ansatz gestellt, die im Endergebnis eine graduelle Beschattung von 770 m² errechnen. Diese Herangehensweise ist nun für die untere Naturschutzbehörde nachvollziehbar und plausibel. Sie trägt diese Methodik und das daraus berechnete Ergebnis mit.
Die Fakten des Brückenbauwerkes sprechen hier für sich; mit der lichten Höhe der Tragwerkskonstruktion für Fahrbahn, Kollisionsschutzwand und Pylon mit Zügelgurten von ca. 40 m über der Wasseroberfläche der Peene, die diverse Wassertiefen über dem LRT Ästuar aufweist, kommt es zu keiner erheblich nachteiligen Verschattung des LRT. Die Lichtzufuhr wird hier maßgeblich durch die Trübungsintensität des Wassers beeinflußt.

Ein Unterbleiben von Zufuhr von Wasser über Regen braucht bei diesem unter Wasser liegenden LRT nicht betrachtet zu werden.

Während der Bauzeit wird es zu temporären Verschattungen des Ästuars durch die Schwimmpontons kommen. Die Pontons bewegen sich jedoch und verschatten einzelne Bereich des Ästuars nur temporär – noch dazu noch nicht einmal über eine gesamte Vegetationsperiode wegen der geplanten Bauzeiten über das Jahr, so dass hier keine wirksamen konzentrierten Verschattungen des Peenegrundes angenommen werden können, die zu Effekten auf den LRT führen.

Auch im Bereich des LRT Ostseeküstenfels- und Steilküste mit Vegetation beeinflußt das Bauwerk das Einfallen von Licht kaum nachteilig. Es sind weniger die Lichtverhältnisse als die Bodenbeschaffenheiten und deren Feuchtigkeitsverhältnisse, die unter Brücken die Vegetation von LRT beeinträchtigen. Ab lichten Höhen von 5,5 m und mehr gilt nach Untersuchungen des BMVBS, dass die Einstrahlung von Licht ausreichend möglich ist, um die Vegetation der LRT unbeschädigt zu lassen. Bezüglich der Verschattung der Räume unter Brücken in Bezug auf Regen sind Brückenhöhen ab 20 m und mehr ohne Auswirkungen. Regen erreicht hier die Böden in ausreichendem Umfang.
Da die lichte Höhe über dem LRT 1230 bei ca. 40 m und auch die Bauwerksbreite mit 13,5 m nicht ausladend ist, liegt, besteht kein Anlass, dass über diesen Wirkfaktor eine erhebliche Beeinträchtigung der LRT erfolgt.

Arten und Habitate von Tierarten gemäß Anhang-II FFH-RL

Biber

Baubedingt und in selbem Umfang und ortsidentisch anlagenbedingt wird Fläche des FFH-Gebietes in Anspruch genommen. Diese Flächeninanspruchnahme befindet sich innerhalb des FFH-Gebietes wie oben dargelegt, verursacht durch die Errichtung von Brückenpfeilern zur Überspannung der Peene.
Diese Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt die charakteristische Art des FFH-Gebietes nahezu nicht, da Biber sich nicht auf dem Peenegrund oder im Steilküstenbereich aufhalten, sondern es lediglich durchschwimmen oder queren.
Der Ersatzneubau über die Ziese am westlichen Baubeginn des Vorhabens befindet sich außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes und ist daher hinsichtlich direkter Auswirkung auf das Schutzgebiet durch Flächeninanspruchnahme ohne Relevanz.

Bezogen auf die Bedenken der unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich der Inansatzstellung der Bewegungsräume des Bibers und für die Art angenommenen möglichen Ausweichmöglichkeiten hat der Vorhabenträger seine FFH-Verträglichkeitsuntersuchungsunterlage um weitere Aspekte - vor allem hergeleitet aus dem FFH-Managementplan – ergänzt.
Die Inansatzstellung der Ausweichmöglichkeiten für die Biber sind danach auch für die Fachbehörde als auch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Die Bedenken des StALU Vorpommern zu den bau- und anlagenbedingten Wirkungen des Brückenbauwerkes BW 5 auf die Zielart Biber im FFH Gebiet haben sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers, Erörterung und Deckblattergänzung der Planunterlagen erledigt.

Anlagenbedingt wird der Flächenverlust wegen Verschattung von Teilen der Nahrungshabitate des Bibers – Schilfröhrichtbestände an der Sauziner Bucht – zutreffend davon ausgegangen, dass die Relevanzschwelle unterschritten bleibt, da die betroffenen Flächenanteile verschatteter Schilfröhrichte mit ca. 1000 m² in Hinblick auf die Großräumigkeit der Habitate des Bibers eine untergeordnete Rolle spielen.

Fischotter

Baubedingt und im selben Umfang und ortsidentisch anlagenbedingt wird Fläche des FFH-Gebietes in Anspruch genommen. Diese Flächeninanspruchnahme befindet sich innerhalb des FFH-Gebietes wie oben dargelegt, verursacht durch die Errichtung von Brückenpfeilern zur Überspannung der Peene.

Diese Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt die charakteristische Art des FFH-Gebietes nahezu nicht, da Fischotter sich nicht auf dem Peenegrund oder im Steilküstenbereich aufhalten, sondern es lediglich durchschwimmen oder queren.
Der Ersatzneubau über die Ziese am westlichen Baubeginn des Vorhabens befindet sich außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes und ist daher hinsichtlich direkter Auswirkung auf das Schutzgebiet durch Flächeninanspruchnahme ohne Relevanz.
Durch das Vorhaben werden keine Reproduktionsstätten des Fischotters zerstört und es kommt nicht zu einem Verlust maßgeblicher Revierbestandteile. Besonders wertvolle, maßgebliche Habitatbestandteile der erfassten Weibchenreviere werden nicht unmittelbar vom Vorhaben berührt. Dies trifft auch für das mutmaßliche Weibchenrevier im Bereich der Sauziner Bucht zu, das südlich des geplanten BW 5 liegt. Der minimale Abstand des vermuteten Baus in der Sauziner zur Peenequerung beträgt mindestens 450 m.

Die geringen Funktionsverluste durch Verschattung (anlagenbedingt durch das Bauwerk) für Teilhabitate in Form von Nahrungshabitaten des Fischotters durch bedeuten eine Beeinträchtigung des Schilf- und Röhrichtbestandes des Peenestroms und der Sauziner Bucht von insgesamt berechneten 2.948 m².
Aufgrund der lichten Höhe der Peenestrombrücke sind keine signifikanten Auswirkungen auf die Ufervegetation durch Verschattung zu erwarten. Die Ufervegetation, die vom Fischotter gerne zur Deckung genutzt wird, bleibt somit auch unterhalb des Brückenbauwerks erhalten.
Der Verlust der Flächen liegt deutlich unterhalb des bei LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) genannten Orientierungswertes für erhebliche Beeinträchtigungen des Fischotters von 2,6 ha.

Bezogen auf die Bedenken der unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich der Inansatzstellung

der Bewegungsräume der Fischotter und für die Art angenommenen möglichen Ausweichmöglichkeiten hat der Vorhabenträger seine FFH-Verträglichkeitsuntersuchungsunterlage um weitere Aspekte - vor allem hergeleitet aus dem FFH-Managementplan – ergänzt.
Die Inansatzstellung der Ausweichmöglichkeiten für die Fischotter als raumbeanspruchende Art sind danach auch für die Fachbehörde als auch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.
Die Bedenken des StALU Vorpommern zu den bau- und anlagenbedingten Wirkungen des Brückenbauwerkes BW 5 auf die Zielart Fischotter im FFH Gebiet haben sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers, Erörterung und Deckblattergänzung der Planunterlagen erledigt.

Sämtliche Fischarten

Hinsichtlich relevanter Fischarten als im FFH-Gebiet tatsächlich oder potentiell vorkommend werden Meerneunauge, Flussneunauge, Finte, Lachs, Rapfen, Schlammpeitzger und Steinbeißer entweder gesammelt als „sämtliche Fischarten“ oder konkret als Fischart betrachtet. Die gesammelte Betrachtung erfolgt dann, wenn der Wirkpfad für alle Arten gleich gilt.
Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben geht im FFH-Gebiet nicht über die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme hinaus.
Die Flächenverluste, die im FFH-Gebiet durch die Gründungen der in der Bauphase benötigten Hilfsstützen und Pfähle der Stege im Wasser entstehen, verbleiben nach Abschluss der Bauphase im Boden und werden nur innerhalb des Wasserkörpers zurückgebaut. Daher wirkt die baubedingte Flächeninanspruchnahme dauerhaft im Gewässergrund weiter, dann aber als anlagenbedingte Einwirkung. Weitere temporär wirksame zusätzliche Flächeninanspruchnahmen durch bauzeitliche Arbeitsbereiche werden im FFH-Gebiet dadurch vermieden, dass sich entsprechende Flächen bzw. Einrichtungen auf der Wasseroberfläche (Schwimmpontons) befinden. Die zur Errichtung des Brückenbauwerkes 5 erforderlichen Pfahlgründungen erzeugen insgesamt nur punktuelle Eingriffe, Flächeninanspruchnahmen und Lebensraumverluste im Gewässer bzw. Gewässerbett, die im Verhältnis zur Größe des Peenestroms (120 m bis 130 m breit) als geringfügig erachtet werden.
Lambrecht & Trautner geben keine orientierungswerte für Fische und Rundmäuler in ihrer Konvention vor; die Frage der Erheblichkeit ist auf andere Arten herzuleiten.
Da aber die hier zu betrachtenden Flächenverluste für die Fische in der Peene im Bereich des Hafens Wolgast im genannten Umfang als sehr gering im Verhältnis zum gesamten FFH-Gebiet sind, dürfen weitere generelle Überlegungen außen vor bleiben. Auch eine minimal veränderte Fließgeschwindigkeit im Nahbereich der Brückenpfeiler hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Fischfauna (z. B. Beeinflussung von Fischwanderwegen, Verkleinerung von strömungsberuhigten Bereichen).
Zeigt eine konkrete Zielfischart spezielle Anforderungen oder Verhalten, ist das zu betrachten, siehe folgend einzelne Fischarten:

Meerneunauge und Lachs

Da im FFH-Gebiet lediglich einzelne Individuen sporadisch vorkommen und keine Laichvorkommen der Art im Peenestrom vorhanden sind, ist die Flächeninanspruchnahme von Teilhabitaten irrelevant. Der Peenestrom hat im FFH-Gebiet nur eine Bedeutung als Durchzugsgebiet.

Flussneunauge

Eine anlagenbedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahme von potenziellen Habitaten des Flussneunauges erfolgt durch die Pfeiler der Vorland- und der Strombrücke (1.793 m²). Demnach kommt es zu einem Verlust in einem Umfang von insgesamt 1.961 m² zuzüglich der baubedingt, aber dauerhafte wirksam werden 168 m² für die Pfähle der Stege.
Da Lambrecht & Trautner grundsätzlich für Fische und Rundmäuler keinen Orientierungswert zur Beurteilung erheblicher Beeinträchtigungen angeben, kann die Konvention hier nicht zu Rate gezogen werden.
Es kommt mithin auf generelle Kenntnisse der Lebensraumansprüche und Verhalten der Flussneunagen an.
Die so geführte Herleitung des Vorhabenträgers, dass aufgrund der Habitatansprüche der adulten Tiere, die im Meer leben und ihre Laichhabitate in schnell fließenden Bächen und Flüssen aufsuchen, ausgeschlossen werden kann, dass von der Flächeninanspruchnahme Bereiche betroffen sind, die als Laichhabitate dienen oder die auch langfristig eine diesbezügliche Entwicklungsmöglichkeit aufweisen, ist tragbar und wurde auch nicht durch die beteiligten Fachbehörden angezweifelt.
Bekannt ist, dass dem gesamten Oderästuar eine große Bedeutung als Wanderungsgebiet für adulte Flussneunaugen zugeordnet wird. Im duB ist also sicher mit einem regelmäßigen Vorkommen der Art auf ihren Wanderungen zu rechnen. Die Eignung als Wanderkorridor wird von diesen Wirkfaktoren nicht beeinflusst. Eine Beeinträchtigung des Habitats für das Flussneunauge als Wandergebiet ist durch die genannten Flächeninanspruchnahmen nicht zu erwarten.

Finte

Die marinen Formen der Finten steigen zum Laichen in Flüsse auf. Zur Laichzeit im Mai, Juni und Juli sammeln sich die Finten in den Flussmündungen und ziehen anschließend in die Unterläufe der Flüsse. Ein Laichschonbezirk ist ausgewiesen: "Sauziner Bucht" (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e) KüFVO). Dieser Bereich wird vom Vorhaben nicht in Anspruch genommen werden. Aktuell ist der vom Vorhaben betroffenen Abschnitt der Peene ein Laichhabitat der Finte und weist keine besondere Eignung zur Ansiedelung von Laichergemeinschaften auf.

Nur für die Herstellung der zukünftigen Einleitstelle E7 erfolgt ein baulicher Eingriff im Uferbereich der Sauziner Bucht. Hier verläuft die Ablaufleitung des Regenklärbeckens südlich parallel

zur Steilküste und mündet an der Einleitstelle E7 in die Sauziner Bucht. Die Baumaßnahme zur Herstellung der Einleitstelle E7 wird außerhalb der gesetzlichen Schonzeit des Laichschonbezirks „Sauziner Bucht“ durchgeführt, d.h. nicht vom 1. April bis 31.Mai.
Es ist auszuschließen, dass durch die Flächeninanspruchnahme das Entwicklungspotenzial der Finte eingeschränkt wird.
Die Annahme wurde durch zuständige Fischereibehörde bestätigt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde, anderslautende Annahmen zu verfolgen. Die Flächeninanspruchnahme durch die Anlage des Vorhabens ist ohne erhebliche Folgen für die Habitate der Finte.

Schmale Windelschnecke

Die Schmale Windelschnecke besiedelt eine breite Palette von in der Regel feuchten Lebensräumen. Im FFH-Gebiet DE 2049-302 wurde sie ausschließlich in den feuchten Hochstaudenfluren festgestellt, die sich wie Inseln in den Röhrichtbeständen am Ostufer der Peene und an der Sauziner Bucht befinden. Die Hochstaudenfluren treten sehr zerstreut im Intersuchungsgebiet auf und sind kleinflächig. Daher werden die Populationen der Schmalen Windelschnecken als isolierte Populationen betrachtet (keine Austauschbeziehungen für diese Art zwischen den verstreuten Habitaten). Es wird von eine im FFH-Gebiet weit verbreiteten Vorkommen der Schmalen Windelschnecken ausgegangen.
Die geeigenten und tatsächlich besiedelten Habitate werden weder baubedingt noch anschließend anlagenbedingt überbaut oder anders in Anspruch genommen. Das Baugeschehen und die Anlage der OU im Zuge des FFH-Gebietes liegt über der wasserführenden Peene. Die Hochstaudenfluren in den Schilfgürteln werden weder bauzeitlich, noch baubedingt begleitend durch Arbeitsplätze oder Lagerstätten für Materialien o.ä. noch anlagenbedingt berührt.
Damit ist keine flächenmäßige Beeinträchtigung zu verzeichnen.

Bauchige Windelschnecke

In M-V kommt die Bauchige Windelschnecke in eutraphenten Röhrichten (Röhrichtbestände in eutrophen Umgebungen) und Großseggensümpfen, also landesweit in keineswegs seltenen Lebensräumen, vor. Das bundesweite Hauptvorkommen der Art liegt dabei in den Naturräumen D01 „Mecklenburg-Vorpommersches Küstengebiet“ und D02 „Nordostmecklenburgisches Tiefland mit Oderhaffgebiet“, in dem auch das GGB liegt.
Die Bauchige Windelschnecke wurde in allen Probeflächen des untersuchten Raums für das Vorhaben festgestellt. Die Art ist in den Peenestrom-Röhrichten vermutlich weit verbreitet, die Flächengröße der abgegrenzten Lebensräume innerhalb des Untersuchungsbereichs beträgt ca. 12.800 m^2. Die Bauchige Windelschnecke besiedelt vor allem den „mittleren Bereich“ der Röhrichte.

Insgesamt wird die Besiedlungsdichte im FFH-Gebiet als überdurchschnittlich hoch eingeschätzt. Der aktuelle Erhaltungszustand wird als hervorragend bewertet.
Der gesamte „mittlere Schilfgürtel“ steht als Lebensraum für die Art im Schutzgebiet zur Verfügung. Diese Habitate sind im FFH-Gebiet weit verbreitet.
Insgesamt wurden im Nahbereich des Vorhabens knapp 1,3 ha als Lebensraum der Bauchigen Windelschnecke ausgewiesen. Ca. 50 % der untersuchten Röhrichte waren dabei geeignete Lebensräume für die Art.
Gemäß Standard-Datenbogen bestehen 7 % des Schutzgebiets aus Biotopen der Lebensraumklasse „Moore, Sümpfe, Uferbewuchs“. Bei einer Gesamtfläche von 53.200 ha sind dies 3.724 ha. Ähnliche Werte sind im aktuellen FFH-Managementplan angegeben. Dort sind die waldfreien Biotope der Ufer sowie der eutrophen Moore und Sümpfe mit 3.132,91 ha (= knapp 6 % Anteil am FFH-Gebiet) kartiert.

Der Vorhabenträger leitet die flächenmäßige Betroffenheit des Lebensraums des mittleren Schilfröhrichtbereiches über einen von ihm als konservative Annahme bezeichneten Ansatz her, s. Unterlage 12.3.1 Ziffer 5.4.1.1
Er kommt auf diese Weise zum Ergebnis, dass nicht mehr als 0,7 % des potenziellen Lebensraums der Art im Schutzgebiet vorkommen und das Vorkommen der Bauchige Windelschnecke für das FFH-Gebiet prognostisch eine eher geringe Bedeutung hat.
Diese Annahme stellt der Vorhabenträger in Kontext mit den Orientierungswerten nach Lambrecht & Trautner.
Anlagebedingt kommt es durch die Errichtung der Achse 200 zu einem Verlust von 181 m^2 Lebensraum im „mittleren Schilfgürtel“ am Ostufer des Peenestroms. Der Orientierungswert von 100 m^2 in Lambrecht & Trautner für die Bauchige Windelschnecke wird überschritten.

Gemäß der Grundannahme nach Lambrecht & Trautner liegt damit eine erhebliche Beeinträchtigung durch Flächenentzug vor.
Auf diesen Umstand weist auch die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme hin mit der von ihr gezogenen Schlussfolgerung, dass damit die erhebliche Beeinträchtigung besteht.
Die anderslautende Bewertung des Vorhabenträgers in seiner Herleitung der in diesem Fall nicht auftretenden Erheblichkeit wird durch die untere Naturschutzbehörde nicht geteilt.
Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist zur Beantwortung der Frage der Erheblichkeit weiteres zu prüfen.

Eine Abweichung von der Grundannahme benötigt das Vorliegen kumulativer Bedingungen:

Die in Anspruch genommene Fläche darf kein für die Bauchige Windelschnecke essentieller

oder obligatorische Bestandteil des Habitats sein; das betroffene Habitat darf für die Art nicht von zentraler Bedeutung sein (qualitative-funktionale Besonderheit).
Vor dem Hintergrund der im Schutzgebiet vorhandenen sehr große Habitatflächen der im GGB euryöken Art (s.o. Umfang des Vorkommens und des Lebensraumes im FFH-Gebiet und des tatsächlichen Vorkommens der Bauchigen Windelschnecke mit sehr günstigem Erhaltungszustand) wird dieser Lebensraumverlust durch das Vorhaben baubedingt und anlagenbedingt und betriebsbedingt als sehr gering und nicht erheblich eingestuft.

Der qualitativ-absolute Flächenverlust gemessen an der Tabelle 3 der Konvention ist mit 181 m² um 81 m² des Orientierungswertes überschritten, s.o.
Der Orientierungswert nach Lambrecht & Trautner wurde vorsorglich im Jahr 2007 mit 100 m^2 sehr niedrig eingestuft, da diesem Zeitpunkt der Veröffentlichung nur wenige Hinweise über die Lebensraumansprüche der Art in ihrem Hauptverbreitungsgebiet vorlagen.
Die Ergebnisse der Felduntersuchungen und der Angaben des FFH-Managementplans lassen belastbar annehmen, dass die Bauchige Windelschnecke im FFH-Gebiet sehr wahrscheinlich weiter verbreitet ist, als bisher angenommen.
Vor diesem Hintergrund wird es fachgutachterlich vertretbar eingestuft, den konkreten Lebensraumverlust mit den prognostischen Vorkommen im Schutzgebiet ins Verhältnis zu setzen und von den Orientierungswerten der Fachkonvention aus 2007 abzuweichen.

Der ergänzende quantitativ- relative Flächenverlust (1 % Kriterium) darf nicht überschritten werden.
Die Inanspruchnahme von geeignetem Lebensraum für die bauchige Windelschnecke mit 181 m² liegt weit unterhalb der 1% Größe der Gesamtfläche des geeigneten Lebensraumes, der hier mit mindestens 3.132,91 ha beziffert wird, s.o.

Durch Kumulation mit anderen Plänen und Projekten darf der Orientierungswert nicht überschritten werden.
Kumulierende Pläne und Projekte, die die Habitate der Bauchigen Windelschnecke erfassen, sind auch nach Abfrage der zuständigen Fachbehörden nicht bekannt. Zu den kumulierenden Plänen und Projekten s.u.

Keine Kumulation mit anderen Wirkfaktoren
Schließlich dürfen außerdem keine kumulierenden Wirkungen den Flächenentzug verstärken.
In Betracht zu ziehen ist die Denkbarkeit der Veränderung der Habitatstruktur durch anlagenbedingte Verschattung: Eine mögliche Beeinträchtigung der Lebensräume durch eine verringerte Besonnung von Flächen unterhalb des Brückenbauwerks über die Peene wurde in gesonderten

zielgestellten Gutachten (Lohmeyer, Hahne und Spang, alle 2017) untersucht. Die Sachverständigen kommen zum Ergebnis, dass für das Vorkommen der Windelschnecke vor allem der Wasserhaushalt der Biotope, die Vegetationsstruktur und das Vorhandensein von Seggen-Arten entscheidend ist. Es werden keine Veränderung der Vegetationszusammensetzung und -struktur im Bereich der untersuchten Röhrichte durch die bauwerksbedingte Verschattung prognostiziert.
Das ist angesichts der Höhe des Bauwerks und der über den Tageslauf wechselnde Sonnenstände bei einem relativ schmalen Tragwerk plausibel. Das BW 5 verändert nach Ansicht der Sachverständigen und sich daran anschließend der Planfeststellungsbehörde keine der oben genannten relevanten Habitatmerkmale. Auch vor dem Hintergrund der euryöken Lebensweise der Bauchigen Windelschnecke kann daher eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer Habitate und damit der Art selbst ausgeschlossen werden
Im Folgenden wird hinzukommend dargestellt, dass die im Übrigen von diesem Vorhaben ausgehenden Wirkpfade die Barriere-, Trenn-, Fallenwirkung, Kulissenwirkung, die akustische und optische Störwirkung, Reize durch Erschütterungen, sowie Stoffeinträge und Sedimentaufwirbelungen eine Rolle spielen und betrachtet werden.
Für die Bauchige Windelschnecke wird an dieser Stelle schon vorweggenommen konsterniert, dass diese übrigen Wirkfaktoren für die Art nicht relevant sind und daher nicht schädlich kumulierend auf den Lebensraum einwirken.
Es kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch baubedingte und anlagenbedingten Flächenverbrauch trotz Überschreitung der Orientierungswerte nach Lambrecht & Trautner keine erhebliche Beeinträchtigung der Art geschieht. Betriebsbedingte Wirkpfade stehen mit Flächenentzug in keinem Zusammenhang.

<u>Barriere,- Trenn,-Fallenwirkung, Kollisionsgefahr</u>
<u>Lebensraumtypen 1130 Ästuar und 1230 Ostseefels- und Steilküste mit Vegetation</u>
Der Wirkpfad der Barriere,- Trenn,- Fallenwirkung und Kollisionsgefahr durch das Vorhaben im FFH-Gebiet kann hinsichtlich der LRT vernachlässigt werden. Die LRT sind durch diese Wirkpfade nicht beeinträchtigt, insbesondere, weil das Vorhaben hier lediglich in der Gestalt der Brücke wirkt, die LRT also nur überspannt. Weder bau-, noch anlagen-, noch betriebsbedingt kommt es hier zu Verlusten.

Die charakteristischen Arten der LRT 1130 in Form der Avifauna (Rohrschwirl, Schilfrohrsänger) werden dadurch, dass sie das hohe Bauwerk unterfliegen, nicht beeinträchtigt. Die Vögel vermeiden während intensiver Bautätigkeiten die unmittelbaren Bereiche der Baustelle, erreichen aber alle Habitatsräume zuverlässig und dauerhaft, da die Peene immer überflogen werden kann.

Die charakteristischen Arten Hecht, Zander und Schlickkrebs können ebenso trotz des Baus und der Anlage des Vorhabens in ihrem LRT den Peenestrom durchqueren. Die eingebrachten Pfeiler und deren Gründungen stehen mit großen Abständen auseinander und werden nicht als Barriere wahrgenommen. Eine Barriere- oder Trennwirkung ist ausschließbar.

Arten und Habitate von Tierarten gemäß Anhang-II FFH-RL

Biber

Eine Zerschneidung der Wanderstrecke/Ausbreitungslinie des Bibers entlang des Peenestroms findet im FFH-Gebiet durch den Baustellenbetrieb für die Peenebrücke nicht statt. Ein Passieren des Baustellenbereiches (insbesondere im Wasserkörper, aber auch an Land) bleibt möglich, eine Ausbreitung nach Norden und Süden entlang des Peenestroms ist weiterhin gegeben. Baubedingte Mortalität durch die Baustelleneinrichtung und den -betrieb sind unwahrscheinlich aufgrund geringer Geschwindigkeiten der Baumaschinen/ -fahrzeuge.

Das Vorhaben erstreckt sich außerhalb des FFH-Gebietes über die Ziesemündung flußaufwärts entlang der Ziese ins Festland westlich von Wolgast. Dieser Bereich steht in unmittelbarer Verbindung mit dem FFH-Gebiet für die charakteristische Art Biber. Da an der Ziese ein bewohntes Biberhabitat bekannt ist, ist diese Konnektion zu betrachten, da etwaige Beeinträchtigungen für die charakteristische Art Biber Auswirkungen auf das Schutzgebiet haben kann.

An der Ziese wird bauzeitlich eine Behelfsumfahrung eingerichtet, damit die Brücke im Zuge der B 111 als Teil des Vorhabens erneuert werden kann. Die Bestandsbrücke – und mit ihr in Parallellage die Behelfsumfahrung – überspannen die Ziese in einem akzeptierten und aktiv genutzten Lebensraum des Bibers. Der Biber durchschwimmt diese Straßenquerung. Daran verändert sich nichts mit einer parallel liegenden Behelfsbrücke, da diese die gleichen Dimensionen über dem Gewässer hat, wie die Bestandsbrücke. Eine bauzeitliche Zerschneidung der Wanderstrecke/Ausbreitungslinie des Bibers entlang der Ziese findet nicht statt.

Fischotter

Eine Zerschneidung der Wanderstrecken des Fischotters entlang der Peene im FFH-Gebiet wird baubedingt nicht erzeugt. Dem Fischotter bleibt das Passieren seiner Routen im Wasser und auch an Land unbeschadet möglich. Im Wasser wird schwimmend gebaut, an Land langsam und nur tagsüber gefahren (Bauzeitenbeschränkung).

An der Ziese entsteht während der Bauzeit an der Ersatzbrücke mit Behelfsumfahrung an Tagen mit Hochwasser ggf. eine Barriere durch die Baustelleneinrichtungen. Die Fischotter müssen in solchen Fällen die B 111 auf der Straße queren und sind einem erhöhten Kollisionsrisiko – das dann betriebsbedingt – ausgesetzt, weil das Unterqueren auf Bermen entlang der Ziese durch Überflutung verhindert wird.

Auch wenn die Ziese nicht Bestandteil des FFH-Gebietes ist, spielt sie in funktionalem Zusammenhang eine bedeutende Rolle für die Fischotterpopulationen, die aus dem FFH-Gebiet in den Zieselauf bekannte Austauschbeziehungen haben.
An der Ziese werden also baubedingt in Verbindung mit dem betriebsbedingten Kollisionsrisiko ggf. erhebliche Auswirkungen auf die Fischotterpopulation im FFH-Gebiet entstehen, die aus einer andauernden Barriere an hochwasserführenden Tagen der Ziese während der Bauzeit hergeleitet werden.

Um die zu befürchtende erhebliche Beeinträchtigung der Zielart Fischotter durch Zerschneidung der Wanderroute bzw. der dadurch denkbaren Überwindung der Barriere über die unter Betrieb befindliche Straße B 111 auf der Behelfsumfahrung an der Ziese zu verhindern, hat der Vorhabenträger die Maßnahme 1 M_{FFH} „Temporäre und dann dauerhafte Schutzmaßnahme für den Fischotter an der Ziesebrücke (BW 1) und der Behelfsbrücke“ vorgesehen. Diese Maßnahme setzt sich aus vier Teilmaßnahmen (1.1 M_{FFH}, 1.2 M_{FFH} für die bauzeitliche Umfahrung und 1.3 M_{FFH} und 1.4 M_{FFH} für die dauerhafte Einrichtung am Endzustand der Ziesebrücke) zusammen und dient dem Schutz des Fischotters.
Es werden während der Bauzeit zwei Trockendurchlässe extra vorgesehen, die dem Fischotter ein sicheres Queren der B 111 ohne Straßenüberquerung ermöglicht und so die Wanderrouten und das Streifgebiet weiter zusammenhalten.
An der erneuerten Ziesebrücke entsteht gleichermaßen die Möglichkeit der Querung unterhalb der Straße durch die Anlage von Bermen. Diese sind jedoch nicht vollständig geeignet, von Fischottern genutzt zu werden, wenn die Ziese Hochwasser führt. Die lichte Höhe des Ersatzbauwerkes ist nicht hoch genug. Daher werden auch für diesen Fall zwei Trockendurchlässe geschaffen, um nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der Brücke für jede Lage das betriebsbedingte Kollisionsrisiko zu verhindern und den Fischottern die beidseitig der Brücke liegenden Revierbestandteile nicht zu trennen – auch nicht zeitweilig.
Die Anlage von Leiteinrichtungen (1.4 M_{FFH}) dient dazu, auf die Trockendurchlässe wirkungsvoll hinzuleiten und die Querung der B 111 in der Nähe der Ziese zu verhindern.
Die Maßnahmen werden aus Erfahrung mit der Errichtung solcher gleichartigen Vorrichtungen als wirksam bewertet.
Die Errichtung von Trockendurchlässen und hinführenden Leiteinrichtungen gehört mittlerweile für Fischotter zu einer Standartschutzmaßnahme.
Es bedarf daher keiner Befürchtung von verbleibenden Restrisiken wegen Unwirksamkeit und daraus resultierender verbleibende Beeinträchtigung der Zielart Fischotter durch Zerschneidung/Barrierewirkung mit daraus folgender betriebsbedingter Kollisionsgefahr.
Die Ausführungen gelten auch hinsichtlich eventueller anlagebedingter Auswirkungen des Bauwerkes auf den Fischotter.

Sämtliche Fischarten

Die potenzielle Nutzung des Peenestroms für Meerneunauge, Flussneunauge, Finte, Lachs, Rapfen (nur als einzelne, sporadisch zu beobachtende Exemplare), Schlammpeitzger und Steinbeißer als Durchzugskorridor wird durch den Bau der Peenebrücke nicht beeinträchtigt.

Das StALU hat Bedenken hinsichtlich baubedingter Beeinträchtigungen auf Grund von Erschütterungen / Vibrationen und dem daraus resultierenden Flucht- und Meideverhalten über die gesamte Länge für das Bauwerk 5 geäußert,
Es wird befürchtet, dass ein Riegel innerhalb des Gewässers entstehe, den die Fische dann nicht mehr durchschwimmen bzw. insgesamt meiden.
Durch die gewählte Technologie, die Spundwände sukzessive mit Vibrationstechnik einzurammen, die zu zwangsläufigen Pausen – auch durch Umsetzen der Schwimmpontons von Standort zu Standort der zu setzenden Spundwände – führt, und die vorgesehenen Bauzeitenbeschränkungen (Vermeidungsmaßnahmen 1.3 V_{CEF} und 1.15 $V_{CEF)}$ kann eine Riegelwirkung durch bauzeitliche Tätigkeiten in der Peene nicht entstehen, der den Zug von Fischen erheblich stört.
Der Peenestrom bleibt während der Bauphase für die Art durchgängig, auch wenn Teilbereiche aufgrund von Lärm, Erschütterungen, Bewegungen, Sedimentaufwirbelungen etc. während der Bautätigkeiten temporär gemieden werden.
Sollte es zu Wirkungen durch Bewegungen an de Bauteilen v.a. während der Bauzeit kommen, besteht in der Peene mit ihrer Flussbreite ein ausreichender Ausweichraum. Eine Barrierewirkung oder Zerschneidung/Trennung von Lebensraumbereichen findet nicht statt.

Die Durchgängigkeit des Peenestroms zwischen den Laichhabitaten und den angrenzenden Meeresbereichen bleibt nach Abschluss der Bauarbeiten trotz der Anlage im Fluss erhalten. Betriebsbedingt existieren keine Wirkpfade auf die Fischarten.

Schmale Windelschnecke

nWegen ihrer kleinen Habitate und der Verhaltensökologie der Schmalen Windelschnecke, mitsamt ihrer geschlossenen Population, kann das Vorhaben in seiner Lage keine Barrierewirkung, Trennwirkung, Fallenwirkung oder Kulissenwirkung entfalten.
Die Schmalen Windelschnecken verlassen ihre angestammten Habitate, die in Form von kleineren Hochstaudenfluren inmitten von Schilfröhrichten auftreten, nicht, um über größere Distanzen ein anderes Habitat zu erreichen.

Bauchige Windelschnecke

Beeinträchtigungen durch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Barrierewirkung und Kollisionen können für die Bauchige Windelschnecke ausgeschlossen werden. Der Aktionsradius der Vertreter dieser Art ist zu gering, um in eine gefährdete Zone des Vorhabens mit dem Effekt der Barriere oder Trennung zu anderen Teilen des Habitats zu gelangen.

Akustische und optische Störreize, Kulissenwirkung

Lebensraumtypen 1130 Ästuar und 1230 Ostseefels- und Steilküste mit Vegetation

Weitgehend gesichert ist die Erkenntnis insbesondere für die charakteristischen Arten der LRT 1130 und 1230, hier insbesondere des Rohrschwirls, Schilfrohrsänger und der Uferschwalbe, s.o., dass eine Abnahme des Artenreichtums und der Siedlungsdichte im Randbereich von Straßen lärmverursacht erfolgt. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen artspezifisch und lebensraumzyklisch stark differieren. Bei einer Verkehrsmenge bis 10.000 Kfz/24 h wird vom Straßenverkehr keine kontinuierliche Schallkulisse erzeugt. Dennoch ist eine schwache Reduzierung der Vogelbesiedlung für manche Arten auch bei Straßen <10.000 Kfz/24 h in den ersten 100 m zu erkennen. Hier gehen negative Effekte überwiegend von anderen Wirkfaktoren, wie z. B. optischen Reizen aus (BMVBS 2010). Bezogen auf die Avifauna werden zur Ermittlung der Abnahme der Habitateignung die Prognoseinstrumente artspezifische Effekt- und Fluchtdistanzen nach BMVBS (2010) betrachtet. Da von einer Verkehrsbelegung von ca. 9.200 Kfz/24 h (2020) von Knoten West bis Knoten Ost, also der Strecke im Zuge der Peenebrücke mit angrenzenden Vorlandbrücken, auszugehen ist, kann auf die Betrachtung kritischer Schallpegel verzichtet werden. Bei der „kritischen Effektdistanz“ handelt es sich um die Gesamtheit der Effekte des Wirkungsgefüges „Straße und Verkehr“ mit Lärm, Erschütterung und optischen Reizen, die im Komplex auf Vogelarten wirken und in unterschiedlichen Distanzen zur Beeinträchtigungsquelle wirken. Der relevante Auswirkungsbereich bezieht sich bei der Betrachtung auf die Brutreviere, da es vor allem durch die Störung während der Brutzeit und die Aufgabe eines Brutreviers zu einer möglichen Beeinträchtigung der Population im Gebiet kommen kann. Zur Ermittlung der von optischen Störreizen betroffenen Wirkzonen bei den hier relevanten Brutvogelarten werden die Effektdistanzen und Fluchtdistanzen nach BMVBS (2010) in Ansatz gebracht.

Für den Rohrschwirl wird eine Effektdistanz von 100 m zum Fahrbahnrand genannt, die Habitatseignung nimmt um 20 % ab.

Die charakteristische Art Schilfrohrsänger für den LRT 1130 ist dagegen lärmempfindlich. Die Fluchtdistanz zur Emissionsquelle erreicht 20 m; innerhalb dieses Bereiches ist die Habitatseignung um 100 % zerstört. Der nächstgelegene Standort eines Schilfrohrsängerbrutrevieres zum Vorhaben liegt 350 m entfernt. Die Fluchtdistanz wird nicht erreicht, das Habitat nicht durch Störreize zerstört.

Für die Uferschwalbe wird eine Abnahme der Habitatseignung von Brutkolonien zum Fahrbahnrand von 200 m angenommen. Innerhalb dieses Raumes nimmt die Habitatseignung um 100 % ab.
Allerdings sind von den baubedingten Störungen und mithin zur auf der Anlage geführten betriebsbedingten Störung durch den Verkehr keine nachgewiesenen Brutreviere des Rohrschwirls betroffen, da sich diese in einem Abstand von im Minimum 450 m zum Baugeschehen und Vorhaben befinden. Die einzige Seeschwalbenkolonie im engeren Untersuchungsraum ist ca. 470 m entfernt, sie befindet sich südlich der Trasse am Peenestromufer.
Die charakteristischen Vogelarten der LRT werden hiernach nicht durch akustische oder optische Störreize erheblich in ihren Habitaten gestört.
Aufgrund der Entfernung zum Bruthabitat und der zeitlichen Beschränkung der Störungen sind nachhaltige Beeinträchtigungen der Arten auszuschließen (BMBVS 2010).

Für die charakteristischen Fischarten Hecht und Zander ist das Ausbleiben erheblicher Beeinträchtigungen im Hinblick auf ihre Mobilität und die zeitliche Begrenzung einer möglichen Störung ebenso zu konstatieren. Hinweise auf eine Relevanz von optischen Reizauslösern liegen nach dem derzeitigen Kenntnisstand für die charakteristischen Fischarten Hecht und Zander nicht vor. Durch Bewegungen / optische Reize im Nahbereich der jeweils aktuellen Baubereiche (z. B. einzelne Pfeilerachsen bei Gründungs- und Pfeilerherstellung) ausgelöste Fluchtreaktionen sind möglich, doch entfaltet dies keine Relevanz. Konsequenzen akustischer Reize können - abhängig vom Umfang - z. B. Verhaltensänderungen, Desorientierung, physiologische Schäden (Hörverlust) und Vermeidungsreaktionen sein, die wiederum langfristig zu einem Verlust von (Teil-)Habitaten bzw. der Überlebenswahrscheinlichkeit von Individuen, Bestandsrückgang oder Beeinträchtigung bzw. Erlöschen lokaler (Teil-)Bestände führen können. Akustische Störreize während der Bauphase können im FFH-Gebiet potenziell zu einem kleinräumigen Meideverhalten führen. Da die akustischen Störreize nur punktuell im Peenestrom auftreten (beim Bau der Brückenpfeiler und Rammen der Pfähle für die Arbeitsstege), verbleiben störungsarme Bereiche, so dass Wanderungsbewegungen und (Teil-)Lebensräume im Peenestrom nicht signifikant beeinträchtigt werden. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung der Störungen sind zudem nachhaltige Beeinträchtigungen der Art auszuschließen.

<u>Arten und Habitate von Tierarten gemäß Anhang-II FFH-RL</u>

<u>Biber</u>

Eine Relevanz des Wirkfaktors Licht und des Wirkfaktors Lärm wird vom Vorhabenträger unter Bezugnahme auf den Steckbrief des BfN (2015) nicht gesehen.
Auch die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde im Zuge dieser FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt kein anderes Ergebnis.

Andere optische Reizauslöser wie Bewegung von Baumaschinen, Menschen etc. können dagegen zu Fluchtreaktionen führen. Besondere Relevanz entfaltet der Wirkfaktor dann, wenn die Tiere direkt bei der Jungenaufzucht gestört werden. Diese Phase und eine Nähe zum Störfaktor von ca. 100 m um Biberbaue und -burgen gelten als besonders empfindlich. Da der engere Untersuchungsbereich die Uferbereiche der Halbinsel Alte Schanze und die Sauziner Bucht mit einschliesst, sind die zwei Biberbaue, einer in der Sauziner Bucht und der andere am Ostufer des Peenestroms beim Ballastberg, in die Bewertung mit einzubinden. Beide sind mehr als 400 m entfernt vom Baugeschehen.
Die Biberburg an der Ziese liegt außerhalb des engeren Untersuchungsraumes und außerhalb des FFH-Schutzgebietes.Von einer baubedingten, daher auch nur vorübergehenden Störung der Fortpflanzungshabitate an den beiden im duB befindlichen Biberburgen wird seitens des Vorhabenträgers nicht ausgegangen.
Bezogen auf die Ausweichmöglichkeiten des Bibers und des Fischotters hat der Vorhabenträger nach der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde seine FFH-Verträglichkeitsuntersuchungsunterlage um weitere Aspekte - vor allem hergeleitet aus dem FFH-Managementplan - ergänzt, so dass dadurch die Ausweichmöglichkeiten für die beiden Säugerarten nachvollziehbar sind. Im gesamten FFH-Gebiet sind ausgedehnte Schilfröhrichtgebiete verzeichnet, die den Bibern – auch denen, die aus einem angestammten Revier zeitweilig verdrängt werden sollten – geeignete Habiatatstrukturen anbieten und von einem sehr guten Reproduktionspotential ausgegangen werden kann. Mit der Ergänzung ist die Argumentation, dass durch die Ausweichmöglichkeiten die Wirkungen auf die Biber im engen und im weiteren Untersuchungsraum nicht erheblich sind.
Auch im Revier in der Sauziner Bucht, die strukturmäßig nicht durchgängig mit möglichen Ausweichstrukturen verbunden ist, so dass ein komplikationsloses Ausweichen nicht angenommen werden kann, wird während der Bauzeit mit ihren optischen und akustischen Einwirkungen auf das bisher nahezu ungestörte Habitat des Bibers nicht mit einem Habitatsverlust gerechnet, da bekannt ist, dass Biber sehr anpassungsfähig ist. Das zeigt nicht zuletzt die Tatsache, dass es überhaupt in der Sauziner Bucht eine Biberburg gibt, obwohl das Wasser kein reines Süßwasser ist. Die Entfernung der Biberburg zur Baumaßnahme in der Peene von über 1000 m lässt die Einwirkungen abgeschwächt auf die Biberburg ausfallen, so dass die Störungen als nicht erheblich eingeschätzt werden dürfen.

Fischotter

Der Fischotter ist eine störungsempfindliche Art.
Optische Störungen des Fischotters durch Licht und Bewegungsreize können während der Bauphase in Folge des Einsatzes von Baumaschinen sowie menschlicher Bewegungen auftreten. Ebenso sind auch akustische Störwirkungen durch Baumaschinen und -arbeiten möglich. Der

minimale Abstand des mutmaßlichen Weibchenreviers zum BW 5 beträgt ca. 440 m. Laut des vom Vorhabenträger in Auftrag gegebenen gezielten Fachgutachten von KALZ & KNERR (2017) ist es wahrscheinlich, dass die optischen und akustischen baubedingten Störungen zur temporären Aufgabe des Reviers (Sauziner Bucht) führen werden (Meidung der Baustelle). Es ist aber auch davon auszugehen, dass nach Fertigstellung des BW 5 das verwaiste Otterrevier wiederbesiedelt werden kann.
Diese Annahme ist tragfähig, da nach Fertigstellung der Peenequerung mit Ausbleiben der akustischen Reize und der Bewegungen durch die Baustelle die günstige Habitatausstattung der Sauziner Bucht fortbesteht. Auch wenn das Fischotter-Revier in der Sauziner Bucht während der Bauarbeiten wahrscheinlich aufgegeben wird, wird die Population der Fischotter als solche nicht gefährdet. In der Nähe sind ausreichend viele andere geeignete Lebensräume für den Fischotter vorhanden und unbesetzt.
Die anfänglichen Zweifel an dem Grad der Besiedelung nahe gelegener geeigneter Habitate für den Fischotter, die durch die stellungnehmenden Fachbehörden und durch die Planfeststellungsbehörde geäußert wurden, konnte der Vorhabenträger mit ergänzenden Untersuchungen und dem Verweis auf den zwischenzeitlich veröffentlichten FFH-Managementplan des StALU Vorpommern entschärfen. Danach sind sehr gut geeignete, weil nach den Bedürfnissen des Fischotters günstig ausgestattete und für ihn erreichbare Ausweichhabitate für Fischotter, die den Bereich Sauziner Bucht wegen Baustellenlärm und Bewegungen meiden, vorhanden. Die vorgebrachten Bedenken sind somit ausgeräumt, zumal besonders der FFH-Managementplan durch das StALU selbst erstellt wurde.

Betriebsbedingt wirken Lichteffekte des Verkehrs auf die Umwelt ein. Da aber im Bereich des FFH-Gebietes und der sich dort befindlichen Art Fischotter diese Lichtreize auf dem Brückenbauwerk mit einer Höhe von ca. 40 m und hinter einer blickdichten Kollisionsschutzwand stattfindet, wirken die Lichter nicht auf die darunter liegenden Fischotterhabitate an der Sauziner Bucht ein und stören den nachtaktiven Fischotter nicht.
An der Ziese wird die Wanderroute von Fischottern mittels Trockendurchlässen und Leiteinrichtungen, s. o Schutzmaßnahmen, vom lichtemittierenden Verkehr abgeschirmt.
Es wird daher nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Zielart Fischotter durch baubedingte akustische und optische, v.a durch Bewegungen verursachte Störungen ausgegangen.

<u>Sämtliche Fischarten</u>
Baubedingte akustische und optische Störwirkungen durch maschinelle Aktivitäten im Gewässergrund können grundsätzlich für die Fischarten des Anhangs II der FFH-RL sowie charakteristische Fischarten des FFH-LRT 1130 (Hecht, Zander) relevant sein. Die beim Einbringen der

Spundwände zur Herstellung der Spundwandkästen erzeugten akustischen Auswirkungen treten sukzessive und nicht ununterbrochen durchgehend auf und werden mit Einvibrieren der Bauteile (Vermeidungsmaßnahme 1.15 V_{FFH}) vorgenommen. Das Verfahren ist gemäß einer Studie des BfN, „Studie zum Stand der Entwicklung schallminimierender Maßnahmen beim Bau von Offshore-Windenergieanlagen“ (2013) geeignet, die Anzahl der erforderlichen Rammschläge zu reduzieren und damit die Dauer der Schallbelastung sowie auch die Größe der Verletzungszonen für Fische und marine Wirbeltiere zu minimieren. So lässt sich die Schadwirkung impulshaften Schalls etwa durch Schlagrammen, die sich mit der Anzahl der Schallbelastungen erhöht, deutlich verringern. Erhebliche Schädigungen der Fische entstehen dadurch, dass sich über die Zeit die Wirkung der Schallenergie im Ohr der Organismen akkumuliert. Auch eine Absenkung der Schallemissionen wird bei Vibrationsverfahren um bis zu 20 dB(A) verringert.
So wird selbst in unmittelbarer Nähe zur Unterwasserbaustelle für die Brückenpfeilergründungen die Auswirkung von Baulärm auf ein Maß reduziert, das als nicht erheblich betrachtet wird. Außerdem verbleiben ausreichend störungsarme Bereiche im Peenestrom, so dass Wanderungsbewegungen oder stationäre Lebensräume durch Lärm nicht signifikant beeinträchtigt werden. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung der Störungen sind zudem nachhaltige Beeinträchtigungen der Art auszuschließen

Betriebsbedingte akustische und optische Störreize sind für die Artengruppe Fische durch das Vorhaben ausgeschlossen. Der Verkehr wird weit oberhalb der Wasseroberfläche auf der Brücke abgewickelt. Akustische und lichtbedingte Austritte von der Fahrbahn in die Umgebung erfolgen nicht, da auf dem Bauwerk eine vier Meter hohe Irritations- und Kollisionsschutzwand, die blickdicht ausgestaltet ist, montiert wird.

Windelschnecken

Für die im engeren Untersuchungsraum vorkommenden Windelschnecken nach Anhang II der FFH-RL (Weichtiere), stellen Schall und optische Reizauslöser keinen relevanten Wirkfaktor dar (BFN 2017).

Erschütterungen

Lebensraumtypen 1130 Ästuar und 1230 Ostseefels- und Steilküste mit Vegetation

Der Vorhabenträger stellt in seiner Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich der Wirkungen beim Bau der Spundwandkästen zur Herstellung der Brückenpfeilergründungen fest, dass nicht ausgeschlossen werden kann bzw. davon ausgegangenen werden kann, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die charakteristischen Arten Zander und Hecht auftreten.
Die Habitatansprüche des Zanders lassen die Annahme zu, dass dieser den Bereich als Laich- und Aufzuchtgebiet nutzt. Auch der Hecht könnte den Bereich, zwar nicht als Laichhabitat, aber

als Aufzuchtshabitat nutzen.
Baubedingt können Schalldruckwellen beim Einbringen der Spundwände zur Herstellung der Spundwandkästen Schäden bei einzelnen Individuen der charakteristischen Fischarten Hecht und Zander bzw. deren Laich und Jungtiere verursachen, jedenfalls ist das nicht vollständig auszuschließen. Beeinträchtigungen können von erhöhtem Stresspegel über Fluchtverhalten bis zur Tötung von Fischen durch Platzen der Schwimmblase reichen.

Im Hinblick auf die unzureichende Kenntnislage im duB sind die vorhabenbedingten Wirkungen an dieser Stelle nicht quantifizierbar. Vorsorglich ist daher von einer erheblichen Schädigung der charakteristischen Fischarten des LRT 1130 auszugehen.

Um Schädigungen dieser charakteristischen Arten ausschließen zu können, sieht der Vorhabenträger die Maßnahme "2 M_{FFH}: Einvibrieren der Spundwände" vor. Dabei wird bei der Installation der Spundwandkästen vorsorglich das sogenannte "Ramp up-Verfahren" angewandt bzw. Vibrationsrammen eingesetzt. Die Spundwandkästen werden hierbei unter langsamer Erhöhung der Frequenz der Rüttelbewegungen in das Substrat einvibriert statt gerammt. Dies soll physiologische Schäden der Fische vermeiden, da die langsame Erhöhung der Rüttelfrequenz das natürliche Meideverhalten der Fische begünstigt.
Die Maßnahme ist fachlich geeignet, schädliche Erschütterungen, die andere Rammverfahren mit sich bringen, zu vermeiden und die Einwirkungen während der Bauzeit auf dem Wirkpfad Erschütterungen sehr gering zuhalten.

Vor diesem Hintergrund stellt sich Seitens der Fachbehörde für Naturschutz die Frage, ob mit dem Meideverhalten der charakteristischen Fischarten des LRT 1130 in diesem Bereich eine zeitweise graduelle Beeinträchtigung des LRT 1130 verbunden ist, die im Rahmen der Bilanzierung der vorhabenbedingten graduellen Beeinträchtigung zu berücksichtigen ist.

Durch die langsame Erhöhung der Rüttel-Frequenz werden die Fische den Bereich kurzfristig (Zeitraum für das Einbringen der Spundwände pro Spundwandkasten ca. 2 Wochen) meiden. Aufgrund der Größe des LRT 1130 (43.825 ha) und der geringen Fläche, die von den charakteristischen Fischarten zeitweise gemieden werden, ist davon auszugehen, dass es zwar zu einer zeitweisen graduelle (sehr geringe) Beeinflussung des Verhaltens kommt, diesbezüglich aber erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.
Das Meideverhalten gehört zum natürlichen Verhaltensrepertoire bei Tieren. Dieses natürliche Verhalten wird hier im Zuge der Vermeidungsmaßnahme in Ansatz gebracht. Auch wenn nicht bekannt ist, in welchem Umfang oder Abstand die Fische den Bereich während des Einvibrierens meiden, darf grundsätzlich angenommen werden, dass limnische Fische wie Zander und

Hecht auf Vibrationen mit Meidung reagieren. Dieser Rückschluss wird hergeleitet aus belegten Beobachtungen zur Vermeidungsreaktion mariner Fische auf – zwar- betriebsbedingte Vibrationen von Offshore-Windkraftanlagen; berichtet im Fachinformationssystem zur FFH-Verträglichkeitsprüfung des BfN (Ausgabe Dezember 2017).
Die Methodik des gezogenen Rückschlusses ist nicht zu beanstanden.

Der Peenestrom bietet im Bereich des westlichsten Pfeilers (Achse 80) sowohl stromauf- als auch -abwärts sowie ggf. in der Breite nach Osten ausreichend Platz zum Ausweichen.
Der Erhaltungszustand des LRT 1130 wird im FFH-Gebiet aktuell mit C (ungünstiger Erhaltungszustand) bewertet, was vor allem auf die hohe Nährstoffbelastung des Peenestroms zurückzuführen ist (Managementplan Stand: 18.10.2018). Die geringe bauzeitliche Beeinträchtigung durch Vibrationen stellt einen anderen, nicht mit dem Wasserqualitätsfaktor kumulativ wirkenden Aspekt dar. Sie führt deshalb nicht zu einer weiteren Verschlechterung des Erhaltungszustandes.

Auf den LRT Ostseeküstenfels- und Steilküsten mit Vegetation wirken wegen der Lage zu einander Erschütterungswirkungen nicht ein, so dass hier keine Beeinträchtigung auftreten kann. Anlagenbedingte und betriebsbedingte Wirkpfade durch Erschütterungen/Vibration treten nicht auf.

<u>Arten und Habitate von Tierarten gemäß Anhang-II FFH-RL</u>
<u>Biber</u>
Die Zielart Biber wird durch den Wirkpfad, den Erschütterungen beim Herstellen der Brückenbauwerke baubedingt erzeugt werden, nicht betroffen.

<u>Fischotter</u>
Die Fischotter sind durch Erschütterungen nicht beeinträchtigt.

<u>Meerneunauge und Flussneunauge</u>
Hinsichtlich diverser Fische gibt es eine Grundannahme, dass bei heftigen Druckauswirkungen, die auch durch Erschütterungen erzeugt werden, Schwimmblasen platzen, was unweigerlich zum Tod der Fische führt.
Hinweise auf eine Relevanz dieses Wirkfaktors liegen nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht vor. Neunaugen besitzen keine Schwimmblase, die platzen könnte. Negative Auswirkungen sind durch starke Erschütterungen denkbar, wenn die im Substrat lebenden Larven zerquetscht werden. Der Peenestrom selbst ist kein Laichhabitat der Meerneunaugen, es kommen im Peenestrom nur wandernde Einzeltiere (vermutlich Irrgäste) vor. Das Flussneunauge laicht

ebenfalls nicht im Peenestorm, sondern durchwandert diesen nur. So kommen keine Larven in dem gefährdeten Bereich vor und negative Auswirkungen können auch diesbezüglich ausgeschlossen werden.

Finte, Lachs und Rapfen

Im Bereich des Vorhabens und dem engen Untersuchungsraum handelt es sich um einen potenziellen Wanderkorridor der Art bzw. um ein Nahrungshabitat – letzteres nur für die Finte. Rapfen werden als einzelne, sporadisch vorkommende Fische auf Durchzug notiert.
Laichhabitate treten hier nicht auf, s.o. und können damit durch den Wirkfaktor nicht geschädigt werden.
Die Reaktion auf Erschütterungen und Vibrationen von (adulten) Finten und Lachsen oder Rapfen ist mit Flucht oder einem Meideverhalten verbunden.
Da wie beim Auftreten des Wirkfaktors der akustischen Störreize auch die Erschütterungen/ Vibrationen nur punktuell im Peenestrom auftreten (beim Einbringen der Spundwände zur Herstellung der Spundwandkästen), und diese mit dem erschütterungsarmen Verfahren „ramp-up“ (Vermeidungsmaßnahme 1.15 V_{FFH}) eingebracht werden, verbleiben ausreichend störungsarme Bereiche im Peenestrom, so dass Wanderungsbewegungen oder stationäre Lebensräume durch Erschütterungen und Vibrationen nicht signifikant beeinträchtigt werden. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung der Störungen sind zudem nachhaltige Beeinträchtigungen der Art auszuschließen.
Da wie beim Auftreten des Wirkfaktors der akustischen Störreize auch die Erschütterungen/ Vibrationen nur punktuell im Peenestrom auftreten (beim Einbringen der Spundwände zur Herstellung der Spundwandkästen), und diese mit dem erschütterungsarmen Verfahren „ramp-up“ (Vermeidungsmaßnahme 1.15 V_{FFH}) eingebracht werden, verbleiben ausreichend störungsarme Bereiche im Peenestrom, so dass Wanderungsbewegungen oder stationäre Lebensräume durch Erschütterungen und Vibrationen nicht signifikant beeinträchtigt werden. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung der Störungen sind zudem nachhaltige Beeinträchtigungen der Art auszuschließen.

Schlammpeiztger und Steinbeißer

Bezüglich der Schlammpeitzger und Steinbeißer verweist das StALU darauf, dass diese beiden Fischarten grundsätzlich nicht mit Meideverhalten auf Störungen reagieren, sondern mit Eingraben im Bodensediment.
Beide Arten sind im unmittelbaren Baubereich für die Brücke nicht nachweisbar vorhanden. Weder Vorhabenträger noch die beteiligten Fachbehörden haben belastbare Aussagen zum Vorandensein zur Prüfung vorlegen können.

Allerdings wird die Sauziner Bucht als stehendes Gewässer als ein durchaus geeignetes Habitat für diese beiden Fischarten gewertet. Als potentielles Habitat ist dieser Bereich des Untersuchungsgebietes zu berücksichtigen.
Die durch das Einrammen der Spundwandkästen für die Brückengründung im schonenden Vibrationsverfahren (1.15 V_{FFH}) wirken Erschütterungen in die Sauziner Bucht mit vernachlässigbarer Intensität ein. Ein aus natürlichem Meideverhalten verursachten Eingraben der Fische im Sediment wird als nicht erhebliche Wirkung betrachtet.

Windelschnecken

Die Schmale Windelschnecke und die Bauchige Windelschnecke ist gegenüber dem Wirkpfad Erschütterungen unempfindlich und wird in ihrem Lebensraum nicht gestört.

Stoffeinträge und Sedimentaufwirbelung

Lebensraumtypen 1130 Ästuar und 1230 Ostseefels- und Steilküste mit Vegetation

In der Regel sind es Stickstoff- und Phosphateinträge, die meist indirekt durch vermehrtes Pflanzenwachstum und den anschließenden Sauerstoffbedarf beim Abbau zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führen und die relevanten LRt beeinträchtigen mit erheblichen Konsequenzen wie z. B. der Verlust von Teilhabitaten, die Erhöhung der Mortalität, die Verringerung der Fortpflanzungsrate usw. sein.
Das Vorhaben bringt von seiner Eigenart, ein Bauvorhaben für eine Straße und Brücke zu sein, solcherlei Stoffeinträge erst einmal nicht mit sich.
Zu betrachten sind hier also typische potentielle Einträge von Baustellen während der Bauzeit und betriebsbedingt vom Winterdienst und vom Reifenabrieb oder Havariefällen auf der Straße.
Baubedingte Schadstoffeinträge in den Peenestrom werden bereits durch fest geplanten Einsatz von Baumaschinen auf den vor schädlichen Flüssigkeiten versiegelten Pontons/Stegen vermieden. Auch sieht die Vermeidungsmaßnahme 1.16 V_{VWRRL} das Vorreinigen des Wassers von den Arbeitsstegen und Pontons sowie aus den Spundwandkästen (entspricht Maßnahme 1.12 V_{FFH} gemäß AFB) vor.
Wegen des schlechten Erhaltungszustandes des Schutzgebietes hinsichtlich der Wasserqualität, bedingt durch schädliche Stoffeinträge aus vorwiegend Landwirtschaft, wird zur zusätzlichen Sicherung dem Vorhabenträger aufgegeben, die Pontons mit Auffangwannenkonstruktionen zu versehen, damit im Havariefall an einer Baumaschine keine schädlichen Stoffe in die Peene gelangen. Direkteinleitungen von Oberflächenwassern sind für die Bauzeit und die Betriebszeit nicht möglich.
Betriebsbedingt wird schädlicher Stoffeintrag von Streusalzwasser der Straße durch eine Oberflächenwassersammlung und Abführung in Sedimentationsanlagen zur Reinigung vor Einleitung in die Peene verhindert.

Die charakteristischen Arten, die sich im potentiell betroffenen Bereich des Schutzgebietes – mithin in der Peene und im Kontext mit LRT Ästuar befinden, also Zander, Hecht, Nixenkraut und Schlickkrebs, werden durch die Schutzmaßnahmen effektiv vor potentiell schädlichen Einflüssen verursacht durch Stoffeinträge während der Bauzeit oder unter Betrieb der Anlage geschützt. Die übrigen charakteristischen Arten kommen mit den hier zu betrachtenden Stoffeinträgen nicht in Berührung oder sind mittelbar über Nahrungshabitate über die Nahrungskette betroffen.

Als mit dem Vorhaben einhergehenden speziellen Effekt eventueller Sedimentaufwirbelung bei Herstellen der Spundwandkästen während der Bauzeit ist dieser Wirkpfad zu berücksichtigen. Er spielt einzig baubedingt bezüglich des LRT 1230 eine Rolle.
Wie bereits zur Erschütterungsthematik genannt, werden die Spundwandkästen für die Pfeilergründungen, die Spundwand an der Hafenkaiwand im Hafen Wolgast und die Bohrpfähle für die Stützen der Arbeitsstege mittels Vibrationsramme in einem kurzen Zeitfenster in den Peenegrund gesetzt. Dabei ist eine Sedimentaufwirbelung nicht vermeidbar. Die Intensität und der zeitliche Umfang dieser Arbeiten lässt allerdings im Kontext der Größe und Tiefe des Peenestroms und der Fließeigenschaft die berechtigte Prognose zu, dass die Eintrübung durch Sedimentaufwirbelungen so gering bleibt und sich nur unwesentlich im Gewässer auswirkt, dass erhebliche nachteilige Effekte ausbleiben.
Erhebliche Beeinträchtigungen sind dann zu befürchten, wenn die Sedimentfahnen dicht sind und Licht nachhaltig nicht mehr zum Grund durchlassen oder sich in dichten Schichten auf Pflanzen und Tieren absetzen sollte. Diesen Umfang erreicht die Eintrübung hier nicht, was auch an der Zusammensetzung und er Schwebeigenschaft des vorhandenen Materials auf Peenegrund liegt, der durch die Einbringung der Bauteile durchbrochen und dadurch bewegt und aufgewirbelt wird. Der LRT Ästuar erhält so keine erheblich nachteilige Befrachtung durch Sedimentaufwirbelungen, was insbesondere für die immobile charakteristische Art Nixenkraut von Bedeutung wäre. Die Arten Zander und Hecht bewegen sich im sedimentdurchzogene Gewässer ungestört, da diese Ereignisse nur kurzmomentig auftreten. Der Schlickkrebs ist ein Bewohner von Sedimenten.

Der LRT 1130 erfährt durch Stoffeinträge oder Sedimentfahnen keinen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluss, weder baubedingt noch betriebsbedingt. Gleiches gilt für seine charakteristischen Arten.
Aus dem Wirkpfad der Stoffeinträge können keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die relevanten LRT und deren charakteristischen Arten des Schutzgebietes festgestellt werden.

<u>Arten und Habitate von Tierarten gemäß Anhang-II FFH-RL</u>

Biber

Die grundsätzlich bekannten Stoffeinträge während des Baus und durch Betrieb einer Straße werden durch effektive Schutzmaßnahmen abgeschirmt. Erhebliche Nachteile auf die Population der Biber im FFH-Gebiet können ausgeschlossen werden.

Fischotter

Die grundsätzlich bekannten Stoffeinträge während des Baus und durch Betrieb einer Straße werden durch effektive Schutzmaßnahmen abgeschirmt. Erhebliche Nachteile auf die Population der Fischotter im FFH-Gebiet können ausgeschlossen werden.

Sämtliche Fischarten

Baubedingte Beeinträchtigungen des Reproduktionsgeschehens von Fischen und Neunaugen z. B. durch Stoffeinträge und Sedimentaufwirbelungen werden durch projektimmanente Maßnahmen und mittels der Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} vermieden. Auswirkungen auf die Fischarten können ausgeschlossen werden. Baubedingte Sedimentaufwirbelungen im Wanderkorridor werden durch den den geplanten Bauablauf und Einsatz von geeigneter Technik vorgesehenen. Geplante Vermeidungsmaßnahmen sind der Einsatz von Spundwandkästen im Zuge der Errichtung der Pfeiler der Strom- und der Vorlandbrücke sowie von Bohrpfählen für die Pfähle der Stege. So wird die Bewegung verursachende Einwirkung auf den Peenegrund und dessen Sediment auf ein Minimum reduziert. Sedimentaufwirbelung kann nur während des Einbringens der Spundwandkästen und der Pfähle für die Stege auftreten. Da diese Wirkungen zeitlich und räumlich eng beschränkt innerhalb des Wanderkorridors (Peenestrom) auftreten und nicht in den essenziellen Habitaten der Fischarten liegen, können nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen über diesen Wirkpfad ausgeschlossen werden.

Finte

Nachweise der Finte und Laichergemeinschaften innerhalb des duB liegen aktuell nicht vor. Das allgemein bekannte Laichgebiet in der Sauziner Bucht, das vom Landesamt für Fischerei genannt ist und als Laichschonbezirk "Sauziner Bucht" (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e) KüFVO) kartiert und geschützt ist, verzeichnet keine positiven Befunde der Finte. Gemäß den Untersuchungen des Vorhabenträgers sind die Laichplätze eher in den salzärmeren Bereichen von Achterwasser und Kleinem Haff zu finden, die mehr als 10 km vom Vorhaben entfernt sind. In die sensiblen Laichhabitate der Art wird durch das Vorhaben nicht eingegriffen.
Über die neu einzurichtenden Einleitstelle E 7 in die Sauziner Bucht werden maximal 120 l/s Oberflächenwasser eingeleitet. Das Wasser wird zuvor im Klärbecken gereinigt. Es ist ohne nennenswerte Schadstoffe. Von Menge und Qualität her ist diese Einleitung in das große Gewässer Peene unbedenklich.

Insgesamt werden erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigungen durch diesen Wirkpfad ausgeschlossen.

Rapfen

Der Rapfen als empfindliche Art, besonders hinsichtlich der Larven-Entwickungsstadien gegenüber schadstoffbelastetem oder vertrübtem Wasser, nutzt stark überströmte Kiesbänke zur Eiablage. Aufgrund der Habitatansprüche der Art (Hartsubstrate, s. o.) kann ausgeschlossen werden, dass Rapfen in ihren Laichhabitaten besonders durch ggf. schädliche Stoffeinträge erwischt werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Inanspruchnahme von Habitatflächen des Rapfens in der besonders empfindlichen Aufzuchtsphase wird daher ausgeschlossen.

Schlammpeitzger

Der Schlammpeitzger ist aktuell und zu Zeiten der Erhebungen von Daten für die Verträglichkeitsuntersuchungen im engen Untersuchungsgebiet nicht angetroffen worden. Dennoch eignet sich der Raum für diese Art als Habitat.
Von verschiedenen Seiten wird der Schlammpeitzger als Art beschrieben, die keine hohen Ansprüche an die Wasserqualität /Gewässergüte stellt. Die Gütequalität der Peene im Untersuchungsraum, besonders im engen Untersuchungsraum, ist schlecht (s. Fachbeitrag zur WWRL).
Im potentiell geeigneten Laichhabitat Sauziner Bucht befindet sich die Einleitstelle E 7, die Oberflächenwasser des Vorhabens bei Regenereignissen einträgt und theoretisch die Wasserqualität zu mindern in der Lage sein könnte.
Da das Einleitwasser jedoch vorbehandelt durch die Regenwasserrückhalteanlage eingeleitet wird, tritt keine zusätzliche Verschlechterung des Peenewassers auf, die das Habitat des Schlammpeitzgers erheblich beeinträchtigen könnte.

Steinbeißer

Vom Steinbeißer werden auch stark eutrophierte Gewässer besiedelt und Sauerstoffwerte unter 3 mg/l vom Steinbeißer kurzzeitig toleriert. Sensible Laich- und Jungfischaufzuchtshabitate finden sich im duB nicht. Insgesamt werden aufgrund der artspezifischen Ansprüche erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigungen durch diesen Wirkpfad ausgeschlossen.

Schmale Windelschnecke

Baubedingt treten keine Schadstoffeinträge in die weitere Umgebung der Habitate der Schmalen Windelschnecken auf. Entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL}) sind vorgesehen.
Betriebsbedingte Schadstoffeinträge einschließlich Tausalzfrachten werden durch die Planung

der Oberflächensammeleinrichtungen auf der Brücke und landseitig durch Versickerungsmulden von den Röhrichtbeständen ferngehalten.
Das Wasser aus der Einleitstelle 7 in der Sauziner Bucht befindet sich am nahesten zu den Lebensräumen der Schmalen Windelschnecke. Es bringt jedoch keine erheblichen Nachteile mit sich, da es vorgereinigt wird. Die Schilfgürtel- und Hochstaudenflurenbereiche werden als Biotope, die den Lebensraum der Schneckenarten bestellen, nicht erheblich zusätzlich nachteilig beeinträchtigt. Die Peene weist im Bereich vor Wolgast ohnehin schlechte Wasserqualität auf und die Röhrichte als Lebensräume der Windelschnecken sind „eingerichtet“. Auch für die Schmale Windelschnecke selber sind Beeinträchtigungen durch Schadstofffrachten vor dem Hintergrund der bestehenden Schadstoff- und Sedimentfracht bei Schwell oder Hochwassersituationen der Peenewasser bedeutungslos.

Bauchige Windelschnecke

Die betriebsbedingten Stoffeinträge (Nährstoffe, Schadstoffe, Salz) sind durch die projektimmanenten Maßnahmen (Spritzschutzwand, Sedimentationsanlage, Regenklärbecken, Tauchwand) sowie aufgrund der Eigenschaften der Lebensräume (salzbeeinflusst, eutroph) nicht relevant. Speziell für die Bauchige Windelschnecke sind Beeinträchtigungen durch Schadstofffrachten vor dem Hintergrund der bestehenden Schadstoff- und Sedimentfracht in der Hochwasserwelle generell relativ bedeutungslos

Kumulation

Nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie ist nicht nur zu prüfen, ob ein Projekt - isoliert betrachtet - ein Natura 2000-Gebiet in seinen für den Schutzzweck und die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt, sondern auch, ob es im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele verursachen könnte.
Aus mehreren für sich alleingenommen Auswirkungen kann durch Zusammenwirken eine erhebliche Auswirkung erwachsen. Da im Artikel 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie keine klaren Aussagen getroffen werden, welche anderen Pläne und Projekte in den Anwendungsbereich der Bestimmung fallen, ist vom Wortlaut her klar, dass zwingend solche Vorhaben zu betrachten sind, die abgeschlossen sind. Weiterhin empfiehlt die EU-Kommission zur Herstellung einer rechtssicheren Entscheidung eine Prüfung von Plänen und Projekten, die genehmigt, aber nicht abgeschlossen sind, und solche, die genehmigungsfähig, weil planungssicher sind.

Der Vorhabenträger hat anhand einer durch das zuständige StALU Vorpommern vorgelegten Liste Pläne und Projekte ermittelt, von denen Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet mit seinen LRT und charakteristischen Arten ausgehen könnten, und diese näher untersucht. Das be-

trifft im Einzelnen den B-Plan Nr. 4 der Gemeinde Mölschow „Hafen Zecherin“, die erste Änderung des F-Plans der Gemeinde Sauzin – Ferienhausgebiet südlich des Koppelweges, die Zweite Änderung des F-Plans der Gemeinde Sauzin i.V.m. Aufstellung des B-Plans Nr.1 der Gemeinde Sauzin „Ferienhausgebiet an der Peenestraße im Ortsteil Ziemitz. Alle drei Pläne können wegen ihrer flächenmäßigen Einwirkungen auf das FFH-Gebiet potentielle Habitate der Art Fischotter wegen seines großen Raumanspruches und der potentiellen Geeignetheit der Gebiete als Habitat kumulativ erhebliche Auswirkungen haben.

Kumulativen Effekte entstehen dadurch, dass die gleichen beeinträchtigenden Wirkungen entstehen können, wie beim zu untersuchenden Vorhaben. Liegt für die anderen Pläne und Projekte keine Verträglichkeitsprüfung vor, sind Vorabschätzungen zu treffen.
Im Rahmen einer Summationsbetrachtung wird geprüft, ob die unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleibenden Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens durch die Wirkungen anderer Vorhaben verstärkt werden und ggf. die Erheblichkeitsschwelle überschritten wird.
Bei der durchgeführten näheren Auseinandersetzung wurde jedoch treffend festgestellt, dass diese Pläne der Gemeinden Mölschow und Sauzin nicht geeignet sind, im kumulativen Sinne zusammen mit dem Vorhaben der OU Wolgast erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu erzeugen. Das hatte sogar bereits die FFH-Vorprüfung ergeben. Es werden durch die genannten Bauleitpläne keine Habitate von besonderer Bedeutung für den Fischotter überzogen. Störungen durch Akustik, Optik und Bewegung werden hier lediglich tagsüber durch Bewegungsaktionen von Menschen, v.a. touristischer Art vorkommen. Der Fischotter als dämmerungs- und nachtaktive Art bekommt von diesen Einwirkungen nur unerheblich etwas mit, zumal er vorwiegend in und an Gewässern unterwegs ist, die nicht im überbotmäßigen Umfang unmittelbar von den Aktivitäten der erholungssuchenden Menschen nahe ihrer Wohngebiete gestört werden. Außerdem wird die Kumulation wegen des weit verbreiteten Vorkommens der Bauchigen Windelschnecke in den jeweils geeigneten Biotopen v.a. Schilfröhrichten, im gesamten FFH-Gebiet betrachtet.
Aus der Liste der potentiell in Betracht zu ziehenden Vorhaben ergeben sich einige Projekte, die vom Vorhabentyp geeignet erscheinen, auch Schilfröhrichte – als Lebensraum der Bauchigen Windelschnecke – zu betreffen (Vorhaben an Hafenanlagen oder Gewässern oder Feuchtgebieten im FFH-Gebiet). Die weitere Prüfung ergibt jedoch, dass diese potentiell in Betracht kommenden Projekte entweder nur bauzeitliche Auswirkung hatten und schon lange zurückliegen (so beispielsweise Wiederherstellung Hafenzufahrt Stagmieß oder Vertiefung Südhafen Wolgast), so dass es nicht zur Kumulation mit dem Vorhaben OU B 111 kommen kann oder die Projekte an das FFH-Gebiet angrenzen und hinsichtlich der Bauchigen Windelschnecke keine in das FFH-Gebiet relevanten Wirkpfade aufweisen (so etwa die Neuregulierung des Polder Pinnow oder die Entwicklung Stadthafen Wolgast, B-Plan 29).

Hinsichtlich des LRT 1130 kommen aus der genannten Liste die Vorhaben Dükerneubau Ferngasleitung 98.06 durch den Peenestrom zwischen Hohendorf und Ziemitz und die Vertiefung der Seewasserstraße im nördlichen Peenestrom als kumulierend – als solche werden sie durch die Planfeststellungsbehörde eingestuft – wirkende Projekte in Betracht.
Die Auswirkungen aus dem Dükerneubau auf den LRT blieben jedoch deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Die Angabe ist plausibel angesichts der typischerweise verwendeten Bautechnik beim Dükerbau. Außerdem liegt der Dükerbau bereits fünf Jahre zurück. Die geringen dafür bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen mit LRT 1130 sind nach Ausführungen der Fachgutachten bereits wieder regeneriert und entfalten heute keine Wirkung mehr.
Die Vertiefung der Seewasserstraße im nördlichen Peenestrom liegt bereits elf Jahre zurück. Auch hier hat es lediglich bauzeitliche Beeinträchtigungen gegeben, die mittlerweile alle regeneriert sind und keine kumulative Wirkung mehr entfalten.

Die übrigen Projekte der Liste des StALU Vorpommen sind hinsichtlich ihrer Lage bzw. großen Entfernung zum Schutzgebiet „Peeneunterlauf, Achterwasser und Kleines Haff“, ihrer Art des Planes oder der jeweiligen planerischen Besonderheiten nicht in die nähere Betrachtung gezogen worden, da sie keine Anhaltspunkte zum Potential einer Kumulation im erforderlichen Sinne aufweisen.
Die Liste enthält zudem Projekte, die weit vor der Planung dieses Vorhabens fertiggestellt wurde und schon teilweise über zehn Jahre existieren, so dass sie allenfalls unter dem Aspekt der Vorbelastung in Beziehung des hier gegenständlichen Vorhabens zu stehen vermögen, wie etwa grundsätzlich hinsichtlich aller Wirkpfade die Vertiefung des Südhafens Wolgast (2010 baulich fertiggestellt). Hier käme allenfalls eine Kumulation hinsichtlich der Sedimentaufwirbelung in Betracht, die aber wegen der großen zeitlichen Spanne von zehn Jahren nicht zusammen wirken können mit hier etwaigen Aufwirbelungen beim Rammen der Spundwand für den festlandseitigen Brückenpfeiler.
Der Düker der Ferngasleitung durch den Peenestrom zwischen Hohendorf und Ziemitz ist ein erst kürzlich abgeschlossenes Bauvorhaben, das auch einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurde. Beeinträchtigungen wurden nur bauzeitlich festgestellt. Die Bauzeit ist durch Fertigstellung des Dükers bereits abgeschlossen und kann somit nicht mehr kumulativ wirken.
Gleiches gilt für den 2018 fertiggestellten Neubau der 110-kVFreileitung Greifswald-Karlshagen mit Abzweig Wolgast der Edis. Auch dafür hat die zugehörige Verträglichkeitsprüfung lediglich bauzeitlich bedingte Störungen festgestellt, so dass mit Fertigstellung die Störungen beendet wurden und nicht kumulativ mit dem gegenständlichen Vorhaben wirken können.

Kumulative Wirkungen anderer Pläne und Projekte sind also nicht mit betrachtungswürdiger Intensität anzutreffen.

Die Kumulationsbetrachtung führt zu keiner Überschreitung etwaiger erheblich werdender Beeinträchtigungsschwellen.

Auswirkungen auf angrenzende EU-Schutzgebiete

Mit der Ausweisung des Gebietes „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302) als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) ist bereits eine Würdigung der Bedeutung des Gebietes für das zusammenhängende Netz Natura 2000 erfolgt.
Das Gebiet stellt einen wichtigen Teil einer Verbundachse innerhalb des kohärenten Netzes Natura 2000 dar. Die Fließgewässer Peene, Trebel, Recknitz und Warnow sowie die Boddengewässer und die Ostsee bilden in M-V insgesamt eine zusammenhängende Einheit. Hier befinden sich mehrere FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete für die sowohl über die Fließgewässer als auch in Folge der Verteilung von bedeutenden Rastgebieten funktionale Beziehungen bestehen, auch wenn der Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet keine expliziten Bezüge zu weiteren Natura 2000-Gebieten benennt.
Etliche Natura 2000-Gebiete aus dem Verbund weisen zum Teil gleiche Zielarten und Lebensraumtypen sowie geographischen Gemeinsamkeiten aus:

- EU-Vogelschutzgebiet (SPA) DE 1747-401 „Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund“ (entspricht dem heutigen SPA DE 1747-402),
- EU-Vogelschutzgebiet (SPA) DE 2045-401 „Peenetal“ (entspricht dem heutigen SPA DE 2147-401 „Peenetallandschaft“) und
- EU-Vogelschutzgebiet (SPA) DE 2050-401 „Gothensee und Thurbruch, Insel Böhmke und Werder“ (ist in dem heutigen SPA DE 2050-404 „Süd-Usedom“ aufgegangen).
- GGB DE 1747-301 „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom“,
- GGB DE 1849-301 „Dünengebiet bei Trassenheide“,
- GGB DE 2050-303 „Ostusedomer Hügelland“,
- GGB DE 2051-301 „Dünenwälder östlich Ahlbeck (Usedom)“ und
- GGB DE 2045-302 „Peenetal mit Zuflüssen, Kleingewässerlandschaft am Kummerower See“.

Im hier betroffenen Schutzgebiet sind repräsentative Vorkommen von FFH-Lebensraumtypen (LRT 1130, 1230) und Arten des Anhang II der FFH-RL vorhanden. Insbesondere die Vorkommen des LRT 1130 (Ästuarien) stellen einen Schwerpunkt bezogen auf das bundesdeutsche Schutzgebietssystem dar. Für den Rapfen verläuft im Gebiet die nördliche Verbreitungsgrenze. Besonders wertgebend wird im Standard-Datenbogen die großflächige Komplexbildung der verschiedenen Lebensräume hervorgehoben.
Als Verbindungsarm zwischen Flüssen und dem offenen Meer besitzt der Peenestrom eine hohe Bedeutung für wandernde Fischarten. Die internationale Relevanz besteht zudem in der

begrenzten Verbreitung des FFH-Lebensraumtyps „Ästuar“ als Übergangsgewässer zwischen fluviatilen und marinen Ökosystemen. Sein Potenzial als Rast-, Mauser- und Nahrungsgebiet für arten- und individuenreiche Wasservogelansammlungen resultiert aus den ausgedehnten, hochproduktiven Flachwasserbereichen des Oder-Ästuars sowie seinen angrenzenden Landwirtschaftsflächen auf Grundmoränenplatten sowie Grünland auf entwässerten Niedermooren bzw. Küstenüberflutungsmooren, aber auch in den als Schlafgewässer für Wasservögel dienenden geschützten Buchten (z. B. Sauziner Bucht, Hohendorfer See).

Auswirkungen der hier prognostizierten Beeinträchtigungen der LRT auf andere Schutzgebiete mit selben Schutzzielen sind wegen der Kleinteiligkeit und Lage im Peenestrom nicht relevant hinsichtlich der Funktionalität der anderen Schutzgebiete.
Bezüglich der Fischarten, deren Bewegungsradius durchaus andere Schutzgebiete aus dem GGB-Zusammenhang erreichen könnte, bleibt hier festzustellen, dass es zu keinerlei Beeinträchtigungen (Barriere- oder Trennwirkung) in den Wanderrouten und Durchzügen von Fischen kommen wird. So bleibt auch eine Auswirkung auf andere Schutzgebiete ausgeschlossen.
Zu den Relationen des Schutzgebietes hier mit anderen europäischen Schutzgebieten für Zug- und Rastvögel, wird oben unter dem Prüfteil zu SPA-Gebiet „Peenestrom und Achterwasser“, DE 1949-401, das sich im Vorhabensraum mit dem FFH-Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ völlig deckt, verwiesen.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Der Vorhabenträger sieht für verbleibende mögliche erhebliche Beeinträchtigungen, die für den LRT Ästuar und die Art Fischotter sowie Fischarten nicht ausgeschlossen werden können, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vor:
Maßnahme 1 M_{FFH}, Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für den Fischotter an der Ziese und 2 M_{FFH}, Einvibrieren der Spundwände in den Peenestromgrund.
Zu den Teilmaßnahmen 1.2 M_{FFH} und 1.4 M_{FFH} legt der Vorhabenträger wie von der unteren Naturschutzbehörde gefordert die Ausführungsplanung vor, so dass ggf. Anpassungen abgestimmt und das Optimum der Maßnahmen erzielt werden können.

Die Maßnahmen sind bereits in der Betrachtung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen jeweils LRT- oder artbezogen benannt und einbezogen worden.
Sie sind geeignet, die denkbaren Schäden von LRT und Art abzuhalten.

Fazit der Planfeststellungsbehörde

Nach Durchführung der Verträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der detaillierten Angaben

des Vorhabenträgers und der Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald sowie des StALU Vorpommern kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302) einschließlich seiner LRT und charakteristischen Arten – auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten – vorhanden sind. Der Zulassung des Vorhabens stehen keine FFH-rechtliche Vorschriften entgegen.

3.2.5.3.3. Zulässigkeit des Vorhabens nach § 44 BNatSchG

Allgemeiner Teil

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer artenschutzrechtlichen Prüfung ergibt sich unmittelbar aus Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 13 der FFH Richtlinie, die für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit der Novellierung des BNatSchG vom 12.12.2007 und dem Inkrafttreten des neuen BNatSchG am 1.3.2010 zuletzt durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) in nationales Recht umgesetzt wurden. Maßgeblich ist hier § 44 BNatSchG.

Grundlage des besonderen Artenschutzrechts der §§ 44 ff. BNatSchG sind die sog. Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu
fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören.
Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Nach § 44 Abs. 1 Nr.3. BNatSchG ist es des Weiteren verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören oder gemäß Nr. 4 der Vorschrift wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG gelten Sonderregelungen für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden.

Geprüft werden nur die in Anhang IV Buchst. a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind; eine entsprechende Rechtsverordnung wurde jedoch noch nicht erlassen.
Für diese Arten liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dann nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das sozialadäquate Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Artennicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann, § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG (Vergleiche u.a. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes 9 A 12/10 zur Ortsumgehung Freiberg) sowie Bundesverwaltungsgericht 9 A 4/13 zur A 14 – Verkehrseinheit 1.2 Anschlussstelle Wolmirstedt bis B 189 nördlich Kolbitz und BVerwG 9 A 9/15, Elbquerung der A 20).

Nach der vorgenannten Rspr. kann etwa dann von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen sein, wenn ein linienförmiges Infrastrukturvorhaben Jagdgebiete von Vögeln oder Wanderkorridore von Amphibien durchquert siehe etwa OVG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 23.07.2009, 2 L 302/06 bei Fledermäusen, wenn ihre Hauptflugrouten oder bevorzugten Jagdgebiete von Infrastrukturvorhaben betroffen sind (BVerwG Urt. v. 28.04.2016, 9 A 9/15.
Generell kommt es für die Prüfung, ob die Signifikanzschwelle überschritten wird, auf artspezifische Besonderheiten, insbesondere eine besondere Kollisionsempfindlichkeit der im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorhandenen Tiere sowie die Regelmäßigkeit ihres Aufenthalts dort an.
Da das planfestgestellte Vorhaben zu unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG führt, die nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, kommen in Fällen der Betroffenheit von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV FFH-RL, europäischen Vogelarten kraft der Anordnung des § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG die in den Sätzen 2 bis 5 geregelten Maßgaben zum Tragen. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG liegt in Fällen einer Betroffenheit der genannten Arten zunächst kein Verstoß gegen das lebensstättenbezogene Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhangweiterhin erfüllt wird. Das Verbot kommt trotz einer an sich tatbestandsmäßigen Beeinträchtigung geschützter Stätten (z.B. Nester, Bruthöhlen, Laichplätze) nicht zum Tragen, wenn die ökologische Gesamtsituation des betroffenen Bereichs keine Verschlechterung erfährt. Da Verluste einzelner Stätten in quantitativer Hinsicht stets eine Verschlechterung gegenüber dem vorherigen Zustand darstellen, ist dies so zu verstehen, dass die von der betroffenen Stätte erfüllte ökologische Funktion uneingeschränkt aufrechterhalten bleibt, weil im Umfeld des

Eingriffs Strukturen vorhanden sind, die als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte fungieren können. Dieses funktionsorientierte Verständnis bringt es mit sich, dass die Rechtsfolge des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nur einschlägig ist, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion erhalten bleibt (BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, 9 A 39/07 A 44 Ratingen-Velbert).
§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG stellt zugleich von den Bindungen an das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG frei, wenn es durch die den Tatbestand des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen verwirklichenden Handlungen zu einer unvermeidbaren Beeinträchtigung wild lebender Tiere kommt und die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist.
§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ermächtigt zur Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen, soweit dies erforderlich ist. Die auf Tiere zugeschnittenen Regelungen gelten kraft der Anordnung des § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG entsprechend, wenn Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV FFH-RL gelisteten Arten betroffen sind.
Die Funktion dieses komplexen Regelungsgefüges besteht darin, die Zulassung von Eingriffsvorhaben zu ermöglichen, ohne die in § 45 Abs. 7 BNatSchG geregelten und zur Umsetzung des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL bzw. Art. 9 Abs. 1 VRL bestimmten Bedingungen zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erfüllen zu müssen.

Der Vorhabenträger hat die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Ermittlung und Bestandserfassung der relevanten Tierarten in dem von der Planung betroffenen Raum vorgenommen.
Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben artenschutzrechtliche Verbote entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab.
Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der in soweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden.
Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die

tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Diese speisen sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen: der Bestandserfassung vor Ort sowie der Auswertung bereits vorhandener Kenntnisse und Fachliteratur.
Durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes wurde die Anwendung des Tötungsverbotes näher bestimmt. Danach greift der § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG für Tötungen, die in allen Phasen des Vorhabens eintreten können. Dabei ist entscheidend, ob mit der Realisierung des Vorhabens und unter Berücksichtigung aller zumutbaren Vermeidungsmaßnahmen eine signifikante Erhöhung des Tötungsverbotes verbunden ist, die über das allgemeine Lebensrisiko der betroffenen Art hinausgeht (s.o. Rechtsprechung zur Signifikanzschwelle)

Gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG ist für zulässige Eingriffsvorhaben ein Artenspektrum von artenschutzrechtlicher Prüfrelevanz, das sich nach Abschichtung und der sog. Relevanzprüfung ergeben hat.
Zur Auswahl der relevanten Arten zur Begrenzung des Anwendungsbereiches der artenschutzrechtlichen Tatbestände siehe unten „Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie und Vogelarten nach Europ. Vogelschutzrichtlinie“

Methodische Vorgehensweise
Zur Umsetzung der artenschutzfachlichen Prüfung sind neben der Rechtsnorm der FFH-RL und der Europäischen Vogelschutzrichtlinie die §§ 44 und 45 BNatSchG einschlägig.
Das NatSchAG M-V enthält keine von den unmittelbar geltenden Artenschutzregelungen des BNatSchG abweichende Regelungen, da im Artenschutz keine Abweichungsmöglichkeit für die Länder besteht.
Die Vorgehensweise zur Beurteilung projektbedingter artenschutzrechtlich relevanter Auswirkungen orientiert sich vor allem an den Vorgaben des Leitfadens „Artenschutz in Mecklenburg-Vorpommern Hauptmodul Planfeststellung/Genehmigung“ (LUNG MV 210c Leitfaden AFB MV) und der Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau nebst Musterkarten (RLBP, BMVBS 211a).

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung war für die europarechtlich geschützten Arten (Anhang IV FFH-RL, europäische Vogelarten gemäß Artikel 1 EU Vogelschutzrichtlinie) zu prüfen, wie weit sich projektbedingt artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 in Verbindung mit § 44 Absatz 5 BNatSchG ergeben können. In Bezug auf die Auswahl der relevanten Arten erfolgt zunächst eine Abschichtung. Arten, für die eine Betroffenheit durch das Vorhaben z. B. aufgrund ihrer Unempfindlichkeit oder

ihres räumlichen Vorkommens von vornherein ausgeschlossen werden können, werden unter Angaben der entsprechenden Begründung von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Für alle übrigen Arten erfolgt eine vertiefte Prüfung im Hinblick auf die projektbedingten artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen. Diese vertiefende Prüfung erfolgt in sogenannten Formblättern gemäß RLBP. Die Betrachtung erfolgt dabei einzelartbezogen oder für mehrere Arten mit vergleichbaren Lebensraumansprüchen in sogenannten Gilden.

Wenn unter Berücksichtigung erforderlicher Vermeidungs- und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 5 BNatSchG erfüllt sind, erfolgt eine Prüfung, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG gegeben sind.

Der Vorhabenträger hat seinen Artenschutzfachbeitrag nach den genannten Vorgaben erstellt. Soweit ihm derzeitige wissenschaftliche Erkenntnisse für eine sichere Beurteilung der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nicht ausgereicht haben, wurde bei der Beurteilung der projektbedingten Auswirkung die Einschlägigkeit als Worst-Case-Szenario angenommen.

Für die faunistischen Untersuchungen wurden Art bzw. Artengruppen spezifischer Untersuchungsräume betrachtet. Der Fachbeitrag wertet zunächst das Artenvorkommen in einem Wirkraum von 500 m beiderseits der geplanten gesamten Trasse aus. In der Regel ist davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen über diesen Wirkraum auszuschließen sind. Für mobile Artengruppen mit größeren Aktionsradien werden jedoch darüber hinaus gehende Bestandsangaben – soweit zusätzlich erforderlich – mitberücksichtigt. Dies trifft z. B. auf den Fischotter und den Biber und auf großraumnutzende Vogel- und Fledermausarten sowie auf das potentielle Vorkommen des Stöhrs zu.
Im Bereich des Ersatzneubaus der Ziesebrücke (BW 01) wird der Artenschutz lediglich im Rahmen der baubedingten Störwirkungen betrachtet. Das ist gerechtfertigt, weil durch anlage- und betriebsbedingte Störwirkungen dort keine signifikanten Unterschiede gegenüber dem gegenwärtigen und zukünftigen Zustand aufgrund der Ortsumgebung gegeben sind.

Datengrundlagen

Zur Erfassung und Bewertung der im Wirkbereich vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL und wildlebender europäischer Vogelarten wurden umfassende Geländeerhebungen durchgeführt und Spezialgutachten erstellt. Im Jahr 2016 wurden die bis dahin vorliegenden Kartierungen auf ihre Plausibilität hin überprüft. Im Ergebnis sowie aufgrund weiterer Erfordernisse erfolgten Neukartierungen und Aktualisierungen zu den Kartierungen von Fischotter, Biber, Brutvögeln, Zauneidechsen, Zug- und Rastvögeln sowie von Biotoptypen. Es wird auf die

Quellenlage des Vorhabenträgers für die Erstellung des Artenschutzfachbeitrages verwiesen – siehe Unterlage 12.2, Ziffer 1.4. Die Fortschreibungen und Fortsetzungen der durchgeführten Untersuchungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Zuletzt hat es eine Plausibilisierung und Fortschreibung der Brutvogel- und Rastvogelkartierung im Jahre 2017 gegeben sowie Risikoanalysen zu Vogelkollisionen im Jahre 2018.

Relevante Projektwirkungen

Die von der geplanten Ortsumgehung Wolgast ausgehenden Projektwirkungen, die unter Beachtung der gebietsspezifischen Funktionszusammenhänge zu negativen Auswirkungen auf artenschutzrechtliche relevante Arten führen können, lassen sich differenzieren in

- Baubedingte Wirkungen
- Anlagebedingte Wirkungen
- Betriebsbedingte Wirkungen

Entsprechend der Wirkdauer wird in temporäre und dauerhafte Wirkungen unterschieden. Während die meisten in der Bauphase verursachten Wirkungen/Beeinträchtigungen vorübergehend sind, jedoch auch über die Bauphase hinaus zeitlich wirksam sein können, lösen Anlage und Betrieb der geplanten Trasse vorwiegend dauerhafte Wirkungen/Beeinträchtigungen aus.

<u>Baubedingte Wirkungen</u>

Es kann grundsätzlich für die gesamte Strecke von bauzeitlich folgenden Wirkungen ausgegangen werden:

- Temporäre Flächeninanspruchnahme durch Überformung im Baufeld, Arbeitsstreifen, Lagerung von Baumaterial und Bodenaushub
- Temporäre Barrierewirkung
- Temporäre Störungen durch Emissionen durch Schall, durch Baustellenverkehr und Baustellenbetrieb
- Temporäre Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr und Baustellenbetrieb
- Temporäre Störungen durch Licht und optische Störreize durch den Baustellenverkehr und Baustellenbetrieb

Für die Peenebrücke kommen folgende zusätzliche bauzeitliche Wirkungen hinzu:

- Temporäre Sedimentaufwirbelungen im Zuge der Errichtung der Gründungen von Brückenpfeilern
- Temporäre Verschattung durch Stege sowie die eingesetzten Schwimmpontons
- Schädigung von Fischen beim Einrammen der Spundwände

Die Gesamtbauzeit der Ortsumfahrung Wolgast wird mit etwa 4 ½ Jahren veranschlagt, die maßgeblich durch die Bauzeit der Brücke über den Peenestrom von 4 – 4 ½ Jahren bestimmt wird.

Anlagebedingte Wirkungen

Zu den anlagebedingten Wirkungen zählen für die Strecke:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme in Form von Versiegelung durch die Ortsumgehung Straße und umverlegte Straßen und Wege
- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Überformung von Rand- und Nebenflächen der Verkehrsanlage sowie umverlegte Straßen und Wege, wie Bodenverdichtungen, Aufschüttungen, Abgrabungen, kleinflächige Reliefänderungen
- Barrierewirkung/Trennwirkung sowie Isolierung oder Fragmentierung durch die Umgehungsstraße, und umverlegte Straßen und Wege

Für die Peenequerung kommen folgende zusätzliche anlagebedingte Wirkungen hinzu:

- Dauerhafte Flächeninanspruchnahme in Form von Versiegelung durch Brückenpfeiler, durch die Gründungen des Brückenbauwerks für Strom und Vorlandbrücken
- Indirekte Flächeninanspruchnahme durch Isolierung, Fragmentierung und Verschattung durch Überspannung von Lebensräumen durch das Brückenbauwerk
- Barrierewirkung/Trennwirkung sowie Kulissenwirkung durch das Brückenbauwerk
- Kollisionsgefährung durch Bauwerksteile

Betriebsbedingte Wirkungen

Durch Verkehr, Betrieb und Unterhaltung der Ortsumgehung Wolgast sind die folgenden Wirkungen zu erwarten:

- Störungen durch Schallemissionen, durch Verkehr
- Schadstoffemissionen, wie beispielsweise durch Abgase, Reifenabrieb und Tausalze
- Optische Störreize durch Bewegung und Licht durch Fahrzeugverkehr
- Kollisionen mit Fahrzeugen

Bezüglich der Beschreibung des Vorhabens wird auf die planfestgestellte Gesamtunterlage, insbesondere Unterlage 1 Erläuterungsbericht und Unterlage 12.1 Landschaftsplanerischer Begleitplan, sowie auf die Kurzeinführung, Kapitel 2 im Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 12.2, verwiesen.

Artenschutzprüfung der Arten nach Anhang IV FFH-RL und nach Vogelschutzrichtlinie

Gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG ist für zulässige Eingriffsvorhaben ein Artenspektrum von artenschutzrechtlicher Prüfrelevanz, das sich nach Abschichtung und der sog. Relevanzprüfung ergeben hat.

Zur Abschichtung und Relevanzprüfung wird abgeglichen, um welche Arten es sich überhaupt nach Regelwerk handeln kann:

- Arten des Anhangs IV der FFH-RL

- Europäische Vogelarten
- Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind.

Dabei handelt es sich um natürlich vorkommende Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist. Da eine Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG noch nicht erlassen wurde, bezieht sich die artenschutzrechtliche Prüfung ausschließlich auf die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten.

Die Belange aller anderen nach § 7 Absatz 2 Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG besonders und streng geschützte Arten werden im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt.

Bezüglich der artenschutzrechtlich relevanten Arten bzw. Artengruppen, für die ein Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens nicht auszuschließen ist, wurden Erfassungen nach den üblichen fachlichen Standards vorgenommen.
Dies ist für die Artengruppen Säugetiere (Biber, Fischotter, Fledermäuse), Brut- und Rastvögel, Reptilien, Amphibien für den gesamten Wirkraum und für tagfliegende Schmetterlinge ausschließlich für den Zieseberg südwestlich von Wolgast der Fall.
Diejenigen Vertreter dieser Artengruppen, die im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen wurden und für die auch keine Hinweise aus weiteren Datenquellen vorliegen, wurden von der vertieften Betrachtung ausgeschlossen. Wenn kein positiver Nachweis bei den Kartierungen vorliegt, wurden somit ein Vorkommen im Wirkraum und somit auch eine theoretische projektbedingte Beeinträchtigung im Vorhinein ausgeschlossen. Diese Arten werden dann im weiteren Verlauf der Artenschutzprüfung nicht betrachtet.
Im Rahmen der Relevanzprüfung werden weitere Arten abgeschichtet, für die eine verbotstatbeständliche Betroffenheit mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann und die daher einer artenschutzrechtlichen Prüfung nicht mehr unterzogen werden müssen. Hierzu zählen Arten, die im Land Mecklenburg-Vorpommern ausgestorben oder verschollen sind, die nachgewiesenermaßen nicht im Naturraum vorkommen, die aufgrund ihrer Lebensraumansprüche und der vorhandenen Habitatstrukturen im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen können, oder bei denen sich Beeinträchtigungen aufgrund der geringen Auswirkungen des Vorhabens ausschließen lassen.

Im Rahmen dieses Schrittes wurden auch Lebensraumpotenziale für tagfliegende Schmetterlinge abgeprüft, da die vorliegende Kartierung nur einen Teil des Wirkbereiches abdeckt.
In einem dritten Schritt erfolgte eine Abschichtung zwar nachgewiesener Arten, die jedoch nicht von den Auswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt werden können, da ihr Nachweis außer-

halb der artspezifischen Effektdistanzen erfolgte. Dieser dritte Schritt betrifft ausschließlich europäische Vogelarten. Nachfolgend werden für die einzelnen Artengruppen die artenschutzrechtlich relevanten Arten ermittelt.

§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ermächtigt zur Festsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen, soweit dies erforderlich ist.

Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der Vorgaben, Verstoße gegen das Artenschutzrecht zu vermeiden oder minimieren etliche Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz vorgenommen, die im Maßnahmekatalog den Zusatz „CEF“ tragen. Das sind im Einzelnen:

1.1 V_{CEF}: Zeitliche Beschränkung der Baufeldberäumung zur Vermeidung des Verlustes von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln

1.2 V_{CEF}: Maßnahme zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen durch Baumfällung und Abriss von Gebäudeteilen mit Quartiersfunktion

1.3 V_{CEF}: Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen sowie Bibern

1.4 V_{FFH}: Errichtung einer Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über den Peenestrom (BW 05)

1.5 V_{CEF}: Beidseitige Verlängerung der Kollisionsschutzwand (1.4 V_{FFH}) zum Kollisionsschutz von Fledermäusen

1.6 V_{FFH}: Temporäre und dauerhafte Schutzmaßnahmen für Fischotter und Biber an der Ziesebrücke (BW 01) und der Behelfsbrücke

1.7 V_{CEF}: Aufstellen von temporären Reptilienzäunen und Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen

1.8 V_{CEF}: Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als Nahrungshabitat für Greifvögel

1.9 V_{CEF}: Anlage und Entwicklung einer Gehölzpflanzung als Leitlinienstruktur für das Große Mausohr

1.10 V_{CEF}: Vegetationssteuerung zur Vermeidung von Tötungen und Beschädigungen von Nachtkerzenschwärmern und seinen Entwicklungsformen

1.11 V_{FFH}: Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des „ramp up-Verfahrens“ zum Einbringen von Spundwänden gleichzeitig eine Maßnahme zur Schadensbegrenzung für das FFH-Gebiet (GGB) DE 2049-302. Die Maßnahme entspricht der Maßnahme 1.15 V_{FFH} im LBP.

1.12 V_{WRRL}: Vorreinigen des Wassers von den Arbeitsstegen und Pontons sowie aus den Spundwandkästen (gleichzeitig eine Maßnahme nach WRRL und eine Maßnahme zur

Schadensbegrenzung für das FFH-Gebiet (GGB) DE 2049-302. Die Maßnahme entspricht den Maßnahmen 1.16V_{WRRL} im LBP.

Zur näheren Beschreibung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird auf die Unterlage 12.2 Ziffer 3 verwiesen.

Im folgenden Kontext wird auf diese Maßnahmen hinsichtlich der zu betrachtenden Arten Bezug genommen.

Pflanzenarten nach Anhang IV FFR-RL

Im Untersuchungsraum liegen keine Hinweise auf Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie vor.

Dieser Befund spiegelt sich in der UVP bereits wieder. Ebenso fehlen Lebensräume (Standorte) für die im Anhang IV gelisteten Arten, so dass auch kein Lebensraumpotenzial abgeleitet werden kann.

Somit ist keine Pflanzenart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nachfolgend näher zu betrachten. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG können bereits an dieser Stelle ausgeschlossen werden. Pflanzenarten des Anhangs IV werden nachfolgend nicht weiter berücksichtigt.

Tierarten nach Anhang IV FFH-RL

Fledermäuse

Nach der oben genannten Rechtsprechung (s.o. Alglemeiner Teil der Zulässigkeit des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht) kann etwa dann von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos bei Fledermäusen auszugehen sein, wenn ein linienförmiges Infrastrukturvorhaben Hauptflugrouten oder bevorzugten Jagdgebiete betrifft (BVerwG Urt. v. 28.04.2016, 9 A 9/15).

Generell kommt es für die Prüfung, ob die Signifikanzschwelle überschritten wird, auf artspezifische Besonderheiten an, insbesondere eine besondere Kollisionsempfindlichkeit der im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorhandenen Tiere sowie die Regelmäßigkeit ihres Aufenthalts in diesem Bereich. Daher wird hier bzgl. der Fledermäuse zusätzlich zur Prüfung des allgemeinen Tötungsrisikos nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gesondert auf die Kollisionsgefährdung geschaut.

Zur Ermittlung der Vorkommen von Fledermäusen im Untersuchungsraum wurden die erforderlichen Kartierungen durchgeführt.

Die Bestandserhebung für die Fledermäuse erfolgte methodengerecht, dem Stand der Wissenschaft entsprechend.

Es wurden zehn Fledermausarten im Trassenbereich nachgewiesen (Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus). Für zwei weitere Arten (Zweifarbenfledermaus und Große Bartfledermaus) sind unregelmäßige Vorkommen beobachtet worden. Sie werden in die artenschutzrechtliche Betrachtung eingeschossen (worst-case-Szenario).
Alle Arten sind auf der Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern verzeichnet.

Für die im Untersuchungsraum nachgewiesenen Arten Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Breitflügelfledermaus und Kleiner Abendsegler und die im Untersuchungsraum potenziell möglich vorkommende Art Zweifarbfledermaus sind die Tatbestände des Fangens, Verletzen und Tötens durch das Vorhaben baubedingt und anlagenbedingt (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Auch der Verbotstatbestand des erheblichen Störens der Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzuchts-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ausgeschlossen. Eine Entnahme, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfolgt durch das Vorhaben nicht.
Quartiere dieser Arten, weder Überwinterungsquartiere, Wochenstubenquartiere oder Sommer-Schlafquartiere sind im Bereich der Baustelle und der Anlage des Vorhabens nicht angetroffen worden, so dass solche durch das Projekt nicht zerstört werden. Die Arten jagen im Trassenbereich nahezu nicht.
Diese genannten Arten gelten als wenig störreizempfindlich gegenüber Licht und Lärm, so dass der zukünftige Verkehr hier keine erheblichen Störungen hervorrufen wird.
Hinsichtlich des bei Straßenbauvorhaben gezielt zu betrachtenden Kollisionsrisikos von Fledermäusen mit Verkehr läßt sich wegen der entweder artbezogenen Spezifik, hoch zu fliegen oder im hier relevanten Raum der Trasse keine Jagdhabitate zu pfelgen, für die hier genannten Arten ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausschließen.
Nichtsdestotrotz dienen die vom Vorhabenträger für andere Fledermausarten vorgesehene Kollisionsschutzmaßnahmen auch für diese Arten, auch wenn sie für diese nicht erforderlich sind.
Für Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Breitflügelfledermaus und Kleiner Abendsegler und die im Untersuchungsraum potenziell möglich vorkommende Art Zweifarbfledermaus treten keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ein.

Das Große Mausohr ist im engeren Untersuchungsraum nachgewiesene Art.
Als Winterquartier wird der Wolgaster Brauereikeller genutzt, als Jagdhabitat dienen der Zieseberg und anschließendes Waldgebiet und die Zieseniederung für diese Individuen. Wegen des

großen Aktionsradius wird das Vorhaben an diversen Stellen überflogen werden. Querungsbereiche mit erhöhter Zahl telemetrierter Großer Mausohren sind an Bau-km 1+800 und bei 2+000 bis 2+200 (am Zieseberg).
Durch das Vorhaben selbst werden die Großen Mausohren weder bau- noch anlagenbedingt hinsichtlich artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des Tötens (Nr. 1) berührt.
Allerdings besteht das besondere Kollisionsrisiko durch Überfliegen des Verkehrsraums bei der Anlage unter Betrieb an den benannten Bereichen, wo sich das Vorhaben zwischen Quartier und Jagdraum befindet.
Das Kollisionsrisiko dieser Art wird bereits vom Grunde her als erhöht eingeschätzt, vergl. BMVBS 2011. Unter dieser Prämisse hat der Vorhabenträger bereits zur Vermeidung dieses Risikos die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{CEF} planerisch vorgesehen. Diese Maßnahme bringt eine beidseitige Verlängerung der o.g. Kollisions- und Irritationsschutzwand 1.4 V_{FFH} zum Kollisionsschutz von Fledermäusen und verhindert so endgültig effektiv das Einfliegen dieser Fledermausarten in den Verkehrsraum. Ziel der Vermeidungsmaßnahmen ist der Schutz vor Kollisionen mit Kfz im Bereich der Dammlagen und Widerlager. Die Fledermäuse im Bereich Park Belvedere können dann gefahrlos die Trasse im Bereich des westlichen Widerlagers unter- und oberhalb des Brückenbauwerks queren.
Zusätzlich wird für das Große Mausohr die Maßnahme 1.9 V_{CEF} geplant, die Anlage und Entwicklung einer Gehölzpflanzung als Leitlinienstruktur, damit die Tiere besonders während der Schwärmphase vor Beginn des Bezugs des Winterquartiers zum westlichen Widerlagerbereich geleitet werden können und dort gefahrlos die Trasse unterqueren können.
Die Vermeidungsmaßnahmen werden durch die Planfeststellungsbehörde als geeignet, hinsichtlich der Art und ihres festgestellten Verhaltens vor Ort richtig platziert und ausreichend dimensioniert eingeschätzt.
Mit dieser Vermeidungsmaßnahme wird das betriebsbedingte Tötungsrisiko für das Große Mausohr effektiv verhindert. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird ausgeschlossen.

Da das Große Mausohr als besonders störungsempfindlich gegenüber Lärm reagiert, wird durch das Vorhaben potentiell der Störungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG eröffnet, weil im Bereich der Trasse bereits in der Bauphase durch die Baustelle Lärm – und Licht sowie Bewegungen – entstehen und die Großen Mausohren in ihren Flugrouten beeinträchtigen.
Um dem Verbotstatbestand der Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG entgegen zu treten, ist die Vermeidungsmaßnahme 1.3 V_{CEF} „Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen und Bibern“ vorgesehen. So wird eine Störung dieser Arten während ihrer artspezifischen Aktionszeiten, die mit Eintritt der Dämmerung und nachts aktiv sind, wirksam und

effektiv entgegengetreten.
Auf diese Weise werden die Habitate der Großen Fledermaus am Zieseberg nicht durch Baustellenlärm vergrämt.
Die in diesem Bereich vorgesehene verlängerte Kollisionsschutzwand 1.5 V_{CEF} wirkt gegen Reizen des Verkehrsbetriebes, da der maßgebliche Teil der Wand als Lärmschutzwand ausgeführt wird.
Der Störungstatbestand der Nr. 2 bleibt mit den vorgesehenen Artenschutzmaßnahmen mithin unerfüllt.
Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population wird so verhindert.

Da sich im unmittelbaren Nahbereich der Trasse- zuvor der Baustelle – in den bekannten Habitaten des Großen Mausohres keine Quartiere ausgemacht werden konnten, kann zutreffend davon ausgegangen werden, dass der Verbotstatbestand der Nr. 3 zu § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt wird.
Das Winterquartier im Wolgaster Brauereikeller befindet sich über 700 m weit entfernt von der Trasse, so dass unmittelbare Auswirkungen ausgeschlossen werden. Die Flugbewegungen zum und vom Brauereikeller sind unter der Prüfung des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthalten.

Wegen der als prognosesicher fachlich und tatsächlich wirksamen Vermeidungsmaßnahmen tritt für das große Mausohr keine artenschutzrechtlich relevante Störung der Habitate und Lebensgewohnheiten durch das Vorhaben ein.

Hinsichtlich der nachgewiesenen Arten Große und Kleine Bartfledermaus ist angesichts des möglichen Kollisionsrisikos mit Straßenverkehr dieser eher niedrig fliegenden Arten der Tatbestand des Getötetwerdens nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eröffnet.
Die Arten nutzen das Winterquartier „Wolgaster Brauereikeller“ und jagen im Bereich der Kleingartenanlage und am Park Belvedere. Zwischen diese bedien Räume wird die Trasse der OU B 111 gelegt und beginnt die Anrampung der Vorlandbrücke für die Peenequerung. Auch zieht sich die Neue Bahnhofstraße durch das Jagdgebiet.
Das Überwinden des Trassenbereichs zwischen beiden Habitaten wird zur Abwendung des Tötungsrisikos durch Kollision bereits durch die zum Schutz von Vögeln geplante Kollisions- und Irritationsschutzwand 1.4 V_{FFH} sowie die als Vorhabensbestandteil zu betrachtende Lärmschutzwand an der Kleingartenanlage gemindert. Ein seitlich von beiden Habitatsräumen kommendes Einfliegen in den Trassenbereich in den Trassenbereich und drohenden Kollidieren mit Fahrzeugen wird so bereits durch diese Maßnahme „Bei der Gelegenheit“ ausgeschlossen.

Für die Areale am Park Belvedere und am Ostufer des Peenestroms ist darüber hinaus folgende Vermeidungsmaßnahmen im Sinne einer artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme (V_{CEF}) erforderlich und wird mit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{CEF} planerisch vorgesehen. Diese Maßnahme bringt eine beidseitige Verlängerung der o.g. Kollisions- und Irritationsschutzwand 1.4 V_{FFH} zum Kollisionsschutz von Fledermäusen und verhindert so endgültig effektiv das Einfliegen dieser Fledermausarten in den Verkehrsraum. Ziel der Vermeidungsmaßnahmen ist der Schutz vor Kollisionen mit Kfz im Bereich der Dammlagen und Widerlager. Die Fledermäuse im Bereich Park Belvedere können dann gefahrlos die Trasse im Bereich des westlichen Widerlagers unter- und oberhalb des Brückenbauwerks queren. Am Ostufer des Peenestroms können Fledermäuse, dem Ufer als Flugleitlinie folgend, im östlichen Widerlagerbereich die Brücke sowohl unter- als auch überqueren. An der „Alten Schanze“ verläuft die Trasse nördlich der eigentlichen Halbinsel im Bereich des Peenestroms, so dass hierdurch das Kollisionsrisiko minimiert ist. Die für Vögel vorgesehene Kollisions- und Irritationsschutzwand wird daher als ausreichender Kollisionsschutz angesehen, zumal die lichte Höhe der Brücke im Bereich „Alte Schanze“ mit ca. 40 m sehr hoch und das Unterqueren problemlos möglich ist. Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahme ergeben sich für Individuen der Großen Bart-fledermaus keine signifikanten Erhöhungen ihres allgemeinen Lebensrisikos in Folge Kollision mit Kfz. Da unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen signifikante Kollisionsrisiken zu verneinen sind, ist der Verbotstatbestand der Tötung durch Kfz-Kollision nicht einschlägig.

Ein Tötungsrisiko im Übrigen wird ausgeschlossen, da durch das Vorhaben als solches weder beim Bau noch als Anlage Tiere verletzt oder getötet werden.
Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist für diese Fledermausarten nicht gegeben.
Die Störungstatbestände der Nummern 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind hier nicht einschlägig. Die beiden Bartfledermausarten sind wenig störungsempfindlich gegenüber der Reize Licht und Lärm. Schlaf- und Überwinterungs- oder Wochenstubenquartiere im engen Untersuchungsraum sind nicht kartiert worden.
Für Große und Kleine Bartfledermaus liegt kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vor.

Die Wasserfledermaus ist im Vorhabensraum nachgewiesen. Der Schwerpunkt des Nachweises befindet sich auf der Alten Schanze, dort befinden sich einzelne Zwischenquartiere.
Die Quartiere befinden sich in Baumhöhlen und in Spalten an einem Gebäude (ca. 100 m entfernt zum Vorhaben; auf der Alten Schanze).
Um zu vermeiden, dass mit Baumfällungen für die Baufeldfreimachung Quartiere der Fledermäuse vernichtet werden und so der Tötungstatbestand eröffnet wird, sieht der Vorhabenträger

die Vermeidungsmaßnahme 1.2 V_{CEF} „Maßnahmen zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen durch Baumfällungen und Abriss von Gebäuden mit Quartiersfunktion“ vor, die im Zeitfenster 01.10 bis 31.10. eines Jahres greift, bevor ab erstem November zulässige Baumfällungen und Abrissarbeiten durchgeführt werden (die ihrerseits mit fachlicher Baubegleitung durchgeführt werden). Auf Einzelheiten der Maßnahme und dem danach ausgerichteten Vorgehen wird verwiesen, s. Unterlage 12.1.1 der planfestgestellten Unterlage.
Die durch die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme bemängelte fehlende klare Zuordnung der Maßnahme 1.2 V_{CEF} zu den relevanten Fledermausarten wurde durch den Vorhabenträger im Maßnahmeblatt, Unterlage 12.1.1 Seite 220 D ergänzt und damit erledigt.

Die Vermeidungsmaßnahme ist als wirksam einzustufen. Sie greift hinsichtlich der Wasserfledermaus nur in einem als unwahrscheinlich angenommen Fall, da sich keine Winterquartiere dieser Art im Trassenbereich befinden. Dennoch ist auf diese Art vorgebeugt, dass die Untersuchungen vor Ort Quartiere übersehen haben bzw. mittlerweile solche entstanden sind.

Im Bereich des Parkes Belvedere und am Zieseberg jagt die Wasserfledermaus bisweilen. Ein angestammtes Jagdgebiet liegt hier jedoch nicht vor. Sie gilt als niedrigfliegende Art als kollisionsgefährdet.
Daher wird durch das Vorhaben der Verbotstatbestand des Tötens § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG potentiell eröffnet, weil sich das Vorhaben auf der Festlandseite im Jagdhabitat der Wasserfledermaus befindet, nämlich über den Zieseberg und am Park Belvedere.
Wie bereits oben für die Arten z.B der Kleinen und großen Bartfledermaus oder dem Großen Mausohr dargestellt, sieht der Vorhabenträger zur Vermeidung des Kollisionsrisikos der im und am Park Belvedere und über die Kleingartenanlage am Hang des Zieseberges jagenden Fledermausarten 1. 5 V_{CEF} vor, auch wenn die Wasserfledermaus in diesem Bereich nur sporadisch jagt.

Insgesamt wird er potentielle Tötungstatbestand vermieden; § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG ist für die Wasserfledermaus nicht einschlägig.

Auch wenn die Wasserfledermaus hinsichtlich Lichtreizen empfindlich reagiert, wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen, weil im Trassenbereich, in dem baustellenbedingt und späterhin betriebsbedingt Lichtreize auftreten, keine relevanten Jagdtätigkeiten oder Quartiere der Art angetroffen wurden, s.o.
Die nicht gänzlich ausschließbaren Flüge im Trassenbereich am Zieseberg werden durch die getroffenen Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz anderer Fledermausarten mit geschützt.

Da auf der Alten Schanze ein Quartier der Wasserfledermaus bekannt ist, das in geringer Entfernung zum Vorhaben – Peenebrücke – liegt, und die Wasserfledermaus häufig im Umfeld die Quartiere wechselt und so andere geeignete Bäume nahe des Vorhabens bezieht, kann der Verbotstatbestand der erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden.
Die Störung tatsächlicher oder potentieller Quartiere durch Baumfällungen auf der Alten Schanze dürfte ausgeschlossen sein da dieser Wald und die gesamte Halbinsel Bautabuzone ist und keine Buamfällungen geplant sind. Auch durch immissionsbedingte (Licht/Lärm) Ursachen kann die erhebliche Störung auftreten und nahe des Vorhabens – hier in Form der Peenequerung – befindliche Quartiere unbewohnbar zu machen. Mit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF} sieht der Vorhabenträger die Anbringung von Ersatzquartieren auf der Alten Schanze vor.
Diese vorgezogene Maßnahme ist mit der vorläufigen Anordnung vom 23.10.2019 bereits zur Umsetzung zugelassen und umgesetzt worden.

Verbotstatbestände gegenüber der Wasserfledermaus treten nicht ein.

Der Große Abendsegler ist im gesamten Vorhabenbereich nachgewiesen.
Er gilt als hochfliegende Art. Seine Jagdhabitate befinden sich neben den Bereichen am Zieseberg, Park Belvedere auch am Ostufer der Peene und auf der Alten Schanze.
Im unmittelbaren Baubereich für die Trasse befinden sich am Park Belvedere sowohl tatsächliche als auch potentiell geeignete Quartiere der Großen Abendseglers. Damit droht durch die Fällung der geeigneten bzw. bewohnte Bäume für das Vorhaben die Verletzung des Tötungsverbotes.
Um zu verhindern, dass bewohnte Bäume mit Tierbesatz gefällt werden, kommt die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahem 1.2 V_{CEF} zur Anwendung, wie sie auch schon für die Art Wasserfledermaus vorgesehen ist. Es wird nach oben zur Betrachtung der Art Wasserfledermaus verwiesen.
Wegen der tatsächlich festgestellten Quartiere, die für das Vorhaben vernichtet werden, greift für den großen Abendsegler diese Vermeidungsmaßnahme einschlägig und verhindert die Verletzung des Tötungstatbestandes durch Fällen der bewohnten Bäume.

Da der Große Abendsegler als hochfliegende Art gilt, ist das Einfliegen in Verkehrsraum im Jagdgeschehen nicht auszuschließen, so dass ein potentielles Kollisionsrisiko mit dem Verkehrsgeschehen auf der neuen Straße, die sich im Jagdgebiet befindet, nicht ausgeschlossen werden kann.

Durch die Errichtung der verlängerten Kollisionsschutzwand 1.5 V_{CEF}, s.o., die für diverse Fledermausarten vorgesehen ist, kann das Kollisionsrisiko wirksam ausgeschlossen werden.

Auch wenn die Art nicht als licht- und lärmempfindlich gilt, sieht der Vorhabenträger zur Verhinderung der potentiellen Erfüllung des Verbotstatbestandes der Nr. 2 die bauzeitliche Bauzeitenregelung 1.3 V_{CEF} vor, die grundsätzlich die Einwirkungen von Licht und Lärm in die Jagd- und Quartiershabitate v.a. am Zieseberg und Park Belvedere in den Aktivitätszeiträumen der Fledermäuse verhindert. Da der große Abendsegler in der Nähe der Baumaßnahme agiert, wirkt sich diese Maßnahme positiv auf die Art aus, auch wenn für diese Population durch dieses Projekt grundsätzlich nicht von einer Erheblichkeit der störungsbedingten Beeinträchtigung/Gefährdung ausgegangen wird.
Da die Abschirmung des Verkehrsbetriebs auf der fertiggestellten Straße durch blickdichte Wände Licht der fahrenden Kfz von der Umwelt außerhalb der Trasse abhält, wird betriebsbedingte Störung durch Licht verhindert.

Da allerdings unmittelbare Quartiersverluste (Wohnquartiere und Balzquartiere) durch den Bau der Trasse im Bereich Park Belvedere auftreten werden, erfüllt sich potentiell der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.
Um erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen der Population durch Quartiersverluste abzuwenden, ist die vorgezogene Maßnahme 3 A_{CEF} geplant, und nach vorläufiger Zulassung bereits zugelassen und im Herbst 2019 hergestellt worden.
Das Ausbringen der Ersatzquartiere ist so rechtzeitig vor Baubeginn erfolgt, um die Fledermausarten, hier den großen Abendsegler, tatsächlich in die Lage zu versetzen, diese neuen Quartiersmöglichkeiten zu erkennen und anzunehmen, bevor tatsächliche Quartiersbäume abgenommen werden.

Mit der erfolgreichen Umsetzung der vorgezogenen Artenschutzmaßnahme der Anbringung von Ersatzquartieren wird die Verwirklichung eines Verbotstatbestandes auch nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verhindert.
Die Art Großer Abendsegler bleibt trotz des Vorhabens in seiner Population vor Ort unbeschädigt.

Die Fledermausarten Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus, als Pipistrellusarten hier zusammengefaßt, werden durch das Vorhaben hinsichtlich sämtlicher Verbotstatbestände des § 44 abs. 1 BNatSchG potentiell getötet oder in ihren Populationen erheblich beeinträchtigt.
Sie sind alle im Vorhabensbereich nachgewiesen mit Schwerpunkten am Park Belvedere und

Ziesehang sowie auf der Alten Schanze.
Quartiere befinden sich im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens am Park Belvedere sowie auf der Alten Schanze. Die Arten bewohnen Baumhöhlen und Spalten. Sie sind zudem in baulichen Anlagen der Kleingartenanlage am Zieseberg angetroffen worden.
Vorhabenbedingt sind bewohnte Quartierverluste zu erwarten, so dass sich das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwirklichen könnte. Mit der geplanten Maßnahme 1.2 V_{CEF} ist eine Abwendung des Verbotstatbestandes möglich. Das Vorgehen entspricht den Ausführungen zu anderen Fledermausarten, s.o.

Da die Pipistrellusarten als kollisionsgefährdet gelten und sie ihre Jagdhabitate im Vorhabensbereich haben, ist eine Verhinderung des Kollisionsrisikos mittels Maßnahmen erforderlich.
Die geplante Verlängerung der Kollisions- und Irritationsschutzwand im Bereich des Parkes Belvedere, 1.5 V_{CEF}, s.o. ist dafür aufgelegt. Sie wird als geeignete Maßnahme zum Schutz der Fledermausarten gewertet, da in Anordnung in der Örtlichkeit, in der Dimension und der Ausführung geeignet.
Zusätzlich zu den potentiellen Tötungsgefahren verursacht das Vorhaben als solches die Möglichkeit der Störung der Arten nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG, weil sich Quartiere in Vorhabenbereich befinden, die verloren gehen oder gestört werden könnten.
Mit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen 1.3 V_{CEF} (Bauzeitenregelung gegen Störung in der Nachtzeit) und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF}, die bereits genehmigt und umgesetzt ist, - zu beiden Maßnahmen s.o. – wird die Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG abgewendet. Der Erhaltungszustand der Pipistrellusarten vor Ort tritt nicht ein.

Grundsätzlich läßt sich für alle Fledermausarten, deren Flugbewegungen sich durchaus über den Peenestrom zur und von der Insel Usedom (bekannte Habitate auf der Halbinsel Alte Schanze und Park Belvedere und Zieseberg) stattfinden, sagen, dass die Höhe des Bauwerkes ein ungestörtes Hin- und herfliegen der Fledermäuse ermöglicht. Zusätzlich verhindert für besonders hochfliegende Exemplare die Kollisionsschutz- und irritationsschutzwand auf der Brücke ein nicht gänzlich ausschließbares Hineinverirren einer Fledermaus in den Verkehrsraum und schließt Kollisionsgefahren auf diesem Teil des Vorhabens aus.

<u>Sonstige Säugetiere</u>
Nachgewiesen wurde der Fischotter, der große Aktionsräume an der Peene und der Ziese nutzt. Außerdem wurde sowohl an der Ziese als auch an der Peene – Sauziner Bucht – der Biber nachgewiesen. Biber und Fischotter sind streng geschützte Arten nach § 7 BNatSchG.

Im Einzelnen:

Biber

An der Ziese im Bereich der B 111 wurde ein „Schwerpunktgebiet“ des Bibers festgestellt. Ein bewohnter Biberbau befindet sich ca. 55–60 m nördlich der Ziesebrücke. In der Umgebung des Biberbaus wurden zahlreiche Fraßspuren nördlich und südlich der aktuellen Brücke der B 111, ein dichtes Netz von Biberwegen und der Beginn eines Biberdamms unmittelbar vor der Ziesebrücke vorgefunden. Regelmäßige Unterquerungen der Straßenbrücke sind damit anzunehmen. Nahe der Ziesemündung wurde eine weitere Biberburg nachgewiesen. Die festgestellten Fraßspuren und Wechsel konzentrieren sich auf die Ziese. Im Peenestrom selbst wurden im Bereich der Hohendorfer Bucht hingegen weder Fraßspuren noch Wechsel registriert. Bereits ältere Nachweise lassen auf ein Biberrevier im Bereich der Ziesemündung schließen. Daher wird angenommen, dass der weitgehend ungestörte Lebensraum der Ausgangspunkt für die Besiedlung der Ziese sowie des Peenestroms auf der Usedomer Seite ist.

Ein weiteres „Schwerpunktvorkommen“ des Bibers befindet sich am Ostufer des Peenestroms gegenüber der Peene-Werft am Ufer der Alten Schanze. Neben einer aktuell genutzten Biberburg wurden mehrere Fraßplätze und Wechsel festgestellt. Anhand der Geländebefunde wird von einem Vorkommen mehrerer Tiere ausgegangen.

An der Südspitze der Sauziner Bucht wurden mehrere frische Biberspuren, v. a. Fraßspuren und Biberwege, nachgewiesen. Es wird vermutet, dass sich in Nähe im schwer zugänglichen Röhricht südlich der Sauziner Bucht eine Biberburg befindet, möglich ist aber auch eine „Ausgründung“ der Tiere aus der Biberburg von der Ziesemündung oder vom Peenestrom gegenüber der Werft. Die Ausgründung bezieht sich auf die Annahme, dass die Biberburg in der Sauziner Bucht vermutlich von abgewanderten Jungtieren aus der Burg an der Ziesemündung angelegt wurde.

Im Untersuchungsraum und angrenzend sind großflächig geeignete Habitatstrukturen für den Biber entlang der Ziese und des Peenestroms vorhanden. Aufgrund der Verbreitung ausgedehnter Schilfröhrichte und des offensichtlich angepassten Bauverhaltens des Bibers (Bau von Schilfburgen) ist von einem sehr guten Reproduktionspotenzial auszugehen und eine deutlich progressive Bestandsentwicklung erkennbar.

Eine potenzielle Verletzung oder Tötung von Bibern durch das Vorhaben kann grundsätzlich ausgeschlossen werden, da trotz der Nähe der Biberburg an der Ziese zum Ersatzneubauvorhaben der Brücke über die Ziese im Zuge der B 111 die Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht berührt wird. Der Biberdamm unmittelbar an der Brücke wird bauzeitlich entfernt werden müssen, so dass der dadurch entstandene Rückstau an Wasser Einflüsse auf die Burg haben kann. Das wird prognostisch zum bauzeitlichen „Umzug“ der dort lebenden Biber führen, sie jedoch nicht verletzen oder töten.

Einzige potentiell verletzungs- oder tötungsgefährdend sein kann die Fallkonstellation eines Hochwassers an der Ziese mit Wasserpegeln bis an die Unterseite der Bauwerke, das die schwimmende Unterquerung des Bauwerks (alt und Behelfsbrücke) für den Biber zu einer Kollisionstour anwachsen lassen kann, weil sie so die Straße nicht unterhalb, sondern oberhalb, also im Verkehrsraum der Bundesstraße, diese überwinden müßten. In solchem Falle besteht Tötungs- oder Verletzungsrisiko.
Um für diese Hochwassersituationen für Biber, die entlang der Ziese schwimmen und die B 111 sicher unterqueren müssen, wird die Maßnahme 1.6 V_{FFH} angelegt, die zwei Trockendurchlässe – je einer westlich und östlich der Behelfsbrücke und der Ziesebrücke vorsieht und eine temporäre, später dauerhafte Leiteinrichtung hin zu diesen Durchlässen umfasst.

So wird wandernden Bibern zwischen den bekannten Habitaträumen an der Ziese eine kollisionsfreie Verbindung geschaffen, die als effektiv und sofort wirksam eingestuft wird.
Für die Biberburgen an der Ziesemündung und auf der Alten Schanze erfolgt kein Eingriff, der ein Tötungs- oder Verletzungsrisiko birgt.
Der Tötungstatbestand wird nicht eröffnet.

In Betracht kommt die Verwirklichung des Störungstatbestandes während der Fortpflanzung, Aufzucht oder Wanderzeit von Bibern, der § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG unterfällt.
Optische Störungen des Bibers durch Licht, Baulärm und insbesondere Bewegungsreize können während der Bauphase der Behelfsbrücke und des Ersatzneubaus in Folge des Einsatzes von Baumaschinen sowie menschlicher Bewegungen auftreten, obwohl der Biber bedingt durch den Verkehr auf der Bestandsstraße der B 111 bereits an verkehrsbedingte Störungen gewöhnt ist. Wie unter dem Tötungsverbot dargestellt, kann es ggf. in Folge baubedingter Vergrämung von der zeitweisen Aufgabe des Biberreviers am Ziesebauwerk kommen. Jedoch wäre lediglich ein Revier (Biberburg nördlich der Ziesebrücke) einer nachgewiesenermaßen in progressiver Bestandsentwicklung befindlichen lokalen Population betroffen.
Im Zuge der Bauarbeiten an der Peenestromquerung können sich gleichermaßen akustisch, visuelle und bewegungsverursachte Störung des Biberhabitats entwickeln, das relevant wird in der Aufzuchtsphase von jungen Bibern.
Allerdings befinden sich die an der Ziesemündung und auf der Alten Schanze bekannten Biberburgen in einem Abstand von über 400 m zum Baustellenbereich des Bauwerkes. Erhebliche Störungen mit nachhaltigen Effekten wie die Gesamtaufgabe des Reviers können ausgeschlossen werden. Trotz der verbleibenden Restrisiken für diese Reviere einschließlich der Wanderrouten der Biber nimmt der Vorhabenträger zu Recht und erneut nach Auseinandersetzung mit den Fachstellungnahmen von StALU Vorpommern und unterer Naturschutzbehörde an, dass zwar gegebenenfalls eine bauzeitliche Vergrämung der Reviere verzeichnet wird, wegen der

sich progressiv entwickelten Population jedoch sofort wieder besiedelt werden, sobald die Störreize aufhören. Eine Verschlechterung des guten Erhaltungszustandes der Population tritt nicht ein.
Anlagenbedingt und betriebsbedingt ist eine Störung der Biber ausgeschlossen, da sich die Wege der Art mit dem Vorhaben und dem Verkehr nicht kreuzen oder stören.
Um einer möglichen Störung im Übrigen vorzubeugen, ist hier die Vermeidungsmaßnahme 1.3 V_{CEF}, „Tageszeitliche Bauzeitenregelung zum Schutz von Fledermäusen und Bibern“, vorgesehen. Die Eingrenzung der Bauzeitenregelung gemäß der Fachstellungnahme der unteren Naturschutzbehörde tagsüber auf eine halbe Stunde nach Sonnenaufgang und eine halbe Stunde vor Sonnenuntergang und der Änderung auf Grund der Empfehlung für den Baubeginn der Behelfsbrücke über die Ziese auf August untersetzt die geplante Vermeidungsmaßnahme. Die Bauzei-tenregelung ist mit Deckblatt (Unterlage 12.1.1 Seite 224 D) überarbeitet und über die Nebenbestimmungen zusätzlich gesichert.
Auch wird die Lage des anzulegenden Futterplatzes (nördlich) im Maßnahmeblatt präzisiert.
Da Biber nachtaktive Tiere sind, greift die Vermeidungsmaßnahme nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde mit den Ergänzungen zur Verhinderung des Störungstatbestandes. Selbst wenn sich der Biber durch die Bautätigkeiten gestört fühlen sollte, tritt keine erhebliche Verschlechterung der ständig wachsenden und im Untersuchungsraum schon groß entwickelten Population ein.
Die Fachbehörde StALU teilt die dargestellte Einschätzung des Vorhabenträgers zur Schädigung oder Störung des Bibers nach § 44 BNatSchG durch Errichtung des Bauwerkes hinsichtlich des Bibers nicht und verweist auf seinen eigenen FFH-Managementplan. Nach Ergänzung des Artenblatts – Biber in Unterlage 12.2.1 (Artenschutzbeitrag) Seiten 140D – 145E mit weiterführenden Erläuterungen zum Schädigungs- und Störungsverbot und nach vertiefter Argumentation zu den geeigneten Ausweichmöglichkeiten des Bibers in das ausreichend geeignete Habitat am Ostufer des Peenestroms nach Norden konnten Bedenken des StALU zum Ausschluss des Schädigungs- und Störungsverbot durch den Vorhabenträger ausgeräumt werden.
Mit der Ergänzung um das Nachtbauverbot im Maßnahmeblatt hat sich der Hinweis erledigt.
Die Bauzeitenregelung mit den spezifischen Zu- und Abschlägen am Tageszeitraum zum Schutz des Bibers wird planfestgestellt.

Die Störungspotentiale nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, deren Eintritt nicht ausgeschlossen werden kann, werden gleich bewertet wie das zuvor ausgeführte Störungspotential nach Nr. 2. Die genannten Vermeidungsmaßnahmen führen zusammengefasst dazu, dass ein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht eintritt.
Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde dazu:
Die Untere Naturschutzbehörde hat zur Art Biber zum Tötungsverbot (Biber) nach § 44

BNatschG Absatz 1 Ziffer 1 erklärt, dass durch die fachlichen Ausführungen des Vorhabenträger zum Sozialverhalten der Biber und zur Durchlässigkeit der Durchlässe in der Erwiderung und der im Erörterungstermin geführten Auseinandersetzung dazu die Bedenken erledigt seien. Der Einwand bezüglich des erhöhten Kollisionsrisikos habe sich mit dem Deckblatt (U 12.1.1 Seiten 232 D) zur Maßnahmenblatt 1.5.2 V_{FFH} (temporäre Leit- und Sperreinrichtungen) - verbesserte Aufstellung des Leitzaunes zur Kanalisierung – erledigt.

Auf Grund in der Stellungnahme geäußerten Befürchtungen zum Tötungsverbot / Beschädigungsverbotes hat der Vorhabenträger das Artenblatt ergänzt. Unter Berücksichtigung des Managementplan (März 2019) zum FFH-Gebiet DE 2049-302 und der Erwiderung des Vorhabenträgers hat sich der Einwand erledigt.
Den befürchteten Störungen der Fortpflanzungsstätte wird durch das im Maßnahmeblatt präzisierte Nachtbauverbot begegnet.

<u>Fischotter</u>
Die Ziese ist nach im Bereich der Querung mit der B 111 ein „wahrscheinlicher Wanderweg“ des Fischotters. Die Annahme begründet sich aus Nachweisen von Totfunden in Folge von Kollision mit Kfz auf der B 11 in dieser Höhe, sowie von Markierungen des Fischotters beiderseits der Ziesebrücke.
In unmittelbarer Nähe und im weitern Umfeld der Ziese in Höhe der Querung mit der B 111 befinden sich sowohl nördlich als auch südlich bis zur Peenemündung als sehr wahrscheinlich eingestufte Habitate von Fischottern einschließlich Weibchenrevieren zur Jungtieraufzucht.
Auch der Peenestrom ist im Untersuchungsraum beiderseits des geplanten Brückenbauwerks vom Fischotter besiedelt. Dazu zählen auch der Südrand der Sauziner Bucht einschließlich der südlich angrenzenden Überschwemmungsfläche, das Ufer nördlich der derzeitigen B 111 Uferzonen des Peenestroms zwischen Zecherin und Mahlzow einschließlich der zwischen den beiden Ortschaften gelegenen Niederung und westlich von Ziemitz einschließlich des Polders Ziemitz. Die Peene ist wie die Ziese ein Wanderweg der Fischotter.
Der Bereich stellt einen Kernlebensraum für Fischotter dar („Peenestrom-Ziese-Habitatskomplex“)
Der Peenestrom ist beidseitig des geplanten Brückenbauwerkes 5 von Fischottern besiedelt und wird als wahrscheinlicher Wanderweg aufgefasst. Im Bereich der Peenestromquerung werden gutachterlich drei potenzielle Weibchenreviere innerhalb des Untersuchungsraumes vermutet.
Der Vorhabenträger hat das Artenblatt – Fischotter in Unterlage 12.2.1 (Artenschutzbeitrag) Seiten 146D – 151D nach Hinweisen in der Stellungnahme des StALU durch Erläuterungen zum Schädigungs- und Störungsverbot ergänzt.

Wie sich schon an den Totfunden an der Bestandsstraße B 111 im Bereich der Ziese ableiten lässt, ist der Fischotter eine im Straßenverkehr kollisionsgefährdete Art.
Fischotter überqueren Straßen „oberirdisch“, weil sie auf trockenen Untergründen wandern, nicht wie Biber schwimmend im Wasser. Vorhandene Durchlässe unterhalb von Straßen werden daher nicht angenommen, solange sie keine Trockenbermen begleitend zum Gewässer vorhalten.
Der Tötungstatbestand ist eröffnet.
Da es sich an der Ziese um ein Fischotterrevier handelt, in welchem sich Tiere regelmäßig hin- und her bewegen, legt der Vorhabenträger als Vermeidungsmaßnahme zukünftiger Kollisionen der Fischotter mit Kfz bei Überqueren der Straße eine temporäre an der Behelfsumfahrung für die Dauer der Bauzeit und am Ersatzneubauwerk der Ziese im Zuge der B 111 dauerhaft Trockendurchlässe an. Damit wird den wandernden Fischottern eine trockene, unterhalb der Verkehrsfläche befindliche Querungsmöglichkeit der B 111 geschaffen. Mittels entsprechender vorrübergehender, dann dauerhafter Sperr- und Leiteinrichtungen wird gewährleistet, dass die Durchlässe gefunden und genutzt werden und die Fischotter nicht weiterhin an unabgesperrten Zonen die Straße überqueren (1.6 V_{FFH}).
Im Habitatsbereich Peeneufer entsteht auf der Ostseite in der Sauziner Bucht keine Gefährdung, da hier die Bautabuzone – einschließlich der Alten Schanze – gilt. Auch bei Errichtung der Brückenpfeiler für die Peenequerung bzw. der Hilfsstützen kommt es nicht zur Nähe zu Fischotterhabitaten bzw. erzeugt die punktuelle Baustelle, von Wasser aus bedient, keine Kollisionsgefährdung. Hier kann der Fischotter ausweichen.
Weitere Störungen, die zur Tötung von Tieren führen, sind nicht ersichtlich. In der Auseinandersetzung mit potentiellen Ereignissen wie Störung eines Weibchenreviers mit dadurch verursachtem Umzugs des Muttertieres bedeutet nicht das Verenden der Jungtiere, da diese mitgenommen werden. Da der Großraum Peene-Ziese habitatsgeeignet ist, wird die durch Störung verursachte Vergrämung als nicht relevant in Hinblick der Tötung gesehen. Die Population vor Ort wird durch ein solches Ereignis ebenfalls nicht gefährdet.
Das Eintreten einer Tötung eines Fischotters durch das Vorhaben wird seitens des Vorhabenträgers ausgeschlossen.
Diese Wertung trägt die Planfeststellungsbehörde als plausibel und belastbar mit, zudem sich aus den durch das StALU erarbeiteten und herangezogenen FFH-Managementplan Ausweichmöglichkeiten ergeben.

Als geeignete sporadisch genutzte Habitaträume sind u.a. die östlichen Uferbereiche des Peenestroms Höhe des Balastbergs (nördlich des Bauvorhabens), die Halbinsel Spitzenhörn in

der Spitzenhörner Bucht und die östlichen Uferbereiche des Peenestroms nördlich der Peenebrücke Wolgast bis Zecherin ausgewiesen. Südlich des Bauvorhabens gibt es ein weiteres Revier-Potenzial im Bereich der Ziese (südlich und nördlich der bestehenden B111) und im Uferbereich der Hohendorfer Wiesen (Schulzenort) bzw. auf Usedom-Seite im Bereich der Schilfröhrichte bei Ziemitz.

Laut Managementplan für das GGB DE 2049-302 sind die arttypischen Habitatqualitäten entlang des Peenestroms mit ausreichender Nahrung im Gewässer und weiteren vielfältigen Habitatstrukturen, die Versteck- und Baumöglichkeiten umfassen, nahezu durchgängig vorhanden „Gut ausgeprägte dichte Röhrichte und Bruchwälder bilden optimale Voraussetzungen für Fortpflanzung und Aufzucht der Jungtiere“.
Durch vertiefte Argumentation zu den geeigneten Ausweichmöglichkeiten des aufgrund vielfältiger, geeigneter teilweise nur sporadisch genutzter, Habitaträume konnten die Bedenken des StALU zum Ausschluss des Tötungs-, Schädigungs- und Störungsverbot durch den Vorhabenträger ausgeräumt werden.

Im Bereich des Wolgaster Ortes bis in Höhe Mahlzow, der in den Habitatskomplex Peene-Ziese wegen des vorhandenen Grabensystems für den Fischotter belebt und durchwandert werden könnte, sieht der Vorhabenträger keine Vermeidungsmaßnahme an der zukünftigen B 111 vor, da er dort kein Tötungsrisiko annimmt. Dies begründet er mit fehlenden Erkenntnissen über Fischotterbewegungen in diesem Raum.
Auf Grund der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde zu den möglichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 BNatSchG bezüglich des Fischotters nördlich der Ostanbindung der Trasse auf der Insel Usedom ergänzt der Vorhabenträger seine Erwiderung um die Formulierung „Es liegen derzeit keine Hinweise vor, dass in diesem Bereich besonders häufige Fischotterquerungen stattfinden, die ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko auslösen würden. Daraus ergibt sich kein Bedarf an zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen.“
Damit hat sich der Einwand der unteren Naturschutzbehörde erledigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den Datengrundlagen des Vorhabenträgers, den Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden, dem FFH-Managementplan des StALU Vorpommern über das FFH-Gebiet, der das Vorkommen der charakteristischen Art Fischotter umfasst, sowie mit weiteren öffentlich zugängliche Quellen zur Frage des Vorkommens des Fischotters im Bereich Feldmark zwischen Sauzin und Mahlzow und den Grabensystemen auseinandergesetzt. Daraus zieht die Planfeststellungsbehörde die eigene Erkenntnis, dass in der Feldmark, die zukünftig mit dem Vorhaben durchzogen wird, kein potentielles oder gar erhöhtes Tötungsrisiko durch Kollisionen mit dem Kfz-Verkehr der B 111 zwischen Ende der Vorlandbrücke des

Peenebrückenbauwerks und der Einschleifung in den Bestand der B 111 bei Mahlzow gesehen wird. Es besteht auch kein Restzweifel, dass doch die Möglichkeit auftritt, hier ein Kollisionsrisiko zu erzeugen, das beobachtet werden müßte.
Es bestätigt sich ein Sachverhalt, wie bereits vom Vorhabenträger angenommen. Die Strukturen dieser Feldmark bietet keine Habitateignung für den Fischotter, da insbesondere keine durchgängigen Gräben die bekannten Habitate verbinden, vorhanden sind. Der Fischotter nimmt seine Wanderrouten in solchen von Wasserläufen ausgeräumten Ackerlandschaft nicht vor. Irgendwelche Spuren oder Beobachtungen etlicher Feldstudien kommen zum selben Ergebnis, dass Fischotter diesen Raum nicht nutzen.

Durch den Bau des Vorhabens werden Fischotter im Bereich der Ziese sowie an der Peene baubedingt durch etwaige Barrierewirkung der Baustelleneinrichtung, Licht und Lärm sowie Bewegungen zur Bauzeit potentiell erheblich gestört. Betroffen sein können dadurch auch die angenommenen Weibchenreviere, also Fortpflanzungs- und Aufzuchtsreviere der Fischotter, da diese über die bekannten Wanderrouten an der Ziese erreicht und regelmäßig durchquert werden. Auch das Weibchenrevier an der Sauziner Bucht nimmt durch Störreize sehr wahrscheinlich Schaden und wird prognostiziert für die Dauer der Bauzeiten aufgegeben.
Gegen diese erheblichen Störungstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird die Vermeidungsmaßnahme 1.6 V_{CEF} an der Peenequerung vorgesehen, s.o. damit wird eine Störung durch unmittelbar Überquerenmüssens der Baustelle und der B 111 wirksam die Kollisionsgefahr abgewendet, s.o. Mit der Eröffnung der geleiteten Querungsmöglichkeit erreicht der Fischotter seine bekannten Reviere, die als solche jedoch weit entfernt vom Baugeschehen liegen, nämlich 650 m bzw. 3.000 m entfernt von der Straße und Ziesebrückenbaustelle.
Störreize durch Licht und Lärm sowie menschliche Bewegung sind mit solcher Entfernung nicht zu erwarten. Als Störobjekt im Bestand und daher als gewohnte Situation ist die B 111 in ihrem Jetztzustand mit hohem Verkehrsaufkommen im Vergleich heranziehbar. Dieser Umstand zeigt, dass die Reviere sich in ausreichender Entfernung befinden, sonst hätte der Fischotter sie nicht dort angelegt.

Das angenommene Weibchenrevier am Peenestrom/Sauziner Bucht nahe der Baustelle für die Peenebrücke wird aller Voraussicht nach wegen Störungen durch die Baustelle und die relativ geringe Nähe von 440 m temporär aufgegeben. Es ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung des Bauwerks 5 das verwaiste Otterrevier aufgrund der nach Errichtung der Brücke unverändert günstigen Habitatausstattung der Sauziner Bucht wieder besiedelt werden kann. Lediglich optische und akustische Störreize, die nach Fertigstellung der Brücke betriebsbedingt auftreten, können den Fischotter stören. Da dieser jedoch nachtaktiv ist und die auf der Brücke installierte Kollisions- und Irritationsschutzwand blickdicht ist, was zur Verminderung derartiger

Störreize beiträgt, wird diese Störung seitens des Vorhabenträgers als nicht erheblich eingeschätzt. Bei regelmäßigen Störreizen, wie Verkehr auf derselben Trasse, wird ein Gewöhnungseffekt eintreten, den Fischotter durchaus akzeptieren.
Insgesamt weist der Fischotter im Untersuchungsgebiet eine vitale, dynamische Population auf. In den vergangenen Jahren, in denen wiederholt Felduntersuchungen durchgeführt wurden, ist eine Ausbreitung von Fischottern in den gesamten Untersuchungsraum festgestellt worden. Entsprechend darf zutreffend davon ausgegangen werden, dass bei temporärem Vermeidungsverhalten wegen Baustellengeschehen ausreichend geeigneter Raum zur Verfügung steht und auch der als Revier bekannte Bereich wiederbesiedelt wird (s.o.) Eine Schädigung dieser Population ist durch die Bauarbeiten nicht zu erwarten. Auch die Fischotterreviere am Ziemitzer Polder, an der Alten Ziese und an den Mühlenteichen werden durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt. Diese Reviere stehen weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung.
Der Eintritt des Verbotstatbestandes der erheblichen Störung während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit oder Wanderungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt nicht ein, Vermeidungsmaßnahmen oder vorgezogne Ausgleichsmaßnahmen werden nicht erforderlich.

Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung nach Nr. 3 tritt nach den vorliegenden Untersuchungen und Schlussfolgerungen des Vorhabenträgers nicht ein. Es wird auf die Ausführungen der Unterlage 12.2 Ziffer 5.1.2, Ausführungen zum Fischotter, verwiesen. Es wird zum Verbotstatbestand der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG nach vertieft durchgeführten Untersuchungen, s.o., der berechtigte Schluss gezogen, das kein Sachverhalt erzeugt wird, der den Verbotstatbestand eröffnen könnte.

Zusammenfassend läßt sich zur Art Fischotter sagen, dass kein Verbotstatbestand des Artenschutzrechts eröffnet wird und das Vorhaben daher ohne weiteres Zutun in der Genehmigung bezüglich der Art Fischotter umgesetzt werden darf.

Reptilien

Im Vorhabengebiet sind als nachgewiesenen Reptilien Zauneidechsen zu Hause.
Die Nachweise der Zauneidechsen konnten ausschließlich westlich des Peenestroms erbracht werden. Insgesamt wurden 98 Exemplare nachgewiesen. Im Rahmen einer Ergänzungskartierung im Umfeld zwischen B 111 und Postweg, wiederum westlich der Peene, wurden 55 Zauneidechsen gefunden.
Die Lebensräume im Vorhabensbereich sind der Zieseberg mit Trockenrasen und am Bahndamm Südhafen mit stabilen und individuenreichen Teilpopulationen, wobei am Bahndamm die Population eher kleiner ist.
Weil das Vorhaben recht dicht am Bauanfang nach Ausschwenken westlich Wolgast (bei Bau-

km 0+575 bis ca. Bau-km 1+080) durch gebüschbestandene noch teilweise halboffene Ruderalfluren verläuft, die einen nachgewiesenen Lebensraum der Zauneidechse darstellen und sich innerhalb dieses Lebensraumes Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Eiablagestätten, Überwinterungsstätten, Sonnplätze) befinden, also diese Bereiche flächig abgeräumt werden, ist das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Eidechsen, die sich dort aufhalten, eröffnet (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).
Der Vorhabenträger sieht zur Abwendung des als hoch eingeschätzten Tötungs- und Verletzungsrisikos die Vermeidungsmaßnahme 1.7 V_{CEF}, das Aufstellen von temporären Reptilienzäunen und ein Abfangen und Umsetzen der Eidechsen vor.
Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme werden Individuenverluste der Zauneidechse während der Baufeldräumung und Bauphase weitestgehend möglich ausgeschlossen.
Unter Beachtung der im Vorhabensgebiet vorkommenden Zauneidechsen, der möglichen Vorhabenswirkungen und der genannten Vermeidungsmaßnahme verbleibt jedoch ein Tötungsrisiko für ggf. überwinternde Exemplare während der Bauzeit, da ein vollständiges Abfangen auch bei bester Sorgfalt unwahrscheinlich ist. Das verbleibende Restrisiko wird als nicht signifikant eingeschätzt. Zudem trifft diesbezüglich § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG zu, da die Tiere im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, unvermeidbar beeinträchtigt werden.
Bei der Bahnlinie des Wolgaster Südhafens einschließlich ihrer Böschungen überquert das Vorhaben bereits als Brücke die angetroffenen Zauneidechsenhabitate. Da das Bahngleis (Zauneidechsenhabitat) durch die zukünftige Brücke weithin überspannt wird und am Bahngleis keine Eingriffe durch Bauarbeiten vorgesehen sind, sind sowohl bau- als auch betriebsbedingt Tötungen ausgeschlossen.
Die Vermeidungsmaßnahme führt insgesamt zu einer deutlichen Reduktion des Tötungsrisikos. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko ist nicht gegeben. Das verbleibende Restrisiko kann für das einzelne Individuum mit dem allgemeinen Lebensrisiko gleichgesetzt werden.
Der Tatbestand des signifikant erhöhten Tötungsrisikos durch das Vorhaben mit relevanten negativen Effekten auf die lokale Population ist jedenfalls ausgeschlossen.

Da Zauneidechsen besonnte Vegetationssäume und Böschungen von Straßen und Eisenbahnanlagen in ihre Lebensräume mit einbeziehen, ist die Art als störungsunempfindlich gegenüber bau- und betriebsbedingten Störungen einzustufen.
Der Eintritt einer Verwirklichung des Verbots der Störung der Tiere während Fortpflanzungs-, Aufzuchts-, Überwinterungs- oder Wanderbewegungen ist daher auszuschließen.

Insgesamt werden diesbezügliche Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen ausgeschlossen.

Allerdings sind erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG anzunehmen. Störungen können durch die Trenn- und Barrierewirkung der Trasse verursacht werden, da der bis dato vorhandene Gesamtlebensraum am Zieseberg und Richtung Hafen Wolgast zertrennt wird und die Population sich nicht mehr genetisch austauschen kann bzw. von Bestandteilen bisheriger Lebensräume getrennt bleibt.
Um den Lebensraumanforderungen für die Zauneidechsenpopulationen zum Erhalt von Fortpflanzungs-, Ruhe- und Nahrungssuchestätten und somit zum Erhalt der Population in ihrem Zustand zu gewährleisten, ist die vorgezogene Artenschutzmaßnahme 6 A_{CEF} „Verbesserung der Habitatseignung für die Zauneidechse südlich von Wolgast“ geplant und vor Baubeginn umzusetzen.
Diese Maßnahme befindet sich nahe am Standort des angetroffenen, zukünftig durch das Vorhaben durchschnittenen Lebensraums der Zauneidechsen, so dass die vorhandenen Exemplare der Population nicht weit entfernt vom gewohnten Habitat einen neuen Lebensraum finden und annehmen können. Wegen der geringeren Aktionsradien von Zauneidechsen droht an der ausgesuchten Maßnahmefläche keine nachteilige Auswirkung durch das Vorhaben, was im schlimmsten Fall für sich wiederum die Eröffnung eines Verbotstatbestandes bedeuten könnte. Grundsätzlich wird aus Erfahrungen diverser ähnlicher Artenschutzmaßnahmen für Zauneidechsen heraus die geplante Ausgleichsmaßnahme, wenn sie so angelegt und zeitlich vorgeschaltet in Funktion genommen wird, geeignet, den zerschnittenen und verkleinerten Lebensraum der Zauneidechsen am Zieseberg auszugleichen und der lokalen Population einen geeigneten neuen Lebensraum anzubieten.

Der Lebensraum am Bahndammbereich der Südbahn wird flächenmäßig nicht unmittelbar beräumt oder durchschneidet die Zauneidechsenplätze, da hier beretst die Brücke über die Peene mit ausreichend lichter Weite über den Lebensraum gezogen wird.
Verschattungsmomente, die Sonnenplätze unattraktiv machen könnten, sind über den Tag verteilt von kurzer Dauer wegen des wandernden Sonnenstandes. Die Zauneidechsen können sich dem wandernden Sonnenstand gewohnheitsgemäß anpassen, da dieses Ereignis auch natürlicherweise auftritt und die Zauneidechsen daran angepaßt sind.

Insgesamt verwirklicht sich für Zauneidechsen keiner der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG.

Amphibien

Im Vorhabengebiet sind neben dem Kammmolch, Knoblauchkröte und Laubfrosch der Moorfrosch nachgewiesen.

Die Amphibienarten wurden in Laichgewässern nahe der geplanten Trasse angetroffen, die alle südlich der B 11 auf Usedom gelegen sind. Relevante Laichgewässer befinden sich relativ unmittelbar am östlichen Widerlager der Peenequerung und nahe des östlichen Kreisverkehrs vor der Einschleifung der neuen Trasse in die Bestandstrasse.

Die Laichgewässer befinden sich von der Trasse in Abständen von ca. 330 m bis 500 m.

Die Molche und Frösche wurde in unmittelbarer Nähe zu den Gewässern kartiert.

Sie gelten als zwar wandernd, sind in ihren Bewegungsradien jedoch nur auf relativ unmittelbare Nahbereiche beschränkt.

Das Vorhaben einschließlich während der Bauzeit, berührt die Lebensräume der genannten Amphibienarten nicht und kommt ihnen auch nicht bedeutsam zu nahe, so dass die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG schon aus tatsächlicher Sicht ausgeschlossen werden können.

Da die angetroffenen Habitate alle südlich der Trasse liegen, erfahren die Populationen der Amphibienarten keine Zerschneidung von Lebensräumen oder Abtrennungen von Genpools.

Das Vorhaben greift in Leben einzelner Exemplare, Populationen, Lebensräume oder sonstiger Bedürfnisse der geschützten und im Planungsraum nachgewiesenen Amphibienarten nicht ein.

Die untere Naturschutzbehörde hat sich in ihrer Stellungnahem zu den Amphibien geäußert.

Die durch die untere Naturschutzbehörde Prüfung einer Worst-case Fallbetrachtung hat sich mit Erwiderung des Vorhabenträgers erledigt, da Kleingewässer mit relevanten Amphibienvorkommen vom Vorhaben nicht betroffen sind (vgl. Unterlage M 3.4).

Auch Bedenken zu einer Unterbrechung der Wanderkorridore durch die Ortsumgehung und den Aufschüttungen bei den Bauwerken 6 und 7 konnten ausgeräumt werden, so dass sich der Einwand dazu erledigt hat. Entsprechend Unterlage 12.1.2 – Bestands- und Konfliktplan – sind im Umfeld der Bauwerke 6 und 7 keine Wanderkorridore bekannt. Festgestellte Wanderbewegungen befinden sich außerhalb des geplanten Baufeldes (vgl. Unterlage 12.1.1).

Fische und Rundmäuler

Im Untersuchungsraum soll der besonders geschützte Stör nachgewiesen worden sein.

Bei ausgesetzten Stören ist der Peenestrom als Teil des Flusssystems genutzt worden, um in die Küstengewässer der Ostsee zu gelangen.

Unabhängig vom tatsächlichen Vorkommen stellt der Peenestrom einen Wanderweg der sich in Wiederansiedelung befindlichen Population dar. Die Lebensräume der Ästuarien stellen einen

geeigneten Lebensraum für adulte Tier dar, auch die übrigen Bedingungen der Peene im Vorhabenbereich sind typische Lebensräume für den Stör. Laichhabitate bietet der Peenestrom im engeren Untersuchungsgebiet des Vorhabens nicht an.
Es werden durch das Vorhaben daher keine Tiere im Zug der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten getötet oder verletzt.
Da baubedingt für die Brücke über die Peene erschütterungsintensive Tätigkeiten durch das Einrammen der Spundwandkästen zum Pfeilerbau auftreten können, ist eine Störung der Störe auf den Wanderbewegungen nicht aus zu schließen. Damit würden sie auf ihren Wegen zur Fortpflanzung gestört, möglicherweise verletzt, wenn durch Pegelspitzen der Rammarbeiten Druck entsteht, der die Schwimmblasen der Störe zum Platzen bringen könnte. Das führt zum Tod der Tiere und stellte einen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dar. Außerdem kann bei Bauarbeiten nie ausgeschlossen werden, dass an Baufahrzeigen und Baumaschinen Öle oder verschmutztes Wasser austreten, die im unmittelbaren Baufeld das Wasser für empfindliche Fische schädlich macht.
Um das vermeiden, sieht der Vorhabenträger vorsorglich die Maßnahmen 1.15 V_{FFH}: „Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des „ramp up-Verfahrens“ zum Einbringen von Spundwandkästen und 1.16 V_{WRRL}: „Vorreinigung des Wassers von den Arbeitsstegen und Pontons sowie aus den Spundwandkästen“ vor.
Diese Vermeidungsmaßnahmen sind geeignet, eine mögliche Verwirklichung des Verbotstatbestands abzuwenden. Es ist zulässig, Maßnahmen vorzunehmen, auch wenn die Verwirklichung des zu verhindernden Tötens oder Verletzens relativ unwahrscheinlich ist.

Der Verbotstatbestand des Tötens und Verletzens als solcher, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatschG, tritt nicht ein. Allenfalls werden die Störe während ihres Wanderns durch die Peene durch die Bauarbeiten an der Brücke gestört, s.o.
Die geplanten Vermeidungsmaßnahmen sind geeignet, diesen reinen Störungstatbestand zu verhindern, wie sie geeignet sind, die Tiere auf ihren Wanderrouten zum Laichen zu schützen. Da Störe vorwiegend nachts wandern, tritt die Wahrscheinlichkeit einer Störung durch aufgewirbeltes Sediment während der Arbeiten an den Spundwandkästen nicht auf, denn es besteht ein Nachbauverbot. Tagsüber aufgewirbeltes Sediment ist in den nachfolgenden Nachtstunden bereits abgesetzt oder sehr stark verdünnt in leichteren Bestandteilen flussabwärts getrieben.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population, soweit von einer solchen überhaupt gesprochen werden kann, tritt nicht ein.

<u>Insektenarten</u>
Nach der UVP befinden sich mit dem Kleinen Sonnenröschenbläuling, dem Kaisermantel und

dem Wegerich-Scheckenfalter drei gefährdete Arten unter den Tagfaltern.
Besonders wertgebender Raum ist hier der obere Zieseberg mit Ruderal- und Offenstandort von Trockenmagerrasenstrukuren.
Diese Arten gehören jedoch nicht zu den besonders geschützten Anhang-IV-FFH RL- Arten, die dem Artenschutzbeitrag unterworfen sind.
Als relevante Insektenart nach Anhang IV ist lediglich der Nachtkerzenschwärmer potenziell im Untersuchungsraum möglich. Bei den Felduntersuchungen wurde kein Exemplar nachgewiesen. Die Kartierungen des LUNG weisen den Untersuchungsraum nicht als Verbreitungsgebiet des Nachtkerzenschwärmers aus.

Auch wenn kein Vertreter der Art nachgewiesen wurde und somit tatsächlich keine Tötungs- und Verletzungsgefahren gesehen werden, sieht der Vorhabenträger rein vorsorglich mit der Maßnahme 1.10 V_{CEF}: „Vegetationssteuerung zur Vermeidung von Tötungen und Beschädigungen von Nachtkerzenschwärmern und seinen Entwicklungsformen“ im Bereich des Zieseberges (Km 0+500 bis 1+0800) eine Vorkehrung auf, da wegen der grundsätzlichen Geeignetheit des Lebensraumes nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Nachtkerzenschwärmer die ruderalen Staudenfluren dort gerade besiedelt, zumal er unstet in seinen Besiedelungsgewohnheiten ist.
Da die Maßnahme vorsieht, durch Mahd und Räumung des Baufeldes in einem Zeitfenster (zwischen März und Ende Juni), in dem die Nachtkerzenschwärmer noch keine Eiablage begonnen haben, die Baufläche für die Falter unattraktiv zu machen und zugleich andernorts geeignet Lebensraumstrukturen zu schaffen, kann effektiv ausgeschlossen werden, dass mit der Baufeldfreimachung potenzieller Lebensraum der Nachtkerzenschwärmer verloren geht bzw. die Art sich an der entwickelten Vegetation, die für ihn geeignet ist, aufhält. Die ökologische Funktion der durch die Maßnahme entwickelte Vegetation fängt einen etwaigen Verlust an Habitatsmöglichkeit auf und kann als wirksam betrachtet werden, weil die Art, wie bereits ausgeführt, unstet ist.

<u>Weichtiere</u>
Von den Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie der Weichtiere kommen in M-V lediglich die beiden Molluskenarten Zierliche Tellerschnecke und Kleine Flussmuschel vor. Dabei ist die Zierliche Tellerschnecke eine Besiedlerin der Verlandungszone sauberer Seen, die Kleine Flussmuschel besiedelt das Rhitral (Bachregion) von Fließgewässern.
Aufgrund ihrer Habitatansprüche stellt der Peenestrom kein geeignetes Habitat beider Arten dar. Dementsprechend fehlen in den Verbreitungskarten der Artensteckbriefe des LUNG M-V Nachweispunkte im Bereich des Peenestroms. Bei der Erfassung der Fließgewässerorganismen in der Ziese im Rahmen der Planung zur OU Wolgast konnte ebenfalls keine der beiden

Arten festgestellt werden.
Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG können für die beiden Arten Zierliche Tellerschnecke und Kleine Flussmuschel des Anhangs IV der FFH-Richtlinie bereits an dieser Stelle ausgeschlossen werden.

Europäische Vogelarten Brutvögel
Im Rahmen der Relevanzprüfung nahm der Vorhabenträger eine Auswahl derjenigen Arten, die als projektrelevant eingestuft werden, vor.
Dabei geblieben sind Vögel mit Brutstandorten (Revierzentren) im Trassenbereich der Ortsumgehung und der bauzeitlichen Umfahrung einschl. Behelfsbrücke über die Ziese, Vögel mit Brutstandorten (Revierzentren) innerhalb der artspezifischen Effektdistanz bzw. Fluchtdistanzen/ Störradien und Vögel mit Brutstandorten (Revierzentren) innerhalb der artspezifischen kritischen Schallpegel gem. BMVBS (2010).
Rein vorsorglich zieht der Vorhabenträger Brutvogelarten hinzu, die baubedingt Störwirkungen unterliegen könnten, weil sie beiderseits des Bauwerks 1 über die Ziese festgestellt wurden. Extra dazu verbleiben Vögel mit hoher Kollisionsgefährdung gem. BMVBS (2010).

Alle Brutvogelarten, deren Revierzentren außerhalb der artspezifischen Effekt-/Fluchtdistanzen bzw. kritischen Schallpegel liegen oder für die keine hohe Kollisionsgefährdung oder keine zusätzliche baubedingte Beeinträchtigung zu konstatieren ist und die nicht in Anhang I der VRL gelistet sind, sind für die artenschutzrechtliche Bewertung ohne Bedeutung. Bereits an dieser Stelle kann für diese Arten ausgeschlossen werden, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG einschlägig sind.

Gildenbezogene Betrachtungen unterfallen nach der Relevanzprüfung die folgenden Arten: Amsel, Bachstelze, Birkenzeisig, Blaumeise, Buchfink, Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Kolkrabe, Kuckuck, Mönchsgrasmücke, Pirol, Ringeltaube, Rohrammer, Rohrschwirl, Schilfrohrsänger, Schlagschwirl, Singdrossel, Sperber, Sprosser, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Turmfalke, Wachtel, Waldkautz, Waldohreule, Wiesenschafstelze und Zilpzalp.
Einige dieser gildenbezogenen Brutvogelarten sind mit Brutrevieren in der verkehrsmengenbezogenen Effektdistanz zum Vorhaben angetroffen worden, werden jedoch als Allerweltsarten wiederum nicht näher betrachtet, da im Rahmen der Eingriffsregelung erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zur Bewahrung des Status-quo von Natur und Landschaft ausreichend sind, um die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu erhalten. Der räumliche Zusammenhang ist für diese Arten so weit zu

fassen, dass bis zur vollen Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen möglicherweise auftretende, vorübergehende Verluste an Brutrevieren nicht zu einer Einschränkung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang führen. Zudem bauen sich die Arten i. d. R. ohnehin in jeder Brutsaison neue Nester.
Sie treten artenschutzrelevant nicht weiter auf.
Es wird auf die Betroffenheiten im Einzelnen auf Unterlage 12.2 Ziffer 5.2.1 „Artenblätter“ dieser Arten zusammengefasst, verwiesen.

Artbezogen muss die Möglichkeit der Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG für die folgenden Brutvogelarten: Baumpieper, Bluthänfling, Drosselgrasmücke, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Grauammer, Heidelerche, Kleiber, Kleinspecht, Kranich, Mäusebussard, Neuntöter, Rebhuhn, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzkehlchen, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Seeadler, Star, Uferschwalbe, Weißstorch, Wespenbussard und Wiesenpieper in Betracht gezogen werden.

Unter Hinzuziehung der Verkehrsbelegung der OU Wolgast ergibt sich eine Abnahme der Habitateignung je nach Verkehrsstärke, oder anders ausgedrückt, bei geringer Verkehrsstärke (< 10.000 Kfz/Tag) bleibt die Habitateignung vollständig erhalten.
Die Verkehrsprognose der OU Wolgast liegt je nach Abschnitt zwischen 15.600 Kfz/Tag ab Baubeginn bis Knoten West sowie von Knoten Ost bis Bauende sowie bei 9.200 Kfz/Tag im Bereich der Peenequerung.
Daraus resultieren verbleibende Arten für die artbezogene Prüfung durch Verluste an Brutrevieren: Baumpieper, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Drosselrohrsänger, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Grauammer, Heidelerche, Kleinspecht, Neuntöter, Rebhuhn, Rotmilan, Schwarzkehlchen, Star.

Aus Vorsorgegründen wird jedoch auf Grundlage der Relevanzprüfung in Tab. 11 für einige Brutvogelarten nachfolgend vertiefend beurteilt, ob gem. BMVBS (2010) ein signifikantes Kollisionsrisiko entsteht (betr. Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan, Seeadler, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule) oder essentielle Nahrungshabitate von Vogelarten beeinträchtigt werden, die innerhalb der artspezifischen Effekt- oder Fluchtdistanzen bzw. der artspezifischen kritischen Schallpegeln nur als Nahrungsgast festgestellt werden konnten (betr. Mäusebussard, Rohrweihe, Seeadler, Weißstorch, Wespenbussard) und ob gem. LUNG M-V baubedingte Beeinträchtigungen (betr. Heidelerche, Kranich, Rohrschwirl, Rotmilan, Schilfrohrsänger, Schlagschwirl, Schwarzmilan, Sperbergrasmücke, Uferschwalbe, Wiesenpieper) möglich sind.

Für die artspezifisch betrachteten Brutvogelarten kann in Auswertung der Ausführungen des

Vorhabenträgers befunden werden, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hinsichtlich der Möglichkeit der Zerstörung von Brutplätzen mit Tötungs- oder Verletzungsrisiko (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG), hinsichtlich eines erhöhten Kollisionsrisikos, eines Störungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr.2 und Nr. 3 BNatSchG für die Arten Heidelerche, Kranich, Schwarzspecht, Weißstorch, Wespenbussard und Wiesenpieper ausgeschlossen werden.
Die Herleitung dieser Ergebnisse durch den Vorhabenträger ist plausibel und schlüssig und wird durch die Planfeststellungsbehörde übernommen.

Für die Vogelarten Mäusebussard, Rohrweihe, Rotmilan und Schwarzmilan sowie Seeadler wird durch das Brückenbauwerk bzw. die Bundesstraße ein erhöhtes Kollisionsrisiko erwartet, bliebe das Vorhaben ohne Vermeidungsmaßnahme.
Mit den Maßnahme 1.4 V_{CEF}, „Errichtung einer Kollisions- und Irritationsschutzwand für Vögel auf der Brücke über den Peenestrom“ mit einer Höhe von 4 m über dem Verkehrsraum und 1.8 V_{CEF}, „Minderung der Eignung der Straßennebenflächen als Nahrungshabitat für Greifvögel“ legt der Vorhabenträger jedoch ein artenschutzspezifisches Konzept zur Verhinderung der möglichen Kollisionen vor, so dass die Erfüllung des Verbotstatbestandes eines erhöhten Kollisionsrisikos der Greifvögel mit dem Straßenverkehr ausgeschlossen werden kann. So werden Flugbewegungen im Bereich der Peenebrücke vom Verkehr ferngehalten, so dass im Jagdflug keine Kollision v.a. des Seeadlers, der Baute aus dem Wasser fängt, stattfindet. Mit 1.8 V_{CEF} wird der Straßennebenraum, in welchem sich grundsätzlich Mäuse aufhalten bzw. Aas angetroffen werden kann, als Nahrungsquelle von Greifvögeln vergrämt. So wird verhindert, daß beim Anfliegen bzw. Auffliegen Kollisionen mit Kfz ausgeschlossen werden können.
Mit Ausschluss des potentiellen Kollisionsrisikos dieser Arten bleiben die Verbotstatbestände des Art 44 BNatSchG irrelevant, denn die übrigen Tatbestände neben dem Kollisionsrisiko liegen mangels einschlägiger Sachverhalte hier nicht vor.

Für die Vogelarten Baumpieper, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Drosselrohrsänger, Feldlerche, Feldschwirl, Feldsperling, Grauammer, Kleinspecht, Neuntöter, Rebhuhn, Rotmilan, Schwarzkehlchen, Star, Kleiber, Sperbergrasmücke und Uferschwalbe drohen baubedingte Tötungen in Folge der Zerstörung von Nestern und Eiern bei der Baufeldfreiräumung, da sich diese Arten in jeweiliger eigener Brutform im unmittelbaren Bauumfeld bewegen.
Um hier wirksam und gegenüber allen Brutvögeln effektiv Schäden an Brut und Aufzucht zu vermeiden, ist die Vermeidungsmaßnahme 1.1 V_{CEF}, „Zeitliche Beschränkung der Baufeldfreiräumung zur Vermeidung des Verlustes von Nestern und Eiern sowie Tötung von Jungvögeln“ vorgesehen. Diese bauzeitliche Begrenzung für Bautätigkeiten zur Baufeldfreimachung ist für den gesamten Bauabschnitt landseitig, also von Baubeginn West bis Beginn der Peenebrücke und ab Peenebrücke auf Usedom bis zur Einschleifung auf die B 111 Ost, und erfaßt somit alle

potentiellen Brutreviere der genannten Vogelarten.
Die Baufeldfreiräumung umfaßt neben erforderlichen Abnahmen von Bruthöhlenbäumen und Hecken und Sträuchern auf die Abräumung der Bodenschichten im zukünftigen Trassenbereich. Sie ist wegen der zeitlichen Komponente eines Bautabus sehr wirksam und vermag das Tötungsrisiko der Vögel in dieser Lebensphase effizient abzuwenden.
Sollte aus noch nicht vorhersehbarer Situation ergeben, dass nach Baufeldfreimachung die Bautätigkeit nicht aufgenommen wird, sind geeignete Vergrämungsmaßnahmen auf dem Baufeld vorzunehmen, um eine Neubesiedelung zu vermeiden.
Die Vergrämungsmaßnahme ist mit dem Umweltbaubegleiter abzustimmen und von ihm fachlich zu betreuen. Geeignete Maßnahme sind beispielsweise das Anbringen von Flatterbändern oder das in kurzen zeitlichen Abständen regelmäßig Abziehen des Baufeldes mit Baggern.
Diese Vorkehrung wird dem Vorhabenträger über die Nebenbestimmungen auferlegt, s. Ziffer 1.5.1.

Über die potentiellen Tötungsverbote durch Zerstörung von Brutplätzen während der Baufeldfreiräumung oder durch signifikante Erhöhung der Gefahr einer Kollision mit Kfz nach Unterverkehrsstellung des Vorhabens sind hinsichtlich einiger Brutvogelarten weitere Störungstatbestände näher zu betrachten, die nur artspezifisch möglich sind.

Bezüglich des Baumpiepers besteht die Befürchtung des Eintritts des Störungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 N. 3 BNatSchG, da durch betriebsbedingte Störungen die Habitatseignung des Raums nahe des Vorhabens abnimmt. Baumpieper wurden im Untersuchungsgebiet westlich von Wolgast angetroffen, keiner auf Usedom.
Es ergibt sich durch das Vorhaben ein Flächenverlust für ein geeignetes Baumpieperrevier, das ca. 1 ha beansprucht.
Mittels der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 7 A_{CEF} „Verbesserung der Habitatsbedingungen für Vogelarten des Offenlandes und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast“ wird der Population der Baumpieper eine Ausweichmöglichkeit als Bruthabitat ohne betriebsbedingte Störungen angeboten. Als Bewohner von Halboffenlandstrukturen ist die Maßnahme geeignet, Baumpieper westlich von Wolgast ein neues Revier zu geben, sollte durch die Abnahme der Habitatseignung in der Nähe des Vorhabens Populationsdruck entstehen.
Da Baumpieper jedes Jahr ein neues Nest an neuem Standort bauen, ist das Ausweichen eine natürliche Bewegung im Lebenszyklus der Baumpieper. Der Störungstatbestand wird ausgeschlossen.

Eine ähnliche Situation ergibt sich für die Art des Bluthänflings, der ebenfalls vorrangig auf der

Festlandseite nahe Wolgast, aber auch in den Ackerlandschaften auf Usedom im Bereich Mahlzow angetroffen wird. Der Bluthänfling besiedelt dabei auch Reviere auf Siedlungsrandbereichen, Gewerbeflächen und Sukzessions- und Brachflächen (daher ist o.g. Vergrämungsmaßnahme nach Baufeldfreimachung z.B. in Hinblick auf den Bluthänfling erforderlich).
Durch Störwirkung des Vorhabens ergeben sich für den Bluthänfling aus dem Vorhaben Flächenverluste für Niststätten, was den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eröffnet.
Um den Flächenverlust an geeignetem Brutrevieren auszugleichen, werden die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 4 A_{CEF} „Entwicklung eines Ersatzhabitats für Vogelarten des Offenlandes und Halboffenlandes südöstlich von Mahlzow“ sowie 7 A_{CEF} „Verbesserung der Habitatsbedingungen für Vogelarten des Offenlandes und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast“ umgesetzt. Auch die vorgezogene CEF-Maßnahme 5 A_{CEF} „Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom“, die an sich für die Feldlerche konzipiert ist, dient der Umsiedlungsmöglichkeit für Bluthänflinge.
So wird der Population der Baumpieper eine Ausweichmöglichkeit als Bruthabitat ohne betriebsbedingte Störungen angeboten. Als Bewohner von Halboffenlandstrukturen ist die Maßnahme geeignet, Bluthänflingen westlich von Wolgast und auf Usedom neue Reviere zu geben, sollte durch die Abnahme der Habitatseignung in der Nähe des Vorhabens Populationsdruck entstehen.
Da Bluthänflinge jedes Jahr ein neues Nest an neuem Standort bauen, ist das Ausweichen eine natürliche Bewegung im Lebenszyklus der Art.
Der Störungstatbestand wird ausgeschlossen.

Die Feldlerche als Bodenbrüter des Offenlandes wird neben den bereits oben genannten Tatbeständen des Zerstörens von Gelegen, die mittels der Bauzeitenregelung für die Baufeldfreiräumung vermieden werden, des Weiteren während der Fortpflanzungs-, Aufzuchtszeit nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 und durch drohende erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG stark betroffen.
Die Feldlerche ist die am häufigste angetroffene Brutvogelart im Untersuchungsraum, dabei schwerpunktmäßig in der Ackerlandschaft zwischen Sauzin und Mahlzow auf Usedom.
Dadurch, dass das Vorhaben gerade auf Usedom großflächig durch geeignete Lebensräume dieser Offenlandart führt, sind Störungen durch Lärm, durch visuelle Reize des Straßenverkehrs nicht auszuschließen, die das Leben der Feldlerchen erheblich stören. Die Effektdistanzen zu tatsächlich genutzten Habitaten werden unterschritten, so dass diese Bereiche ihre Eignung für die Feldlerche verlieren und damit die Fortpflanzung gefährden könnten.
Um das zu vermeiden, sind die vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen 4 A_{CEF} „Entwicklung eines Ersatzhabitats für Vogelarten des Offenlandes und Halboffenlandes südöstlich von Mahlzow“ und 5 A_{CEF} „Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom“

konzipiert und bereits in der Umsetzung. Mit diesen Maßnahmen wird ausreichend habitatsgeeignete Fläche zur Besiedelung der Feldlerchen angeboten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu befürchten steht, auch wenn durch das Vorhaben mindestens drei Reviere ihrer Eignung entzogen werden.
Die Maßnahmen sind wegen ihrer Lage, ihrer Charakteristik und ihrer Größe geeignet, die Funktionalität der vorhandenen und der benötigten Lebensräume für die Art zu wahren.
Die Störungstatbestände können ausgeschlossen werden.

Den Feldschwirl trifft durch das Vorhaben neben dem oben genannten potentiellen Tötungsverbot auch das Verbot der erheblichen Störung durch Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, in dem die Eignung seiner Habitate durch Flächeninanspruchnahme und Störung in der Nähe des Verkehrs auf der neuen Straße schrumpft. Rechnerisch ergibt sich daraus der Verlust eines Brutrevieres.
Der Vorhabenträger sieht mit der vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme 5 A_{CEF} die Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft auf Usedom vor, die dem Feldschwirl die Möglichkeit gibt, im angestammten Lebensraum trotz der Störung auf geeignete Flächen zur Brut und Jungvogelaufzucht auszuweichen.
Da der Feldschwirl in jedem Jahr neue Nester anlegt, ist das Ausweichen für ihn im Lebensrhythmus Normalität, sobald er geeignete Bedingungen vorfindet.
Mit der Anlage der Maßnahme 5 A_{CEF} werden bis dahin suboptimale Lebensräume deutlich verbessert, so dass die Annahme dieser Fläche als Revierfläche sehr wahrscheinlich ist.
Der Störungstatbestand wird ausgeräumt.

Der Feldsperling gilt in Mecklenburg-Vorpommern als häufig, wird aber dennoch wegen der Listung auf den Roten Listen Deutschlands und in MV betrachtet.
Er ist im Vorhabenbereich mit 95 Brutpaaren, die sich schwerpunktmäßig in den Kleingartenanlagen am Zieseberg befinden, gezählt worden. Neben der Gefährdung durch Beseitigung von Nestern und bruthöhlen, s. o. gilt dem Feldsperling gegenüber die Möglichkeit, dass sich der Verbotstatbestand der erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verwirklicht, da nicht nur Bruthöhlen und Nester unmittelbar vernichtet werden, sondern auch Revierlebensraum vorhabenbedingt entzogen wird.
Die Ausgleichsmaßnahem 3 A_{CEF}, „Ausbringen von Fledermauskästen und Nistkästen für Höhlenbrüter“, die nach vorläufiger Anordnung der Planfeststellungsbehörde bereits seit Frühjahr 2020 umgesetzt ist, dient als Angebot an Ersatznistquartieren für den Feldsperling. Als Höhlenbrüter, der sich im Raum der Ausgleichsmaßnahme aufhält, dürften diese Nistkästen schnell,

und damit rechtzeitig vor Baubeginn, angenommen werden. Der Störungstatbestand der erheblichen Störung wird wirkungsvoll ausgeschlossen.

Das Vorhaben greift in Lebensräume der nachgewiesenen Grauammer ein, die als Besiedlerin von Grünlandbereichen größtenteils auf Usedom in den Ackerlandschaften zwischen Sauzin und Mahlzow angetroffen wird.
Durch die Trasse wird der Lebensraum in seiner Eignung als Brut- und Aufzuchtshabitat durch die bauliche Anlage und in Relation zu den Effekt- und Fluchtdistanzen der Grauammer zum Straßenbetrieb verkleinert und gestört. Das betrifft den Raum von möglichen bis zu drei Brutpaaren. Sowohl der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 als auch der Nr. 3 BNatSchG sind hier einschlägig.
Mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 4 A_{CEF} wird ein ausreichend großes und multifunktionales Ersatzhabitat für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südöstlich von Mahlzow, also inmitten des von der Gramammer besiedelten Raumes, geschaffen. Auch die Maßnahme 5 A_{CEF} zur Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom besteht für die Grauammer tatsächliche und wirksame Ausweichmöglichkeit zur Revierbildung und zum Ausweichen eines möglichen Populationsdruckes. Die Funktionalität des räumlichen Zusammenhangs zwischen Flächenentzug und Ausgleich bleibt gewährleistet. Der Erhaltungszustand der Population bleibt erhalten.

Der Kleinspecht ist, wie auch der Star, im Vorhabengebiet nachgewiesener Bewohner von Höhlen und Höhlenbäumen. Besonders geeignete Quartiere befinden sich in den Kleingartenanlagen am Zieseberg und im Wäldchen nördlich des Bahnhofs, das in den Park Belvedere übergeht. Stare mit ihrem großen Aktionsradius sind auch auf der Alten Schanze in angetroffen worden.
Die Habitate der beiden Arten ähneln sich, wenn auch sie verschiedene Nahrungsverhalten zeigen.
Vorhabenbedingt sind Kleinspecht und Star durch Zerstörung von Nestern in Bruthöhlen gefährdet, s.o.
Aber auch in den Effekt- und Fluchtdistanzen zum Vorhaben werden Lebensräume erheblich gestört, so dass die Bruthabitatseignung abnimmt.
Mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF}, dem Ausbringen von Fledermauskästen und Nistkästen als Ersatzquartiere, werden artspezifisch geeignete Höhlen angeboten, die im Baumbestand der Alten Schanze aufgehängt werden.
Mit dieser Ausgleichsmaßnahme wirksam gegen Bruthöhlenverlust der Stare angegangen, die hier bereits angetroffen wurden, zumal bekannt ist, dass die Vögel relativ unspezialisiert Brut-

höhlen annehmen und nicht an Revier gebunden sind. Mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme, die bereits seit Anfang 2020 genehmigt und umgesetzt ist, wird der Verbotstatbestand bzgl. der Stare sicher ausgeschlossen.
Ob die Ausbringung der Nisthilfen auf der Alten Schanze als geeignetes Instrument für am Zieseberg lebende Kleinspechte gewertet werden kann, ist nach den Unterlagen des Vorhabenträgers nicht ohne Weiteres klar.
Unter Heranziehung von angegebenen Quellenangaben des Vorhabenträgers zu den Vögeln Mitteleuropas, dort speziell zum Kleinspecht, ist jedoch für die Planfeststellungsbehörde die Wahrscheinlichkeit nachvollziehbar, die der Vorhabenträger selbst in Ansatz gebracht hat, dass die Kleinspechtpopulation am Zieseberg, die Brutrevierverluste erleidet, die angebrachten artspezifischen höhlenartigen Nisthilfen am Ostufer der Peene/Alte Schanze annehmen wird und als Ausgangsort für das Herstellen eigener Bruthöhlen an Altbaumbeständen im Gebiet der Alten Schanze nutzen kann.
Die durchschnittliche Reviergröße von Kleinspechten liegt zwischen 50 und 100 Hektar. Diese Nahrungsreviere werden jedoch während der Brutzeit auf einen intensiv genutzten Kernbereich eingeengt. So kann mit Sicherheit angenommen werden, dass bei Bruthöhlenverlust vor Beginn der Brutzeit Kleinspechte nach im Revierbereich gelegenen neuen Höhlen suchen und auf der Alten Schanze finden werden, auch wenn zwischen den beiden Lebensräumen die Peene als Gewässer liegt. Diese wird durchaus überflogen und stellt keine Trennung zwischen Festland und Insel als Lebensraum des Kleinspechtes dar. Die Alte Schanze als gut geeignetes Habitat für Kleinspechte kann so entwickelt werden, zumal dort kein Populationsdruck herrscht.
Auch für den Kleinspecht kann vom Nichteintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgegangen werden.
Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population tritt nicht ein.

Neuntöter sind im Vorhabenumfeld über das gesamte Projekt verteilt nachgewiesen worden. Es befinden sich ca. 20 brutreviere in den typischen Bruthabitaten Hecken und Dorngebüschen, die teilweise abgeräumt werden müssen. Die Nestverluste sind oben bereits abgehandelt. Daraus mögliche Tötungsverbote werden über die Vermeidungsmaßnahme 1.1 V_{CEF} abgewendet. Dennoch besteht durch das Vorhaben und seinen Wirkungen in den Effektdistanzen für den Neuntöter die Möglichkeit der erheblichen Störung während der Brut- und Aufzuchtszeit. Die Habitateignung nimmt durch das Vorhaben und den Verkehrsbetrieb ab, es werden berechnet zwei Brutreviere derart beeinträchtigt, dass die Fortsetzung der Nutzung unwahrscheinlich ist. Der Vorhabenträger sieht deswegen für die Neuntöterpopulation eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme vor, (7 A_{CEF}), mit welcher die Habitatbedingungen für die Vögel des Offen- und Halboffenlandes, auch die Neuntöter als Heckenbewohner mit angrenzenden Offenlandstrukturen, geeignet und rechtzeitig vor den Brutrevierverlusten ein Ersatz angeboten wird, so dass die

Störung als nicht mehr erheblich bewertet werden kann.
Mit dem Ausgleich 4 $A_{CEF,}$ einer Entwicklung eines Ersatzhabitates südlich Mahlzow erhalten die gestörten Neuntöter im vom Vorhaben erheblich gestörten Revier in der Ackerlandschaft bei Mahlzow gleichermaßen eine geeignete Möglichkeit zur Fortsetzung der Reproduktion.
Die lokale Population der Neuntöter wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Die Funktionalität des räumlichen Zusammenhangs an Lebensraum für die Art bleibt gewährt.
Ein Verbotstatbestand kann ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsraum nahe des Vorhabens im Bereich der Ziese, auf dem Zieseberg sind zwei Brutreviere des Rebhuhns nachgewiesen. Auf Usedom sind Rebhühner im Vorhabenraum nicht nachweisbar.
Neben der bereits oben abgehandelten Verwirklichung des Tötungsrisikos durch Abräumen von Nestflächen bei der Baufeldfreiräumung besteht die Möglichkeit, dass Rebhühner während der Fortpflanzungs- und Aufzucht, Mauser und Überwinterungszeiten erheblich gestört werden, was nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verboten ist.
Die Störung tritt wegen der Unterschreitung der Effektdistanzen von Rebhühnern gegenüber Straßenlärm und Straßenverkehrsbewegungen ein. Ein angetroffenes Rebhuhnrevier befindet sich innerhalb der 300 m-Zonen-Effektdistanz, die für Rebhühner angenommen wird. Hier wird das Brutrevier gestört, ggf. aufgegeben.
Zum Ausgleich und Wahrung des lokalen Zustands der Population plant der Vorhabenträger die Maßnahme 7 A_{CEF}, die südlich von Wolgast gelegen ist und als Kompensationsmaßnahme geeignet ist, das gestörte Rebhuhnrevier aufzufangen. Die Funktionalität des Räumlichen Zusammenhangs zwischen dem gestörten Revier und der Ausgleichsmaßnahme ist gegeben, so dass die Annahme der Ausgleichsfläche als gegeben prognostiziert werden kann und die Verwirklichung des Störungstatbestandes ausschließt.
Auch der mögliche Störungstatbestand des Entnehmens, Zerstörens oder der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Rebhuhns nördlich des Zieseberges wird mit der Maßnahme 7 A_{CEF} wirksam verhindert.

Mit der bereits umgesetzten Ausgleichsmaßnahme ist das Potential zur Wirksamkeit im zeitlichen Kontext zur Baufeldfreimachung optimal gegeben.

Die gefährdete Art Rotmilan weist drei Brutplätze nahe des Vorhabens der B 111 auf, wovon zwei auf der Insel Usedom liegen und der Dritte nördlich der B 111 alt.
Die Jagdhabitate sind neben dem Peenestrom die Grünland-Offenladflächen in den jeweiligen Bereichen der angestammten Nester. Eine Zerstörung der Brutplätze durch das Vorhaben wird

nicht eintreten, da diese zu weit vom Baufeld entfernt liegen. Eine Verwirklichung des Tötungsverbots bleibt denkbar dadurch, dass Rotmilane Mäuse jagen die sich gerne und gehäuft in Straßennbenenflächen leben bzw. dort Aas nach Kollisionstot durch Kfz liegt, das gerne als Nahrung angenommen wird. Rotmilane halten sich daher häufig direkt neben befahrenen Straßen auf, um Nahrung zu finden. Bei Anflug oder Wiederauffliegen an der Straße besteht erhöhte Kollisionsgefahr für die Vögel. Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass Rotmilane beim Jagdflug über der Peene in den Straßenverkehr auf der Brücke fliegen.
Das Tötungsverbot wird wirksam mittels der Maßnahmen 1.4 V_{FFH} und 1.8 V_{CEF} verhindert, indem die potentiellen Beuteflächen neben dem Straßenraum nicht entwickelt werden und an Attraktivität für Rotmilane verlieren. Durch die Kollisionsschutzwand werden die Vögel außerdem vor Hineinfliegen in den Verkehrsraum über der Peene im Zuge von Jagdflügen abgehalten.
Neben der Abwendung des Tötungsrisikos für Rotmilane durch die genannten Vermeidungsmaßnahmen sieht der Vorhabenträger für diese Art vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vor: 4 A_{CEF}, 5 A_{CEF} und 7 A_{CEF}. Alle Maßnahme bieten neu zu entwickelnde Habitate an, in denen für Rotmilane Ausweichmöglichkeiten zur Nahrungssuche entstehen, die die verlorengehenden Bereiche in den Effekt- und Fluchtdistanzen durch die Straße zu den angestammten Jagdhabitaten ersetzen. So kann sowohl dem Tatbestand eines etwaigen Störens der Vögel während der Fortpflanzungszeit am angestammten Brutplatz als auch dem erheblichen Stören durch Entnahme, Zerstörung oder Beschädigung der Fortpflanzungsstätten entgegengetreten werden.
Die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang ist mit den genannten, inzwischen schon vorzeitig angelegten Ausgleichsmaßnahmen gewahrt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population tritt nicht ein, vielmehr kann sogar angenommen werden, dass mit den vorgezogenen Maßnahmen die Bedingungen für den Rotmilan verbessert werden.
Die Planfeststellungsbehörde hat an dem Konzept des Vorhabenträgers nichts auszusetzen.

Für das Schwarzkehlchen als im Vorhabenbereich angetroffene Brutvogelart – bevorzugte Quartiere sind entlang der Ziese und Peene in den Gewässerrandbiotopen und nördlich der B 111 alt auf Usedom – wird die Verletzung des Störungsverbotes in der Aufzuchts-, Mauser- und Überwinterungszeit befürchtet.
Im Raum des Vorhabens wird ein Brutrevier graduell betriebsbedingt gestört, das sich in der Nähe des Straßenabschnittes des Vorhabens mit < 10.000 Kfz/Tag befindet, also eine recht kurze Effektdistanz aufweist.
Wegen der möglichen Störung hier wird über die vorgezogene Maßnahme 5 A_{CEF} auf Usedom Ausweichshabitatmöglichkeit geschaffen, die von der Art prognostisch angenommen wird, was insbesondere durch das beobachtete Zuwachsgeschehen der Art auch im Untersuchungsraum herleitbar ist. Vollständige abgedeckte Ausnutzung potentieller Lebensräume durch Schwarzkehlchen liegen nicht vor, auch wenn die Verbreitung im Gebiet als hervorragend eingeschätzt

wird. Die Tiere besetzen jedes Jahr verschiedene Brutplätze und bauen ihre Nester neu. Innerhalb des Aktionsradius werden sie daher die Ausgleichsmaßnahem finden und annehmen, sollten sie sich durch die graduelle Störung im angestammten Brutrevier gestört fühlen.
Der lokale Erhaltungszustand der Population wird nicht gefährdet. Der Störungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ausgeschlossen.
Auch eine erhebliche Störung durch Entnahme , Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Schwarzkehlchen durch Minderung der Habitatseignung wegen Straßenverkehr auf der neuen Trasse auf Usedom kann ausgeschlossen werden, da mit der Maßnahme 4 A_{CEF}, südöstlich von Mahlzow Ersatzhabitate für die Vogelarten des Offenlandes und Halboffenlandes, zu denen das Schwarzkehlchen zählt, wirksam geeignete Lebensräume erschlossen werden, die in einem funktionalen Zusammenhang mit dem gestörten Revier stehen und so das Fortbestehen des nachgewiesenen Brutrevieres garantieren.
Das Schwarzkehlchen bleibt durch das Vorhaben in seiner Art im Vorhabnesraum unbeschädigt.

Die Sperbergrasmücke wurde mit fünf Brutpaaren im Untersuchungsgebiet kartiert. Vier reviere befinden sich auf dem Festland, eines auf Usedom.
Durch das Vorhaben kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich Störungstatbestände mit Auswirkungen auf die Fortpflanzungs-, Aufzuchts-, Mauser oder Überwinterungszeiten bestätigen. Durch betriebsbedingte Störungen wird möglicherweise ein Revier, das sich innerhalb der relevanten Effektdistanz zur Straße von unter 100 m befindet, in der Nutzbarkeit deutlich reduziert. Es kann aufgegeben werden. Um der Sperbergrasmücke Ausweichmöglichkeiten für neue Revierbildung anzubieten, sieht der Vorhabenträger die Maßnahme 7 A_{CEF} vor, die auch für den Neuntöter angelegt wird. Sperbergrasmücken und Neuntöter leben häufig vergesellschaftet und finden hier wieder gemeinschaftlich nutzbaren Raum.
Zusätzlich kann auch die Maßnahme 4 A_{CEF} südlich Wolgast durch die Sperbergrasmücke angenommen werden.
Es darf zu Recht für die Sperbergrasmücke angenommen werden, dass kein Verbotstatbestand zutrifft.

In der Gesamtschau die Brutvögel betreffend trägt die Planfeststellungsbehörde die Schlussfolgerung des Vorhabenträgers mit, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, sofern sie einschlägig werden könnten, mittels artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen oder der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden können und eine weitergehende Betrachtung der im anderen Fall erforderlich werdenden Prüfung einer Ausnahmeerteilung außen vor bleibt.

Europäische Vogelarten Zug- und Rastvögel

Die in der Relevanzprüfung ermittelten vertieft zu behandelnden Rast- und Zugvogelarten werden einer artenschutzrechtlichen Beurteilung unterzogen. In der nachfolgenden Abprüfung der Verbotstatbestände erfolgt eine einzelartbezogene Betrachtung für ggf. betroffene Vogelarten mit regelmäßigen Rast- und Ruheplätzen im Vorhabenbereich, solchen Vogelarten, die in nennenswerten Anzahlen rastend oder überfliegend nachgewiesen wurden, und weiteren Arten, die sich aufgrund der Habitatbesiedlung nicht in einer Gilde bewerten lassen.
Die vorgenommene Abschichtung ist mit der beteiligten Fachbehörde StALU erörtert und wird mitgetragen.

Ungefährdete und weit verbreitete Arten werden, soweit eine Beeinträchtigung bereits in der Relevanzabschichtung nicht ausgeschlossen werden konnte, werden in fachlich zusammenfassbaren Gilden betrachtet.
Keine Betrachtung erfolgt für Rast- und Zugvogelarten, die selten im Gebiet auftreten bzw. nur sehr vereinzelt nachgewiesen wurden, die nur sporadisch und kurzfristig mögliche Rast- und Ruhestätten mit wenigen Individuen nutzen oder deren Ruhestätten sich nicht im Umfeld des Vorhabens befinden, keine Gewässerbindung aufweisen und deren Interaktionen i. d. R. strukturgebunden an Land erfolgen.

Für diese Arten kann ausgeschlossen werden, dass die Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zum Tragen kommen.
Das StALU hat die Bedenken zum Bewertungsansatz zu den Orientierungswerten für Störradien bezogen auf nachgewiesene Zug- und Rastvögeln zunächst vorgetragen, nach Erläuterung des Vorhabenträgers in der Erörterung jedoch für erledigt erklärt.
Die Störradien in der Tabelle 13 AFB (s. auch Unterlage 12.2.2 Artenschutzkarte) sind entsprechend der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr Tabelle 20, S. 32 aufgeführt und in den jeweiligen artbezogenen Prüfungen (Artenblätter) berücksichtigt.

Da der BMBVI keine Angaben zu Effektdistanzen der Zug- und Rastvogelarten vorgibt, kann dem Vorhabenträger nicht entgegengehalten werden, hier keine gezielte Betrachtung in Hinblick auf die Distanzen, in die das Bauwerk Peenebrücke wirkt und Störungen für Zug- und Rastvögel erzeugen könnte, vorgenommen zu haben.
Die methodische Herleitung der Störungswirkung durch das Bauwerk ist in der Unterlage dargestellt (vergl. U 12.2. Ziffer 5.2.2). Es gibt eine Annäherung über die tatsächlichen Verhaltensgewohnheiten bei rastenden Vögeln und auf dem Vergleichswege herangezogenen Kenntnisse anderer großer Brücken über Zuglinien von Zugvögeln und den Verhaltensgewohnheiten der

Zugvögel sowie zu beachtender Umstände wie Wetter alles im Kontext mit den Bauwerksparametern. Seitens der beteiligten Fachbehörden ist diese Herangehensweise akzeptiert. Die Planfeststellungsbehörde beanstandet dieses Heranarbeiten an die Bewertungsgrundlagen nicht, zudem ist keine gängige Alternative oder sogar Konvention zur Bewertungsmethode der Wirkungen eines Bauwerks auf durchziehende und rastende Vögel bekannt, die es anzuwenden gälte.

Hinsichtlich der Zug-und Rastvögels steht im Fokus des potentiellen Tötungsverbots das Kollisionsrisiko der fliegenden Arten mit dem Brückenbauwerk.
Um schon weit im Vorfeld den Tatbestand des Tötungsverbotes zu reduzieren wurden durch den Vorhabenträger projektimmanente Vermeidungs- und Minderungsaspekte eingeplant. Dazu gehören die Umplanung der ursprünglich vorgesehenen Brückenkonstruktion mit aufgelösten Tragwerkstrukturen durch Tragseile, die aufgrund des vorhersehbaren Kollisionsrisikos ausgeschlossen und mit einer Brückenkonstruktion mit vollwandiger Tragwerkstruktur ersetzt worden sind. Die geplante Brücke ist insgesamt so konstruiert, dass eine erhöhte Kollisionsgefährdung durch den Verkehr und die geschlossene Tragwerkskonstruktion ausgeschlossen werden kann und dass keine Attraktionswirkung entsteht. Das Kollisionsrisiko ist dadurch weitestgehend minimiert.
Es wird auf Beleuchtung verzichtet, da diese eine gewisse Anlockwirkung auf Vögel bei schlechter Sicht ausübt, wie an anderen Brücken beobachtet.
Durch eine Höhe von 42 m über MW besteht die Möglichkeit des Unterfliegens.
Von der Peenestrombrücke geht auf der Grundlage der getroffenen Vermeidungsmaßnahmen, des derzeitigen Kenntnisstandes und angesichts der relevanten Merkmale des betroffenen Artenspektrums unter normalen Umständen kein erhöhtes Kollisionsrisiko aus. Allerdings ist bei hohen Windgeschwindigkeiten zu erwarten, dass trotz des dann insgesamt verringerten Fluggeschehens Kollisionsopfer mit erhöhter Wahrscheinlichkeit auftreten könnten.
Die Herleitung der Kollisionsanalyse wurde durch das StALU als unzureichend betrachtet.
Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche Materialien der Planfeststellungsunterlage sowie die umfangreichen Erläuterungen des Vorhabenträgers in der Erörterung dazu in die Abwägung eingestellt. Das Modell der Kollisionsgefährdungsanalyse ist nachvollziehbar und geeignet. Der Vorhabenträger hat die sehr umfangreichen Untersuchungen zur Kollisionsanalyse durch aktuelle Daten aus 4/2018 ergänzt die der Fachbehörde unter Unterlage 1/ Anlage 2, Unterlage 12 und im Materialband unter M 2.4.6.2 Teil 1 und 2 zugänglich waren. Die entgegengehaltenene Kritik wird damit zurückgewiesen.
Für kritische Arten wird abschließend nach Vorhergesagtem und der danach vorgenommenen Auswahl geprüft, ob sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko jeweils konkret für eine Art in signifikanter Weise gegenüber dem allgemeinen Lebensrisiko erhöht.

Aus den verbliebenen Kreis der zu betrachtenden Arten an Zug- und Rastvögeln sind zu nennen Gänsesäger, Zwergsäger, Mittelsäger, Waldsaatgans, Weißwangengans Zwergschwan, Höckerschwan, Singschwan, Nördlicher Goldregenpfeifer, Seeadler, Silberreiher Kormoran und Kranich.

Die artspezifische vertiefende Betrachtung der Arten ergab gemäß den Ergebnissen des Artenschutzfachbeitrages einen Ausschluss des Tötungs- oder Störungsverbotstatbestandes einschließlich genauer Betrachtung des Kollisionsrisikos an der Brücke für den Nördlichen Goldregenpfeifer, den Mittelsäger, den Silberreiher und den Zwergschwan.
Eine weitere Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt nicht, da keine Fehldeutungen oder Annahmen erkennbar sind.

Für die Zug- und Rastvogelarten Kormoran, Kranich und Seeadler wird zwar ein Kollisionsrisiko angenommen, dieses aber mit ausführlicher Begründung zu jeder einzelnen Art und deren Spezifika wie u.a. typischen Flugverhalten und Verhalten bei Schlechtwetterlagen und Verweis auf die Errichtung der 4 m hohen Kollisions- und Irritationsschutzwand auf der Peenebrücke, (Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{FFH}), überzeugend als nicht erhöht signifikant bewertet.
Dem ist nichts entgegenzusetzen.
Für diese Arten wird an dieser Stelle eine Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen.

Neben dem potentiellen Kollisionsrisiko bestehen darüberhinaus für einige der aus der Abschichtung verbleibenden Arten weitere Risiken der Tötung oder erheblichen Störungen, die den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BNatSchG zu verwirklichen geeignet sind. Diese wirken sich aus als Beeinträchtigung der Vögel in ihrem Rastgebiet, das der Vorhabenträger auch herangezogen hat.

Zur angenommenen Verteilung der Rastvögel im Rastgebiet durch den Vorhabenträger hat das StALU in seiner Stellungnahme Bedenken hinsichtlich des gutachterlichen Ansatzes einer Gleichverteilung von rastenden Vögeln innerhalb der Rastgebiete im Umfeld der geplanten Brücke geäußert. Das StALU erkennt eine Aufteilung des gesamten Rastgebietes in vier verschiedenen Zonen, die je nach Witterungsverhältnissen u.a. verschieden intensiv genutzt würden.
In der Erörterung der unterschiedlichen Standpunkte des StALU und des Vorhabenträgers wurde herausgearbeitet, dass sich seit 2011 das Gesamtrastgebiet nicht mehr in vier Zonen aufteilt. Die Kartierung des Rastgebietes ab den Datenerhebungszeiten 2011 differenziert jedenfalls nicht mehr in vier Unterzonen. Es werde laut Vorhabenträger jetzt rein praktisch nicht

mehr möglich sein, das gesamte Rastgebiet in vier Zonen einzeln zu betrachten und zu bewerten.
Die gewählte Betrachtungsweise stellt eine Annäherung an einen Durchschnitt dar.
Die vier Zonen, die in Kartierung vor 2011 eine Rolle spielen, werden so nicht mehr erfasst.
Die Nutzung von Rastgebieten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren, dazu gehört neben dem Nahrungsangebot (jeweilige Feldfrucht), Störungen ggf. auch durch das Wetter. Zudem sind Interaktionen auf den jeweiligen Flächen möglich. Weiterhin müssten Daten zu den weiteren zu betrachtenden Einflussfaktoren vorliegen, um jedes Gebiet getrennt zu betrachten, was zu einem unverhältnismäßigen Aufwand führen würde.
In der Erörterung wurde dieser Punkt mangels anderer Daten als erledigt erklärt.

Der StALU hat Bedenken hinsichtlich der Belastbarkeit der gutachterlichen Aussage in den Planunterlagen zu freien Ausweichräumen für Zug- und Rastvögel geäußert.
Durch Erwiderung und ergänzende Erläuterung des Vorhabenträgers im Erörterungstermin wurde auch auf die Kartierung des LUNG aus den Jahren 2008 und 2009 zur Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für überwinternde Wat- und Wasservögel herangezogen habe. Diese Kartierungen weisen bereits aus, dass der Raum, in dem die Durchschneidung des Rastgebietes durch das Vorhaben geplant sei, als nicht besonders mittel- bis hochwertig dargestellt sei. Im Umfeld zum Vorhaben, nämlich dem gesamten Verlauf des Peenestroms, dem Kleinen Haff und der Peenemündung, werde eine Bewertungsstufe 2 und 3 gemäß der LUNG-Karte ausgewiesen.
Das StALU hat mangels gegenläufiger Argumente und Erkenntnisse zur angenommenen Qualität der Ausweichräume die Bedenken für erledigt erklärt. An der Plausibilität der Herleitung der Geeignetheit von Ausweichräumen bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken.
Auf die Anlage IV zur FFH-VP SPA Kap. 2.2 S.32 ff und die Abwägung unter Punkt 3.2.5.3.3 wird verwiesen.

Der Gänsesäger wird zwar als kollisionsgefährdet betrachtet, unter Berücksichtigung der artspezifischen Verhalten bei Zug und in Sturm- und Schlechtwetterphasen und der Vermeidungsmaßnahme Kollisionsschutzwand verbleibt nach erkennbarer Prognose kein herleitbares signifikant erhöhtes Tötungsrisiko.
Der Gänsesäger könnte neben dem potentiellen Tötungsrisiko aber auch einer erheblichen Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzuchts-, Mauser- oder Wanderungszeiten unterliegen, da das Bauwerk und darauf befindliche Verkehr das geeignete Habitat der Gänsesäger verkleinert, zum einen flächenmäßig, zu anderen durch Störreize, die über den reinen Bauwerksbereich hinaus einwirken.
Der konkrete Flächenverlust durch die Brücke beträgt ca. 0,8 ha unterhalb der Brücke und ca.

14,5 ha Abnahme der Habitateignung um 75 %. Der Gänsesäger beansprucht rund um das Vorhaben ca. 331, 9 ha Fläche, als Winterrastplatz.
Es kann zutreffend davon ausgegangen werden, dass diese Gesamtfläche ausreicht, den durch das Vorhaben in seiner Eignung als Lebensraum des Gänsesägers wertgeminderten Anteil aufzufangen, ohne eine erhebliche Störung zu verursachen. Im Übrigen stehen die Gänsesäger in regelmäßiger Austauschbeziehung zu weiteren Rastplätzen im Greifswalder Bodden, dem Achterwasser und dem Stettiner Haff.
Die optischen und akustischen Störreize, die die Abnahme der Habitateignung mit bedingen würden, werden durch die blickdichte Schutzwand abgeschirmt und strahlen nicht auf die Wasserflächen und darüber liegenden Raum aus. Aus Beobachtungen ist bekannt, dass sich Gänsesäger an bauliche Bedingungen, die dauerhaft vor Ort sind, gewöhnen und durch die Brücke als Anlage keine endgültige Scheuchwirkung verursachen wird.
Baubedingte Störungen können zu einer temporär veränderten Raumnutzung des Gesamtlebensraums der Gänsesäger führen. Angesichts der großflächigen Verfügbarkeit von Habitaten und der nicht unter Druck leidenden lokalen Population wird diese temporäre Beeinflussung eines kleinen Bereiches als nicht geeignet bewertet, das Störungsrisiko mit erheblichen Effekten auf die Population oder Einzelexemplare der Art relevant auszulösen. Während der Bauzeit sind es auch nur punktuelle Bauarbeiten sukzessive an einzelnen Pfeilern, dazu von schwimmenden Geräten aus, welche von ihrer Grundkonzeption gewohnten Schiffen gleichen. Sollte es wegen Störungen zur Vermeidung des Gebietes vor Wolgast kommen, wird dieses Vermeiden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder vollständig aufgegeben.
Der Gänsesäger wird außerdem in dem Schutzaspekt „Entnahme, Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ gefährdet.

Dabei geht es - wie schon vorstehend betrachtet – um Lebensraumverluste für den Gänsesäger durch die Brücke und die Wirkungen aus dem Straßenverkehr. Der Rastschwerpunkt des Gänsesägers unterfällt hier dem Begriff der Ruhestätte, so dass eine Relevanz auftreten könnte.

Die bau- und anlagebedingten Wirkungen, s. o. werden als nicht erheblich bewertet. Das gilt gleichermaßen in Hinblick auf die Auswirkungen auf die Rastflächen, die sich im Umfeld des Vorhabens befinden.
Es kann insgesamt konstatiert werden, dass gegenüber dem Gänsesäger kein Verbotstatbestand verwirklicht wird.

Von den beiden Unterarten der Saatgans ist die Wald-Saatgans bestandsgefährdet und wird deshalb artbezogen bewertet.

Überregionaler Vogelzug

Hinsichtlich der Relevanz des Vorhabens als Faktor, der der Beurteilung der Verwirklichung des Tötungs- und Störungsverbots des § 44 Abs. 1 BNatSchG für den überregionalen Vogelzug zu Grunde liegt, schichtet der Vorhabenträger in den Gruppen der überregional ziehenden Vogelarten ab. Der Vorhabenträger bezieht sich hierbei auf diverse Fachgutachten und Fachbeiträge, die in Unterlage 12.2.1 und den Materialbänden nachgewiesen sind. Die Vorgehensweise ist zulässig, s.o..

Die Fachbehörde StALU hat zunächst Bedenken hinsichtlich der artenspezifischen bzw. artengruppenspezifischen Darstellung des Kollisionsrisikos geäußert. Es sei von einer systematischen Gefährdung durch die Zerschneidung bedeutender faunistischer Verbindungswege (überregionaler Vogelzug) und einer vorhabenbedingten signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen. Gefordert werden die rechtlichen Anforderungen an die Signifikanz gutachterlich zu überprüfen und zu untersetzen.

Der Vorhabenträger unterstützt in seiner Erwiderung und durch Erläuterungen in der Erörterung die Aussage, dass der überregionale Vogelzug vor allem in Ost-West-Richtung entlang der Insel Usedom, den Boddengewässern und angrenzenden Meeresbereich, also damit nicht in Parallellage zum Peenestrom, ausgerichtet ist. Er verweist auf die Karte des LUNG mit dem Titel „Relative Dichte im Vogelzug MV“. Die Darstellung auf der Karte datiere zwar auf 1996. Dem Artenblatt ist zu entnehmen, dass eine Aktualisierung im Jahre 2013 stattgefunden hat.

Eine Annäherung an die bedeutsame Signifikanzschwelle im Verlauf des Peenestroms kann nicht angenommen werden. Einzige Ausnahme stellt die Gruppe der Säger dar, die sich in ihrer Zugrichtung am Verlauf des Peenestroms orientiere – also eher in Nord-Süd-Richtung.

Für die Säger hat der Vorhabenträger daher eine detaillierte Betrachtung in der Kollisionsrisikoanalyse vorgenommen. Verweis auf Unterlage 12.2.1 AFB Kap. 4.2.3.

Auf die Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{FFH} wird verwiesen.

Das StALU hat die Bedenken nach den erweiterten Ausführungen des Vorhabenträgers in der Erörterung als erledigt erklärt.

Die Herangehensweise des Vorhabenträgers ist für die Planfeststellungsbehörde tragbar und wird als fachlich vertretbar betrachtet, insbesondere nach der fachlich vertieften Auseinandersetzung zur Thematik mit der zuständigen Fachbehörde. Sie wird für die Bewertung weiterverfolgt.

Eine vergleichsweise geringe Bedeutung ist für Greifvögel abzuleiten. Ein gebündelter Greifvogelflug erfolgt deutlich westlich des Vorhabens jeweils von Südschweden kommend über die dänischen Inseln (Seeland, Mon, Falster, Lolland) und Fehmarn (sogenannte „Vogelfluglinie“)

und in Richtung Rügen.Thermiksegler, wie Greifvögel, meiden den Überflug über das offene Meer und nutzen daher die kürzesten Seepassagen, die westlich vom Vorhaben liegen. Da ziehende, die Thermik ausnutzende Greifvögel aufgrund ihrer Tagaktivität und ihrer sehr guten optischen Wahrnehmung die Bauteile des BW 05 mit großer Wahrscheinlichkeit sehr gut und frühzeitig erkennen können und zudem aufgrund ihrer Flughöhe (Ausnutzen der Thermik) relativ hoch fliegen, spielt das Kollisionsrisiko dieser Arten mit dem BW 05 keine Rolle.
Kraniche ziehen ebenfalls mehrheitlich weiter westlich und nutzen von Skandinavien kommend die Route Südschweden und Rügen zum Festland. Daher ist die Bewertung des Kollisionsrisikos von Kranichen mit dem BW 05 von nachrangiger Bedeutung.

Aufgrund des bekannten Flugverhaltens der Limikolen bei 2.000 m Höhe als mittlerer Flughöhe ist das Kollisionsrisiko mit dem BW 05 für diese Vogelgruppe der Zugvögel ebenfalls von nachrangiger Bedeutung.

Für viele ziehende Wasservögel (Feldgänsen, Gründelenten und Säger) liegt der Peenestrom in der Hauptzugrichtung Nord-Süd. Zudem bilden Küstenlinien und Wasserläufe Flugleitlinien, denen sie gerne folgen. Zur Beurteilung des Kollisionsrisikos sind jedoch nicht alle Arten gleichermaßen relevant.
Bzgl. der Gründelenten erfolgte auf Grundlage der in BAIRLEIN et al. (2014) dargestellten Zugwege eine zusätzliche Artenabschichtung. Als danach verbleibend relevant eingestuft wurden Krick-, Löffel-, Spieß- und Stockente.

Anhand der Häufigkeit vor allem ziehender skandinavischer Brutvögel (betr. meist Singvogelarten) und der Analyse zu Zugrouten wurden durch den Vorhabenträger die erfassten und potenziell bedeutsamen Vogelarten für das Untersuchungsgebiet zusammengestellt (s. Tabelle 15 Unterlage 12.2.1). Ergänzt wurde die Tabelle mit den Ergebnissen der Radaruntersuchung, des Vorhabenträgers in einer Feldbeobachtung zur Plausibilisierung im Jahr 2017, wobei die Ergebnisse nicht eindeutig dem überregionalen Vogelzug zugerechnet werden können. Ergänzend ist in der Tabelle aufgeführt, ob es sich um Tagzieher und/oder Nachtzieher handelt.
Die Bedenken seitens des StALU zu dem Kollisionsrisiko von überregional fliegenden Vogelzügen aus der Brutvogelkategorie wurden nach Erwiderung und ergänzender Erläuterung des Vorhabenträger in der Erörterung für erledigt erklärt.

Zwar können weitere Arten im Untersuchungsgebiet als Zugvögel unregelmäßig und/oder in vergleichsweise geringer Individuenzahl auftreten, jedoch wird davon ausgegangen, dass der Verbotstatbestand der Tötung gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Kollision mit Bauteilen des BW 05 und mit auf dem BW 05 fahrenden Kfz für solche Arten nicht einschlägig ist.

Diese Wertung wird durch die Planfeststellungsbehörde mitgetragen, zumal zum einen die gewählte bautechnische Lösung der Brückenkonstruktion als Zügelgurtbrücke mit gewähltem Tragwerkskörper für die Aufnahme der Fahrbahn ein für die Vögel weithin sichtbares Hindernis, das umflogen wird, und zum weiteren die Vermeidungsmaßnahme Kollisionsschutzwand mit in die Wertung eingestellt ist. Die Brücke bleibt nachts unbeleuchtet und übt so keinen Lichtanziehungspunkt für Nachtzieher aus.
Die Voraussetzung für eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos, dass das Risiko über die „Verwirklichung sozialadäquater Risiken“ bzw. das „allgemeine Lebensrisiko“ hinausgehen muss, mit den genannten Vermeidungsfaktoren nicht erreicht wird, betrachtet die Planfeststellungsbehörde das Tötungs- und Störungsverbot gegenüber dem überregionalen Vogelzug als nicht eröffnet an.
Für Individuen von Vogelarten, die nur unregelmäßig und/oder in vergleichsweise geringer Individuenzahl das Bauwerk queren, ist das Kollisionsrisiko im Vergleich zu anderen sozialadäquaten Risiken unbedeutend. Eine vertiefende Betrachtung dieser Arten ist nicht erforderlich.
Fazit der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung und Abwägung der konkreten artenschutzrechtlichen Konflikte und der zu ihrer Lösung in die Planung eingestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass die Vorhabenträger ihr Maßnahmenkonzept unter Berücksichtigung des aktuellen Stands von Wissenschaft und Technik entwickelt haben und die Wirksamkeit und Anwendbarkeit der einzelnen Maßnahmen zu Recht unterstellen. Zu den im Einzelnen zu prüfenden Arten siehe im Folgenden.

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Absatz 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Es sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF) keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG eintreten.

3.2.5.3.4. Zulässigkeit des Vorhabens nach Landschaftsschutzgebietsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Insel Usedom und Festlandsgürtel“

Die Trasse der geplanten B 111- Ortsumgehung Wolgast quert Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes „Insel Usedom und Festlandgürtel“, das mittels der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) vom 12. Juli 1994 des Landkreises Vorpommern, jetzt Vorpommern-Greifswald, gesetzlich geschützt ist.
Das Landschaftsschutzgebiet ist gemäß § 26 Abs. 1 BNatSchG ein rechtsverbindliches Gebiet, in dem besonderer Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist, konkret untersetzt durch die Ziele der LSG-VO.

In einem Landschaftsschutzgebiet sind unter Beachtung von § 5 BNatSchG und der Maßgaben der näheren Bestimmung durch die LSG-VO alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzziel zuwiderlaufen.
Gemäß § 35 Abs. 1 NatSchAG M-V, kann die zuständige Naturschutzbehörde Ausnahmen zulassen, „wenn sich dies mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbaren lässt und auch keine sonstigen öffentlichen Belange dem entgegenstehen“. Nach § 4 Abs. 4 der Kreisverordnung kann eine Ausnahme von den Verboten zugelassen werden, „wenn nachteilige Wirkungen insbesondere eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes nicht zu erwarten oder durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen zu vermeiden sind“.
§ 2 Abs. 2 LSG-VO „Insel Usedom und Festlandgürtel“ enthält den vorrangigen Schutzzweck Erhaltung des Landschaftsbildes der alten Kulturlandschaft, die sich in mehreren endmoränenartigen Bildungen mit lehmigen und sandigen Hügelrücken, darin eingebettete Senken und Wälder, charakterisiert. § 2 Abs. 2 LSG-VO enthält dazu tiefergehende Eigenarten der Landschaft und ihrer Schönheit.
Weiteres Schutzziel ist es laut LSG-VO, die Artenvielfalt von Flora und Fauna entsprechend der Vielgestaltigkeit der Landschaft zu entwickeln.
Nach dem Ergebnis der UVP (s.o. Ziffer 3.2.4) sind die als erheblich befundenen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nicht bewältigt.
Das Vorhaben bewegt sich bezüglich seinen Abschnitte auf Usedom vollständig im Bereich von hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit gemäß Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans Region Vorpommern, LUNG 2009.

Mit dem Bauvorhaben wird die Nordspitze der Halbinsel „Alte Schanze“ sowie am Ufer des Peenestroms östlich der Sauziner Bucht bis zur Kreisstraße 26 VG (Länge ca. 600 m) und westlich der Kreisstraße 27 VG (Länge ca. 150 m) gequert. Betroffene Bereich des LSG sind der nördliche Schilfgürtel der Halbinsel „Alte Schanze“ und die östlichen Uferbereiche des Peenestroms mit dem bewaldeten Hochufer, die von der Brücke über den Peenestrom überspannt werden, sowie daran angrenzend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, die überbaut werden.
Die baulichen Anlagen des Vorhabens treten im Schutzgebiet in verschiedenen Ausgestaltungen auf. Neben der Trasse der B 111 auf Geländeniveau bestimmen vor allem die Brückenbauwerke das Bild in diesem Bereich als da sind das Bauwerk 5 zur Peenequerung, und die Bauwerke 6 und 7 zur jeweiligen Überführung der Kreisstraßen K 26 und K 27 über die neue Trasse der B 111, die über Rampen in Höhe gebracht werden.
Das Bauwerk 5 weist eine Überspannungshöhe über die Peene und Sauziner Bucht mit bis zu 47, 40 m HN der Fahrbahnhöhe für die Trassenführung, und eine Höhe der Tragwerkkonstrukti-

onen des Pylons (69,5 m HN) mit Zügelgurt-Abspannseilen sowie einer Irritations- und Kollisionsschutzwand mit 4 m Höhe über Fahrbahn auf und erzeugt damit eine dominante technische Überformung der auf der Insel Usedom noch freien Landschaft mit weitem Wirkraum – bedingt durch die Höhe und die Länge.
Die Brückenbauwerke BW 6 und 7 sind mit Dammlagen und in Lage natürlicher Anhöhen (BW 6 auf einem Höhenrücken von ca. 14 m HN (s. Lageplan U 12 Blatt 6D) und BW 7 auf nahezu der Hügelkuppe ca. 20 m HN, (s. Lageplan U 7 Blatt 7 D) angeordnet. Sie werden mit einer lichten Höhe (somit plus Aufbau) von 4,70 gebaut und ragen in der Landschaft deutlich heraus. Da die Landschaft mit kleineren Hügeln und dazwischenliegenden Senken und Fluren ausgeformt ist, fällt die Bebauung der Höhen/der Kuppe mit den Brückenbauwerken 6 und 7 deutlich ins Auge. Sie erzeugen zusätzliche unnatürliche Höhen und stören durch technische Überformung das Landschaftsschutzgebiet.
Die Anlage der Trasse der B 111 wird ab Ende des Bauwerks 5 über Dammlage auf zunächst Geländeniveau und fortgeführt wegen der angetroffenen tiefer liegenden Senken und Fluren mittels Einschnitten sowie in Fortführung Richtung Osten/Nordosten auf der Insel Usedom wieder mit Anhöhung auf Dammlage geplant und überragt die Landschaft weniger intensiv als die Brückenbauwerke. Schutzwände sind hier nicht vorgesehen.
Die Errichtung der Anlagen für das Vorhaben bedeuten sekundär Lärmbeeinträchtigungen für die Erholungssuchenden (Schutzzweck Erholung im LSG) und eine Versiegelung bisher unversiegelter Flächen. Es werden im Uferbereich der Peene Schilfgürtel überspannt.
Mit dem Vorhaben wird eine deutliche technische Überformung der unmittelbar benachbarten Landschaft erzeugt; es wird unübersehbar in das LSG hineingewirkt. Auch der Verkehrslärm von außerhalb der LSG-Grenzen liegenden Verkehrsflächen wird in das LSG hineingetragen.
Die Ausführungen zur Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen mit Lebensraum für Flora und Fauna/Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und zu den Eingriffen in das Landschaftsbild in Bezug zur Eingriffsregelung sind hier nicht ausreichend, da die LSG-VO mit Verbotsregelungen eine gesteigerte Beachtung der Ziele „Landschaftsbild“ und „Erholungszweck“ abverlangt.

Gemäß § 4 LSG-VO verboten sind grundsätzlich alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere, wenn sie den Naturgenuss (optisch und akustisch) beeinträchtigen oder das Landschaftsbild nachteilig verändern (Abs.1). Insbesondere ist verboten, bauliche Anlagen zu errichten (Abs. 3 Nr. 1) oder Straßen und andere Verkehrsflächen mit festem Belag anzulegen (Abs. 3 Nr. 2).
Die Verbote gelten auch für Eingriffe, die außerhalb der LSG-Grenzen erfolgen, aber in das Gebiet hinein zu wirken geeignet sind (Abs.2).
Die hier dargestellten Bestandteile des Vorhabens werden teilweise in das LSG hineingebaut (Trasse B 111 mittels Überspannung und Abrampung ab östlichem Widerlager des BW 5 und

Bauwerk 7) bzw. wirken wegen ihrer Überragung in das Landschaftsschutzgebiet hinein (BW 5 als solches und BW 6).
Die Verbotstatbestände der LSG-VO werden eröffnet.
Auch ist die erhebliche nachteilige Umwelteinwirkung auf das Schutzgut Landschaft noch offen sowie eine Relation der Planung zur den Zielen des gutachterlichen Landschaftsrahmenplans.

Zulässigkeitssprüfung
Erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen auf das Schutzgut sind hinsichtlich möglicher Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen, die seitens des Vorhabenträgers bis dato noch nicht vorgelegt wurden, zu prüfen.
Die Überplanung von hoch bis sehr hoch schutzwürdiger Landschaft des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans ist zu rechtfertigen.
Nicht zuletzt ist zu prüfen, ob damit von den Verboten können im Einzelfall Ausnahmen oder Befreiungen erteilt werden können § 4 Abs. 4 und 5 LSG-VO).
Alle drei Fragestellungen sind wegen der Gleichartigkeit der Argumentationsreihe zusammen abhandelbar. Ist eine Ausnahme oder Befreiung vom Verbot der LSG-VO möglich, bewältigt diese Befreiung zugleich die offenen Fragestellungen nach UVPG und Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan; die Planung wäre danach hinsichtlich aller Forderungen gerechtfertigt.
Eine Ausnahme ist möglich, wenn nachteilige Wirkungen insbesondere eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes nicht zu erwarten ist oder mittels Auflagen u.ä. zu vermeiden ist.
Mit Herstellung der Bundesstraße und insbesondere den genannten Bauwerken mit ihrer überragenden Einwirkung auf das Landschaftsbild ist eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes unstreitig zu erwarten, die auch nicht über Nebenbestimmungen o.ä. vermieden werden kann.
Voraussetzung zur Erteilung einer Befreiung ist das Vorliegen eines Einzelfalls, sowie das Vorliegen überwiegender Gründe des Gemeinwohls; § 4 Abs. 5 Nr. 2 LSG-VO.
Die Erteilung der Befreiung liegt im Ermessen der zuständigen Behörde, im Planfeststellungsfalle der Planfeststellungsbehörde (§ 75 Abs. 1 VwVfG).
Der Vorhabenträger hat seinerseits bereits die Erteilung einer Befreiung beantragt.
Er begründet den Antrag vorwiegend damit, dass die Lage des Vorhabens im Kontext der Gesamtplanung nicht aus dem Landschaftsschutzgebiet herausgelegt werden könne und im Übrigen Kompensation zum Ausgleich für die Eingriffe in das Landschaftsbild vorgesehen seien.
Das Vorhaben stünde im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan. Die Verwirklichung setze diesen um und stelle somit überwiegende Gründe des Gemeinwohls dar. Die Voraussetzungen für die Befreiung lägen vor.
Das Vorhaben stellt einen Einzelfall dar; es darf zu Recht angenommen werden, das keine weiteren vergleichbaren Straßenbauvorhaben mit dazugehörigen Brückenbauten im Schutzgebiet geplant und gebaut werden.

Hinsichtlich der Befreiung von den Verboten, die aus den Wirkungen des BW 5 und der Trasse B 111 mit der Sekundärwirkung Lärm im Bereich des Landschaftsschutzgebietes stammen und dem Schutzzielen entgegenstehen, ist die Befreiung auch wegen Vorliegen überwiegender Gründe des Allgemeinwohls aus der Planrechtfertigung für das Projekt
„B 111 OU Wolgast“ mit der weiteren Untersetzung der plangebenden Variantenwahl für die planfestgestellte Variante gegeben. Die Planrechtfertigung stützt sich u.a. auf die Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans und dem 6. FStrAusbÄndG als Grundlage für die Erarbeitung der Vorzugsvariante nach umfangreicher vielschichtiger Variantenwahl. Der überwiegende Grund des Gemeinwohls ist dafür gegeben.
Die vom Gesetzgeber mittels Bundesverkehrswegeplan und FstrAbÄndG gesetzlich erteilte Rechtfertigung und damit Ausprägung des überwiegenden öffentlichen Interesses (Gemeinwohls) ist nicht übertragbar auf Planungen, die Folgemaßnahmen wie die Kreuzungen von Straßen im nachgeordneten Straßennetz betreffen. So liegt es hier.
Die Kreisstraßen als solche sind als klassifizierte Straßen gewidmet und unter Verkehr gestellt. Als solche stellen sie - wie die B 111 – eine Ausgestaltung des Gemeinwohls dar. Allerdings trägt das Gemeinwohl nicht per se die gefundene Kreuzungslösung in Form von Brücken, die auf Anhöhen im Landschaftsschutzgebiet liegen und dieses entgegen des Schutzzweckes überformen.
Es ist vor Erteilung der Befreiung nachzuweisen, dass die beantragte Lösung für die Befreiung die Aspekte des zwingenden Gebotes der Vermeidung oder Minderung des Eingriffs in die Verbotstatbestände berücksichtigt haben.
Es ist ein hoher Anspruch an die Lösung der Kreuzungsthematik zu stellen, da sich dieselben obendrein im Landschaftsraum von hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit gemäß Gutachterlichem Landschaftsrahmenplan für Vorpommern, LUNG 2003, befinden.
Um den Antrag auf Befreiung für die Auswirkungen der beiden Brückenbauwerk BW 6 und 7 zur gewählten Lösung der Kreuzungen der Kreisstraßen in Überführungsbauweise – mit dem erheblich nachteiligen Effekt der Überformung und verbotenen Beeinträchtigung der LSG- Ziele – zu untersetzen, forderte die Planfeststellungsbehörde vertiefende Ausführungen zu der geplanten und zum Antrag führenden Variante der Kreuzungslösungen ab.
Die Untersetzung wurde zum einen wegen der begehrten Befreiung vom Verbot nach § 4 Abs. 5 LSG-VO erforderlich, zum anderen auch, um Privateinwendungen, die eine Schonung des Landschafsbildes fordern, vollständig belastbar abwägen zu können.

Der Vorhabenträger legte ergänzende Unterlagen zum Antrag auf Befreiung vor.
Darin stellt er zunächst überzeugend und durchtragend fest, das aus Gründen des Gebots der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs höhengleiche Kreuzungen- sei es eine oder zwei, in Gestalt eines Kreisverkehrs oder einer lichtsignalgesteuerten Ampelkreuzung, auszuschließen

sind, auch wenn solche Lösungen keine übermäßigen Konflikte mit dem Landschaftsbild auslösen. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (auf beiden an der Kreuzung beteiligten Straßen) überwiegen deutlich das Interesse, kein Verbot von Tatbeständen in einem Landschaftsschutzgebiet zu eröffnen.
Im Weiteren weist der Vorhabenträger eine Variantenwahl über Ansätze von Querungsmöglichkeiten für die Kreisstraßen VG 26 und VG 27 mit diversen Ansätzen der höhenverschiedenen Kreuzungen nach.
Zur aktuellen Planung mit zwei Brücken im Zuge der Kreisstraßen VG 26 und VG 27 wurden die folgenden Untervarianten 1 bis 6 untersucht und bewertet:
Varianten 1, 2 und 3:
Entfall der bisher vorgesehenen Überführungen über die OU Wolgast im Zuge der VG 26 und VG 27, Zusammenführung der beiden Kreisstraßen in verschieden Linienführungen, z.T unter Nutzung des Gemeindeverbindungsweges zwischen Sauzin und Neeberg (Untervarianten 2 und 3) dafür Unterführung der VG 27 unter die OU.
Variante 4:
Entfall der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 26, Zusammenführung der VG 26 mit der VG 27 auf hier neu zu bauender Straße südlich der OU B 111 nahezu parallel der Bundesstraße, Brücke im Zuge der VG 27 bleibt.
Variante 5:
Entfall der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 27, Zusammenführung der Verkehr über die Gemeindeverbindungsstraße Sauzin-Neeberg, die Brücke im Zuge der VG 26 bleibt.
Variante 6:
Ersatz der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 27 durch eine Unterführung, die Brücke im Zuge der VG 26 bleibt.

Die Varianten wurden überschlägig hinsichtlich der dadurch jeweils ausgelösten Erfordernisse auf die technischen Anforderungen, die Umweltauswirkungen allgemein und Beeinträchtigungen des LSG sowie Mehrwege gegeneinander abgewogen und in Kontext zum avisierten Ziel, verbotene Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet und unter der Maßgabe des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans zu vermeiden oder mindern, betrachtet.
Alle Lösungen bringen spürbare und wertbare Vermeidung der Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes mit sich, da jeweils mindestens eine der Brücken für Kreisstraßenkreuzungen entfällt. Das zeigt deutliche Wirkung, da so in der Gesamtschau, die Bündelung überragender Bauwerke – das Bauwerk 5 wird bei allen Lösungen mitsamt seinen Wirkungen ohnehin verbleiben – eine Überformung entfällt.
Alle Varianten würden den Vorgaben des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans, diese

Landschaft von hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit so weit wie möglich zu schonen, und den Zielen der LSG-VO gerecht werden.
Sie bringen aber neben den positiven Auswirkungen je nach Variante erhebliche Nachteile wie Mehrwege für Verkehrsnutzer auf den Kreisstraßen, erforderliche Ausbau- oder sogar Neubaumaßnahmen für Straßen, z.T. im LSG gelegen und insgesamt den Eingriffsumfang ausweitend, mit sich, die in der Gesamtschau die positiven Auswirkungen nicht ausgewogen wirken lassen.
Die Planungen, die das Bauwerk 7 für die VG 27 entfallen oder als Unterführung ausfallen lassen, verbleiben in der Variantenabwägung als vertieft zu verfolgen. Dieses Bauwerk auf der Kuppe eines Hügels stellt eine besonders intensive Überprägung der Landschaft dar. Der Entfall dieser Brücke mit Lösung, satt zu überführen, die VG 27 (ggf. gebündelt mit der VG 26) zu unterführen, wurde durch den Vorhabenträger genauer untersucht und mit einer weiteren Ergänzung um eine Variante 7 zur Variantenwahl vorgelegt. Diese stellt eine Kombination aus den bereits übermittelten Varianten 3 und 6 dar.
Bei dieser Untervariante 7 wird die VG 26 wie bisher vorgesehen über die OU mit einer Brücke überführt (Teil der Untervariante 6) und die VG 27 unter die OU (B 111) mit einer Unterführung im Zuge der vorhandenen Straßenführung (Teil der Untervariante 3) unterführt.
Die Prüfung der technischen Anforderungen an diese Lösung zeigt jedoch auf, dass ohne höhenmäßige Veränderung der Trasse der B 111 die Absenkung der Trasse der VG 27 in ihrer vorhandenen Lage sowohl hinsichtlich der Längsneigung im Verwindungsbereich als auch aus Sicht der Entwässerung der Fahrbahn als kritisch zu bewerten ist. Um die Sicherheitsdefizite auszugleichen, wäre die Anhebung der Gradiente der B 111 erforderlich.
Eine Änderung – hier in Form der Anhebung – der Gradiente der B 111 ist jedoch zum einen nicht geboten, insbesondere, weil sie zu weiteren umfassenden Änderungen an der Gesamtplanung des Vorhabens führen würde, und zum anderen sogar nur in einem kleineren Ausmass produktiv bzg. der Minderung des Eingriffs in das LSG, da sie Auswirkungen auf das benachbarte Landschaftsschutzgebiet nach sich zöge. Die B 111 käme zwischen Bauwerk 6 und Bauwerk 8 für die Unterführung der VG 27 (Bauwerk 7) dann deutlich in Dammlage, wo sie es mit der aktuellen Planung nicht ist.
Auf eine Anhebung der Gradiente der B 111 zur Ermöglichung der Unterführung der VG 27 zu verzichten, bringt erhebliche Erschwernisse hinsichtlich der Entwässerung der Straßenoberfläche im Trog der unterführten VG 27 mit sich, die letztendlich bis hin zur Gefährdung der Stabilität der Böschungen führen (Durchweichung).
Die Ausführungen der Variantenwahl zu möglichen Kreuzungslösungen der Kreisstraßen zeigen auf, dass für diese Straßen, die als klassifizierte Straßen im gewidmeten Umfang dem Allgemeinwohl dienen und einer Kreuzungslösung für den Verkehr zugeführt werden müssen, keine günstige andere Wahl gefunden werden konnte, als in der Planung dargestellt.

Unter Hinzuziehung der Ausführungen des Vorhabenträgers zum Antrag auf Erteilung der Befreiung von den Verboten der LSG-VO in Gegenüberstellung zu den strengen Vorgaben der LSG-Verordnung „Insel Usedom und Festlandgürtel“ sowie den flankierenden verbindlichen Darstellungen des Gutachterlichen Landschaftsrahmenplans, kommt die Planfeststellungsbehörde zum Schluss, dass nicht nur für das Vorhaben OU B 111, als solches, sondern auch für die notwendigen Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz die Befreiung gemäß § 4 Abs. 5 Nr. erteilt wird.

Die Befreiung kann unter Auflagen oder Bedingungen erteilt werden, § 4 Abs. 6 LSG-VO.
Die Auflage zur Befreiung dient dazu, im Rahmen der Erarbeitung der detaillierteren Ausführungsplanungsunterlagen eine kritische Betrachtung der Lösung vorzunehmen.
Trotz Befreiung gilt der Grundsatz des Verbotes, schädlich in das LSG Insel Usedom mit Festlandgürtel einzugreifen, weiter und gibt auf, das Verbot zu vermeiden.
Die vorliegenden Unterlagen mitsamt der Variantenuntersuchung für Lösungen an den Kreuzungen der VG 26 und VG 27 mit den Vermeidungsmöglichkeiten zu Gunsten des Landschaftsbildes basieren auf einer entsprechenden Planungs- und Betrachtungstiefe. Die Variante 7 liegt hierbei hinter der gewählten Lösung und wurde wegen aus heutiger Sicht wahrscheinlichen Entwässerungsproblemen der Kreisstraße ausgeschieden. Sollten vertiefende Betrachtungen zu dem Ergebnis führen, dass sich die Entwässerung mit detaillierter Baugrundbetrachtung und technischer Ausgestaltung lösen ließe und eine Variante mit deutlichen Effekten der Verringerung von Beeinträchtigungen der Landschaft und Verwirklichung von Verboten nach der LSG-VO und dem Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan umsetzbar wäre, sind diese Erkenntnisse der Prüfung mit der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich etwaiger weitere Planungsschritte zu erörtern.

3.2.5.3.5 nachträgliche Anordnung und Sachstandsbericht

§ 17 Absatz 7 BNatSchG vor, dass die Durchführung einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen zu überprüfen ist (BT-Drs. 16/12274, 60).
Die Prüfpflicht trifft die nach § 17 Absatz 1 oder § 17 Absatz 3 BNatSchG zuständige Behörde, in der Regel die für die Eröffnungskontrolle zuständige Behörde. Sie ist nicht auf einen Anlass, etwa eine Beschwerde über den Zustand einer Kompensationsfläche, bezogen, sondern als Daueraufgabe formuliert. Der zeitliche Rhythmus und der Umfang von Prüfungen sind nicht vorgegeben und je nach den vom Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts auszugestalten. Insbesondere bei Beeinträchtigungen hochwertiger Funktionen ist jährlich zu prüfen.

Aufgrund der Prüfung kann die Behörde Maßnahmen festsetzen, die sie ggf. im Wege des Verwaltungszwangs durchzusetzen kann (BT-Drs. 16/12274, 60).
Unabhängig davon kann die Behörde vom Verursacher einen Bericht verlangen. Dies soll bei großen und komplexen Maßnahmen möglich sein, wenn der Überprüfungsaufwand sehr groß werden kann und insbesondere auch die Fachgerechtigkeit der Durchführung beurteilt werden muss (BT-Drs. 16/12274, 60; OVG Lüneburg NVwZ-RR 2017, NVWZ-RR Jahr 2017 Seite 366 Rn. NVWZ-RR Jahr 2017 Seite 366 Randnummer 38: jährliche Berichte über Unterhaltung einer Kompensationsmaßnahme von Windkraftanlagen). Die Berichtspflicht ist auf die Durchführung und Unterhaltung festgesetzter Kompensationsmaßnahmen begrenzt.

3.2.5.4 Immissionsschutz

3.2.5.4.1. Lärmschutz

3.2.5.4.1.1 aktiver und passiver Lärmschutz

Rechtsgrundlage bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach Stand der Technik vermeidbar sind.
Das gilt nach § 41 Abs.2 BImSchG jedoch nicht, soweit die Kosten der Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Rechtsverordnung, Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV – legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest.
Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime als besonders schutzbedürftig anerkannt. Ebenfalls besonders schutzbedürftig sind Gebiete, die vorwiegend dem Wohnen dienen. Nicht in gleicher Weise schutzbedürftig sind Gebiete, in denen schon nach ihrer Zweckbestimmung in der Regel eine deutlich merkbare Geräuschvorbelastung vorhanden ist. Dabei werden wiederum Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete, in denen auch die Wohnnutzung eine nicht untergeordnete Rolle spielt, besser geschützt als Gewerbegebiete, in denen die Wohnnutzung eine Ausnahme bildet.
Der zu untersuchende Bereich beginnt beim Brückenbauwerk über die Ziese und endet östlich vom neu zu bauenden Kreisverkehr auf der Insel Usedom. Hinzu kommen die Anbindung an die Leeraner Straße sowie die „Neue Bahnhofstraße“ bis Einmündung Bahnhofstraße.

Da es sich bei dieser Baumaßnahme u.a. um den Neubau von zwei durchgehenden Fahrstreifen handelt, sind entsprechend der 16. BImSchV Maßnahmen zur Lärmvorsorge zu treffen,

wenn die zulässigen Grenzwerte für die jeweilige Gebietseinstufung überschritten werden. Mit der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 11) wird die zu erwartende Lärmbelastung im Einflussbereich der Baumaßnahme ermittelt.
Durch den Bau der Ortsumgehung Wolgast haben Teilbereiche Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Hierbei handelt es sich um zwei bestehende Gebäude in Wolgast, und zwar in der Leeraner Straße 5 (Schule) und der Chausseestraße 59 (Wohn- und Bürohaus) sowie die Immissionsorten 31 bis 34 im nördlichen Teil der Kleingartenanlage „Belvedere“ in Wolgast. Die schutzbedürftigen Nutzungen und ihre Gebietseinstufungen wurden vom Vorhabenträger anhand vorhandener Bebauungspläne, Flächennutzungspläne und der tatsächlichen Nutzung ermittelt.
Da es sich bei den Immissionsorten 31 bis 34 um schutzwürdige Aufenthaltsbereiche im Freien handelt, lässt sich Lärmschutz nur aktiv durch abschirmende Wälle oder Wände realisieren. Für den nördlichen Teil der Kleingartenanlage wurde daher eine aktive Lärmschutzanlage in Form einer Lärmschutzwand konzipiert und in ihrer Höhe optimiert. Die Wand hat eine Höhe von 2,0 m über Gradiente der Achse 26 (B 111) und eine Gesamtansichtsfläche von ca. 180 m². Sie beginnt an der Stationierung km 1+832 und endet bei km 1+921 und hat somit eine Länge von 89 m.
Bei den zwei bestehenden Gebäuden sind drei Fassaden des Gebäudes Leeraner Straße 5 (Grenzwertüberschreitung bis zu 13 dB(A) am Tage) und zwei Hausseiten des Wohn- und Bürogebäudes Chausseestraße 59 (Grenzwertüberschreitung bis zu 1,3 dB(A) in der Nacht) betroffen. Bei dem erstgenannten Gebäude handelt es sich um eine sog. Produktionsschule des CJD Christliches Jugenddorf Insel Usedom/Zinnowitz. Dort erfahren Menschen mit Behinderungen Unterricht sowohl in kreativer Textilgestaltung, Kochen und Holzbearbeitung als auch in schultypischen Fächern, wie Mathematik u. ä. Das Vorhandensein von Unterrichtsräumen für die Durchführung eines schultypischen Lernbetriebes begründet die Anwendung der Immissionsgrenzwerte für Schulen. Unterkünfte sind nicht vorhanden, so dass der Zeitbereich Nacht nicht geschützt werden muss.
Das Gebäude Chausseestraße 59 enthält neben einem Ingenieurbüro weiterhin sechs Wohnungen. Infolge dessen ist hier eindeutig eine ausgeprägte Wohnnutzung zu verzeichnen.
Somit besteht für zwei Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. D.h. Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen werden gewährt, wenn sich hinter den betreffenden Gebäudeseiten schutzbedürftige Räume befinden und deren Umfassungsbauteile die Einwirkungen des Verkehrslärms nicht ausreichend mindern.
Es handelt sich bei dem Gebäude in der Leeraner Straße um Immissionsorte, für die aufgrund ihrer straßennahen Lage und des fehlenden Aufstellraumes im Querschnitt ein aktiver Lärmschutz durch Lärmschutzwand bzw. -wall auszuschließen ist.
Das Wohn- und Bürogebäude Chausseestraße 59 ist das alleinig betroffene am westlichen

Ortsrand. Die Wohnräume befinden sich erhöht in den beiden Dachgeschossen. Überschreitungen treten ausschließlich nachts auf, so dass tagsüber bspw. Außenwohnbereiche nicht zu schützen sind. Versuche eines aktiven Schutzes durch eine Wand oder einen Wall würden aus geometrischen Gründen eines relativ hohen Bauwerks bedürfen. Erfahrungsgemäß ist der Aufwand hierfür unverhältnismäßig höher einzuschätzen als gezielter passiver Schallschutz ausschließlich an den betroffenen Schlaf- und Ruheräumen.
Bezüglich der Lärmemission der Neuen Bahnhofstraße schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) an, dass diese keinen Beitrag für Anlass oder Dimension der beschriebenen aktiven und passiven Maßnahmen liefert und auch nicht liefern kann. Die Gründe hierfür liegen in Emissionspegeln, die negative Differenzen von um 10 dB(A) und mehr zu denen der Achse 26 aufweisen (s. Tabelle 1 Unterlage 11.3.1), sowie in der tiefen parallelen Einschnittlage mit dem Damm der Achse 26 als nördlichem Schallausbreitungshindernis. Dem Vorhaben Neue Bahnhofstraße wären somit keine anteiligen Kosten an den beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen zuzuschreiben.

Der Vorhabenträger hat bezüglich seiner Untersuchungen zu möglichen Lärmschutzmaßnahmen umfangreiche Varianten geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Betrachtungen zur Thematik in Unterlage 1 Ziffern 3.2 und 5.1 sowie Unterlage 11 hinreichend vertieft nachvollzogen und bestätigt diese.

3.2.5.4.1.2 Baulärm

Die AVV Baulärm legt die zulässigen Lärmrichtwerte für Bauverfahren und Baumaschinen fest. Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift hat keine direkte Wirkung gegenüber den Vorhabenträger. Jedoch gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG ist die fortgeltende AVV Baulärm als das Regelwerk im Gerichts- und Verwaltungsverfahren manifestiert, auf Grund dessen nahezu alle Entscheidungen im Zusammenhang mit Lärm beim Bau getroffen werden.
Grundsätzlich sind Bautätigkeiten im Zeitraum vom 15. April bis zum 31. Oktober nur zwischen 07:00 bis 20:00 erlaubt.
Im Bereich der lärmintensiveren Bautätigkeiten (Bauwerk 1 – Ziese, Park Belvedere [Baukm 1+600 bis 2+200] und Peenestrom [Baukm 3+360 bis 3-480]) sind mit der Maßnahme 1.3 V_{CEF} zusätzliche tageszeitliche Bauzeitenregelung vorgesehen.

- Bereich Ziese / BW1
  tagsüber ½ Stunde nach Sonneaufgang und ½ Stunde vor Sonnenuntergang)
- Park Belvedere (Lebensräume Fledermäuse)
  1.03 bis 8.05. sowie 8.09. bis 8.11. tagsüber (zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang)
- Bereich Ostufer Peenestrom

15.04. bis 31.10. tagsüber (zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang) mit Ausnahme der technologisch unbedingt erforderlichen kontinuierlich durchzuführenden Arbeiten zur Herstellung der Gründungen und der Pfeiler sowie der Arbeitsstege.

3.2.5.4.2. Luftschadstoffe

Bei der Baumaßnahme Ortsumgehung Wolgast sind entsprechend des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen, die zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen zu ermitteln und zu bewerten.
Zur Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen wird das Berechnungsmodell RLuS 2012 (Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) verwendet. Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen werden mit den Immissionswerten der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 39. BImSchV verglichen und bewertet. Die mit RLuS 2012 berechneten Emissionen beruhen auf den Emissionsfaktoren des Handbuches für Emissionsfaktoren – HBEFA Version 3.1 bis 3.3. Diese Emissionsfaktoren sind aus einer Vielzahl von Messungen gewonnen worden und spiegeln die durchschnittlichen Emissionen im Realbetrieb wieder. Sie liegen je nach Fahrzeugklasse und Fahrzustand um ein Vielfaches über den im Labor ermittelten Grenzwerten. In Abhängigkeit vom Straßentyp, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und den repräsentativen Verkehrszahlen (DTV), werden die Fahrzeugemissionen programmintern ermittelt.
Dass Verfahren der RLuS 2012 ist als Screeningmethode auf gewöhnlich zur Verfügung stehende Daten zugeschnitten und ermöglicht die Abschätzung der Immissionen für folgende Schadstoffe:

- Kohlenmonoxid CO,
- Stickstoffmonoxid NO,
- Stickstoffdioxid NO_2,
- Schwefeldioxid SO_2,
- Benzol C_6H_6,
- Partikel kleiner als 10 µm PM_{10}
- Partikel kleiner als 2,5 µm PM2,5
- Benzo(a)pyren BaP, als Marker für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe.

Berechnet werden die zur Beurteilung der Immissionskonzentrationen relevanten Jahresmittelwerte, die Kurzzeitmittelwerte von NO_2 und PM_{10} sowie der gleitende 8-hMittelwert von CO mit zulässigen Überschreitungshäufigkeiten im orthogonalen Abstand von 0 m bis 200 m vom Fahrbahnrand in jeweils 10 m Schritten.
Die Ermittlung der Gesamtbelastung erfolgt für die Jahresmittelwerte durch Addition von Vor–

und Zusatzbelastung. Im Programmsystem RLuS 2012 werden die zu erwartenden Überschreitungshäufigkeiten der Kurzzeitwerte aus den Jahresmittelwerten abgeschätzt.
Bezüglich des Berechnungsmodels und der Bewertungskriterien wird auf die Unterlage 11A verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen in der Unterlage zu Eigen.
Die Gesamtbelastung wird entscheidend durch die Höhe der Vorbelastung bestimmt. Ein Vergleich der Konzentrationswerte der Vorbelastung mit der Zusatzbelastung zeigt, dass letztere regelmäßig nur einen Bruchteil der Summe darstellt.
Die Jahresmittelwerte der Zusatzbelastung der Schwebstaubpartikel- (PM_{10}) und Stickstoffdioxid-Anteile (NO_2) als anerkannte Leitkomponenten der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen stoßen direkt am Fahrbahnrand mit etwa 7 % bzw. 18 % der angenommenen Vorbelastung in die Größenordnung derselben vor. Die Gesamtbelastungen der Jahresmittelwerte dieser beiden Komponenten erreichen am Fahrbahnrand 53 % bzw. 37 % der als Beurteilungswert dienenden Grenzwerte der 39. BImSchV (40 µg/m³ bei beiden Komponenten). Die Jahresmittelwerte aller anderen untersuchten Luftschadstoffe liegen einschließlich Vorbelastung im Bereich zwischen 35 % und 13 % der Beurteilungswerte.

Die zulässige Anzahl der Überschreitungen der Kurzzeitgrenzwerte pro Kalenderjahr für die Schadstoffe NO_2 von 18 Überschreitungen und PM_{10} von 35 Überschreitungen werden nicht erreicht.
An keinem der berechneten Aufpunkte werden die Beurteilungswerte auch nur annähernd erreicht. Die stärkste Annäherung erzielen Stickstoffdioxid mit 34 % und Schwebstaubpartikel (PM_{10}/$PM_{2,5}$) mit 51 % bzw. 35 % ihrer Beurteilungswerte im Jahresmittelwert am 8 m vom Fahrbahnrand entfernten IO Nr. 09 in der Leeraner Straße. Die Immissionsbelastungen durch Benzol, Schwefeldioxid, Stickstoffmonoxid und Kohlenmonoxid werden dagegen im Wesentlichen durch die Vorbelastung bestimmt. Ein Vergleich der Schadstoffimmissionen mit den Grenzwerten für Ökosysteme lässt erkennen, dass die Schwefeldioxidimmission an allen berechneten Aufpunkten den Immissionsgrenzwert von 20 µg/m³ nicht erreicht. Gleiches trifft für die Unterschreitung des Grenzwertes zum Schutz der Vegetation vor NO_x-Belastung (30 µg/m³) zu.

Da derzeit keine RLuS-Version mit aktualisierten Emissionsfaktoren vorliegt, wird wie in der Unterlage 11A.2 begründet, eine weiter verschärfende Worst-Case-Betrachtung vorgenommen: Es wird angenommen, dass die Zusatzbelastung aus dem geplanten Projekt um 100 % höher liegt (Korrekturfaktor 2) als derzeit berechnet. Selbst unter dieser Annahme bleibt die Gesamtbelastung – bestehend aus Vorbelastung und Zusatzbelastung – weiterhin deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die verkehrlich bedingten Schadstoffimmissionen zusammen mit den Vorbelastungen alle Immissionsgrenzwerte sicher unterschreiten und somit für die Schutzobjekte Gesundheit, Vegetation und Ökosystem keine kritischen Schadstoffbelastungen zu erwarten sind.
Durch den gewählten mehrfachen Worst-Case-Ansatz enthält das Ergebnis einen hohen Grad an Aussagesicherheit.

3.2.5.5. Abfallwirtschaft /Bodenschutz nach Pkt. 1.5.6

Der Vorhabenträger hat die Baumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Die Einwirkungen auf den Boden, Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sind zu vermeiden. Insoweit sind die Maßgaben des BBodSchG und der BBodSchV bindend.
Außerhalb der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Bodenbereiche hat der Vorhabenträger schädliche baubedingte Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).
In der Realisierungsphase ist da die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen vom Vorhabenträger zu überwachen. Dies betrifft vor allem die Vermeidung von Bodenverunreinigungen und schädlichen Bodenveränderungen.

3.2.5.6 Denkmalschutz nach Pkt. 1.1.6

Dem geplanten Bauvorhaben stehen die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegen.
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald, SB Bodendenkmalpflege hat sich durch Übersendung seiner Stellungnahme vom 14. Dezember 2018 am Verfahren beteiligt. Ebenso beteiligte sich das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV mit Stellungnahme 14. November 2018 und erteilte sein Einvernehmen nach § 7 Abs. 6 DSchG M-V.

Denkmale sind gemäß § 2 Abs.1 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) Sachen, Mehrheit von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.
Gem. § 1 Abs. 3 DSchG M-V sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.
Im Bereich des Vorhabens (Gemarkung Mahlzow, Flur 1) ist ein blau gekennzeichnetes Bodendenkmal bekannt, welches im direkten Baubereich der Ortsumgehung Wolgast befindet.
Die Farbe Blau kennzeichnet Bodendenkmale, deren Veränderung oder Beseitigung nach

§ 7 DSchG M-V genehmigt werden kann, sofern vor Beginn jeglicher Erdarbeiten die fachgerechte Bergung und Dokumentation dieser Bodendenkmale sichergestellt wird.
Nach § 6 Abs. 5 DSchG M-V trägt der verursacher der Maßnahme die anfallenden Kosten. Das Bodendenkmal befindet sich im Baubereich der B 111, so dass ie anfallenden Kosten dem Vorhaben Ortsumgehung B 111 zuzuordnen sind.
Die mit dem Einvernehmnehmen des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege M-V verbundenen Bedingungen:

- vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der mit der Farbe Blau gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden.
- Die Kosten für diese Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffes (§ 6 (5) DSchG MV).
- Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals / der Bodendenkmale ist das Landesamt rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

sind Bestandteil der eingeschlossenen Entscheidung unter Pkt. 1.1.6 geworden.
Die Genehmigung war gem. 7 Abs. 3 DSchG M-V zu erteilen, da dem Bau der ortsumgehnung Wolgast ein überwiegendes öffentliches Interesse zukommt und den Belangen des Denkmalschutzes durch die erteilten Auflagen ausreichend Rechnung getragen wird. Es ist insbesondere gewährleistet, dass die betroffenen Bereiche vor Baubeginn archäologisch untersucht und die notwendigen Bergungs- und Dokumentationsarbeiten durchgeführt werden.
Bekannte Baudenkmale, die aufgrund ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung eine unveränderte Beibehaltung ihrer Lage erfordern, sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Zu Nebenbestimmung 1.5.6
Nicht auszuschließen ist, dass bei Bauarbeiten archäologische Funde oder Fundstellen entdeckt werden.
Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG MV. In diesem Fall ist die zuständige untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige, doch kann die Frist für eine fachgerechte Untersuchung im Rahmen des Zumutbaren verlängert werden (§ 11 Abs. 3 DSchG MV).
Dies wurde als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festgehalten.

3.2.5.7 Kataster- und Vermessungswesen nach Pkt. 1.5.8

Die Nebenbestimmung dienen dem Erhalt und der Sicherung (§ 26 GeoVermG M-V) von Vermessungs- und Grenzmarken im Vorhabengebiet.

3.2.5.8 Munitonsfunde und Katastrophenschutz (Pkt. 1.5.14)

Das vorgesehene Bebauungsgebiet im Uferbereich des Peenestroms ist als munitionsbelastetes Gebiete “Kat. 3 – Kampfmittelbelastung – Kampfmittelbelastung dokumentiert - ggf. Handlungsbedarf“ eingestuft.

Die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist eine Aufgabe der Gefahrenabwehr. Sachlich zuständig für die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist neben den örtlichen Ordnungsbehörden auch das Landesamt für Katastrophenschutz als Sonderordnungsbehörde (§ 3 Landesverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel MV – Kampfmittelverordnung M-V). Nur der Sonderordnungsbehörde (Munitionsbergungsdienst) ist das Orten, Sammeln, Befördern, Bearbeiten und sonstige Behandeln von Kampfmitteln sowie deren Besitz gestattet (§ 2 Abs.1 Nr. 1 Kampfmittelordnung).

Das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V als Sonderordnungsbehörde wurde im Rahmen des Verfahrens angehört. Eine konkrete Entscheidung, ob zur Vermeidung von Unfällen mit Kampfmitteln z. B. vor Tiefbauarbeiten eine Kampfmittelräumung erfolgen soll, um die Gefährdung bei den Bauarbeiten auszuschließen, erfolgte nicht.

Durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald erfolgte jedoch die Mitteilung, dass der Südhafen Wolgast als munitionsbelastetes Gebiet “Kat. 3 – Kampfmittelbelastung – Kampfmittelbelastung dokumentiert - ggf. Handlungsbedarf“ gilt.

Deshalb ist durch den Vorhabenträger beim Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V, Munitionsbergungsdienst 6 Monate vor Baubeginn zur Bewahrung der öffentlichen Sicherheit und des Arbeitsschutzes beim Bau der Ortsumgehung ein Antrag auf Kampfmittelsondierungsarbeiten zu stellen.

Die Verhaltensregeln bezüglich der Entdeckung von Kampfmitteln oder Munition finden ihren rechtlichen Rahmen in § 5 Kampfmittelverordnung M-V.

Die Forderung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund (TÖB 14), bei der Entdeckung kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Kampfmittel im Peenestrom zusätzlich

- die Verkehrszentrale Warnemünde
- das WSA Stralsund und
- das Maritimen Sicherheitszentrum (WSP-Leitstelle)

unverzüglich zu informieren, wird zurückgewiesen.

Nach § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V obliegt dem Vorhabenträger die Pflicht, Fundstellen der örtlich zuständigen Ordnungsbehörde anzuzeigen. Es ist Amtspflicht und Zuständigkeit der örtlich zuständigen Ordnungsbehörde, aber auch deren Ermessen weitere Behörden und Institutionen über die Fundstelle zu informieren.

3.2.5.9 Städtebau und gemeindliche Belange

3.2.5.9.1 Stadt Wolgast und Gemeinden

TÖB 1 Stadt Wolgast

Die Stadt Wolgast ist durch das Bauvorhaben hinsichtlich öffentlicher Belange, der Belange als Straßenbaulastträger des Neubaus der neuen Bahnhofsstraße einschließlich des begleitenden Radweges sowie Umstufung der Bundes- und Landesstraße in der Ortsdurchfahrt und eigentumsrechtlicher Inanspruchnahmen betroffen.
Die Stadt Wolgast hat sich mit den Stellungnahmen vom 18.12.2018 und 3.03.2020 am Anhörungsverfahren einschließlich Deckblattverfahren beteiligt.
Die Abwägung erfolgt thematisch. Die Zifferangaben resultieren aus der Stellungnahme.

Umstufungsplan / Umstufungsvereinbarung (Ziffer 1- 2, 13)

Der Umstufungsplan wurde nach den Hinweisen vom Vorhabenträger überarbeitet. Die Hinweise haben sich durch Deckblatt Unterlage 1 Anlage 1D erledigt.
Die Forderung nach Aktualisierung der vorliegenden Umstufungsvereinbarung hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt. Verweis auf Punkt 1.3

Antrag auf Rückbau von 3 Lichtsignalanlagen an der alten B 111 zwischen Anbindung Leeraner Straße und Anbindung Hufelandstraße (Ziffer 3)

Der Rückbau von drei Lichtsignalanlagen durch den zuständigen Straßenbaulastträger – das Straßenbauamt Neustrelitz- nach Umstufung der Ortsdurchfahrt wurde beantragt.
Verkehrsregelnde Maßnahmen sind in der Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörde zu regeln und nicht planfeststellungsrelevant. In der Erörterung wurde vereinbart, dass der zuständige Straßenbaulastträger der abzustufenden Bundesstraße einen entsprechenden Antrag auf Rückbau bei der unteren Verkehrsbehörde einreichen wird. Die Stadt Wolgast erhält dazu eine Information. Über den Rückbau der Lichtsignalanlagen ist auf Ebene der Straßenbaulastträger im Rahmen der Bauvorbereitung zu treffen.

Straßenbaulast Radweg auf der alten B 111 (Ziffer 4)

Die künftige Straßenbaulast des Radweges auf der alten B 111 wurde durch Deckblatt zu Unterlage 5 Seite 7D lfd. Nr. 6 durch den Vorhabenträger präzisiert. Der Hinweis hat sich somit erledigt.

Versorgungsleitungen (Ziffern 5 und 6)

Die Forderung der Stadt zur Änderung der Formulierung in Unterlage 5 (Bauwerksverzeichnis) zur Kostentragungspflicht von Anlagenbetreibern von Versorgungsleitungen und – kabeln wurden durch die Planfeststellungsbehörde rechtlich geprüft und die Formulierung in Unterlage 5:

„Die Kostentragungspflicht bestimmt sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.“ als ausreichend erachtet. Die Forderung wird zurückgewiesen.
Die Regelungen zu den Kostentragungspflichten bezüglich der Leitungssicherung und - verlegungen sind Bestandteil der bestehenden Rahmenverträge mit den betroffenen Versorgungsträgern bzw. gesetzlich geregelt.
Darüber hinaus gehende Reglungen in den planfestgestellten Unterlagen sind nicht erforderlich. Der Unterlage 5 sind Unterhaltspflichten und Zuständigkeiten bei notwendigen der Leitungsverlegungen bzw. -sicherungen eindeutig zu entnehmen. Die durch Versorgungsträger und Gemeinden in den Stellungnahmen enthaltenden Hinweise dazu wurden durch Deckblatt in Unterlage 5 eingearbeitet

Radweg an der Neuen Bahnhofstraße (Ziffer 7)
Auf Antrag Stadt Wolgast wurde der Plan geändert. Der entlang der Leeraner Straße in Richtung Kreisel verlaufenden Radweg wird abweichend von der ursprünglichen Planung parallel zur Fahrbahn der „Neuen Bahnhofstraße“ bis zur Bahnhofstraße (alt) auf der Südseite mit einer Breite von 2,50 m angeordnet. Dazu wird auf die Deckblätter Unterlage 5 Seite 11D und Unterlage 7 Blatt 3D und 4D verwiesen.
Die Stadt Wolgast hat die Kostenübernahme für den Radweg und die im Bereich von Bau-km 100+660 bis 101+155 erforderlichen Stützwand erklärt.

Kosten des Abrisses von Kleingärten und Unterhaltungspflicht Uferwand (Ziffer 8-9)
Der Vorhabenträger hat auf Antrag der Stadt Wolgast mit Deckblatt 20D zu Unterlage 5 lfd. Nr. 46 und 47 die Kostenpflicht für den teilweisen Abriss der Kleingartenanlage und die Unterhaltungspflicht der Uferwand (BW 12) präzisiert.

Fahrbahnbreite Wirtschaftswege 1 und 2 (Ziffer 10)
Auf Antrag Stadt Wolgast wurde der Plan mit Deckblatt 25D zu Unterlage 5 lfd. Nr. 74 -76 und Unterlage 7, Blatt 9D geändert.
Die befestigte Breite der Wirtschaftswege 1 und 2 wird entsprechend der Forderung der Stadt von 3 m auf 4 m vergrößert. Die Kronenbreite beträgt 5,50 m. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die überfahrbaren Bankette von jeweils 0,75 m aus fahrspurfestem Material herzustellen. Verweis auf Punkt 1.3
Die Stadt Wolgast hat die Mehrkostenübernahme für die Vergrößerung der Breite um 1 m erklärt.
Aus der Verbreiterung resultiert keine Mehrversiegelung der Fläche, da die Verbreiterung im Bereich der geplanten Wirtschaftswegeflächen erfolgt.

Wendehammer – Lageplan 6 (Ziffer 11)

Die Bedenken der Stadt Wolgast zur Größe der geplanten Wendeanlage bei Station 3+700 hat sich durch Erwiderung und Erläuterungen des Vorhabenträgers erledigt. Der Wendehammer ist nur für ausgewählte Fahrzeuge zur Wartung der anliegenden Aufforstungsfläche vorgesehen.

Bauwerk 7 (Ziffer 12)

Die Forderung der Stadt Wolgast das Bauwerk 7 – Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 27- durch einen einseitigen Radweg zu ergänzen, wird zurückgewiesen.

Die Stadt Wolgast hat für den Bedarf eines Radweges an der Kreisstraße VG 27 Verkehrssicherungsgründe angeführt. Im Zusammenhang mit dem planfestzustellten Bauvorhaben soll die Möglichkeit für die zukünftige Anordnung eines Radweges geschaffen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Forderung geprüft.

Durch den Landkreises Vorpommern–Greifswald als zuständiger Straßenbaulastträger der Kreisstraße, ist gegenwärtige keine Radwegeplanung in Auftrag gegeben. Verfestigte Planungen, die eine Anordnung eines einseitigen Radweges auf Bauwerk 7 rechtfertigen, sind nicht bekannt. Im Bereich der Kreisstraße VG 27 verlaufen keine ausgewiesenen Fahrradrouten. Die Forderung ist wegen des nicht begründeten Bedarfs zurückzuweisen.

Maßnahmen 4 A_{CEF} /5 A_{CEF} (Ziffer 14)

Der Vorhabenträger hat die Hinweise der Stadt Wolgast zur Erreichbarkeit der Maßnahmen 4 A_{CEF}/ 5 A_{CEF} in der Deckplanung berücksichtigt. Die Zuwegung wurde verschoben. Dazu wird auf Unterlage 7 Blatt 9D sowie Unterlage 14.1 Blatt 8.1D und 9D verwiesen.

Anbindung West, Einmündung Leeraner Straße (Ziffer 15)

Die Bedenken der Stadt Wolgast zur geplanten technischen Ausführung der Anbindung West/ Einmündung in die Leeraner Straße haben sich durch Erwiderung/ Erläuterung des Vorhabenträgers und Erörterung erledigt.

Rückforderung von Fördermitteln (Ziffer 16)

Die Stadt Wolgast befürchte durch das Bauvorhaben und die daraus resultierenden Baubeschränkungen Wertminderung und Nichtverwertbarkeit der Gewerbeflächen insbesondere im Bereich des Hafengewerbegebietes Süd. Rückforderungen von Fördermitteln durch das Landesförderinstitut seien nicht auszuschließen.

Über Entschädigungsansprüche ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden, sondern im nachfolgenden Entschädigungs- / Grunderwerbsverfahren zu regeln. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Grundsätzlich wird auf die Entschädigungsansprüche nach Baugesetzbuch § 95 ff verwiesen.

Sonstige Vermögensnachteile, die durch ein Bauvorhaben verursacht werden, sind entschädigungspflichtig.
Es liegt in der Verantwortung der Stadt Wolgast, gegebenenfalls den Entschädigungsanspruch nachzuweisen und gegenüber dem Vorhabenträger die entsprechenden Unterlagen vorzulegen. Der Vorhabenträger hat erklärt, die Entschädigungsvoraussetzungen nach Antrag zu prüfen.

Bilanzierung im stadteigenen Ökokonto (Ziffer 17)

Die Stadt Wolgast hat vorgeschlagen kompensationspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft für den städtebaulichen Anteil (Neue Bahnhofsstraße einschließlich Radweg) am Bauvorhaben über das Ökokonto „Wolgast-Weidehof“ anteilig zu kompensieren.
Bei Überarbeitung der Bilanzierung der Kompensation durch den Vorhabenträger wurde das Ökokonto „Wolgast-Weidehof“ in der Planung ergänzt. Dazu wird auf Unterlage 12.1.1 Tabellen 64 und 70-72 sowie das Maßnahmeblatt Seiten 301 E-4 bis 301E-6 verwiesen.

Entwicklung Park Belvedere

Die geplante Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF} – Ausbringung von Fledermauskästen und Vogelnistkästen für Höhlenbrüter als Ersatzquartier – soll in Teilen auf Flächen des Parks Belvedere umgesetzt werden.
Im Rahmen der Erörterung hat der Bürgermeister die Pläne der Stadt Wolgast zur Entwicklung des Parks Belvedere erläutert. Die Stadt plant, ein Entwicklungskonzept des Parks im Jahr 2020 vorzulegen. Der Park soll für Veranstaltungen, Erholung und sportliche Aktivitäten genutzt werden. Zur Gestaltung und Verkehrssicherung ist das Fällen von Bäumen erforderlich.
Die Auswahl von Einzelbäumen, an denen Fledermaus- und Nistkästen zur Umsetzung der geplanten Maßnahme 3 A_{CEF} angebracht werden sollen, wurde zwischen Vorhabenträger, Forstamt Neu Pudagla, und der Stadt Wolgast am 02.10.2019 vor Ort abgestimmt. Die Planung der Maßnahme 3 A_{CEF} wurde entsprechend überarbeitet und die Abgrenzung der Maßnahmeflächen in Unterlage 12.1.3 Blatt 4D, 4.2D angepasst.
Auf den abgestimmten Flächen werden nicht nur die entsprechenden Fledermaus- und Vogelnistkästen als künstliche (Ersatz-)quartiere ausgebracht, sondern der auf den jeweiligen Teilflächen vorhandene Waldbestand wird aus der forstlichen Nutzung genommen, so dass sich im Zuge des natürlichen Alterungsprozesses des dort vorhandenen Baumbestandes zusätzliche Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse und Höhlenbrüter entwickeln können.
Durch Überarbeitung der Planung habe sich die Bedenken der Stadt Wolgast erledigt.

Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen

Die Stellungnahme der Stadt Wolgast in der Anhörung und im Deckblattverfahren beinhaltet

umfangreiche Hinweise zur geplanten Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen, öffentlichen Wegen und Anträge auf Erwerb von Teilflächen die als dauernde Belastung ausgewiesen sind bzw. von unwirtschaftlichen Restflächen.
Diese Belange sind nicht planfeststellungsrelevant und im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln und entscheiden.
Hinsichtlich der grundsätzlichen rechtlichen Einordnung des Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen wird auf Ausführungen unter Punkt 3.2.6 - Rechtlicher Ausgangspunkt – verwiesen.
Dem Antrag auf Erwerb der mit dauernden Belastung ausgewiesenen landschaftspflegerischen Flächen stehen rechtliche Belange nicht entgegen, soweit die Nutzbarkeit der Flächen so beeintächtigt ist, dass eine eigenständige Bewirtschaftung nicht mehr zumutbar und möglich ist.
Die in Unterlage 14 ausgewiesene dauernde Inanspruchnahme von nachfolgenden Teilflächen aus dem Eigentum der Stadt:

Gemarkung Wolgast, Flur 11	Flurstücke 14/5, 5/47
Gemarkung Sauzin, Flur 1	Flurstücke 125, 50, 62, 33
Gemarkung Mahlzow, Flur 1	Flurstücke 205/1, 135, 231/21, 19

erübrigt sich insoweit, es sich bereits um öffentlich gewidmete Flächen handelt bzw. sie nach Fertigstellung des Bauvorhabens, die in der Straßenbaulast/ Unterhaltungspflicht der Stadt verbleiben.

Die unter TÖB 1.1 registrierte Stellungnahme der Stadt Wolgast, FD öffentliche Ordnung, hat sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung der Stellungnahme zu TÖB 1 erledigt.

TÖB 1.2 Amt Am Peenestrom – Gemeinde Sauzin

Die Gemeinde Sauzin wird durch das Amt Am Peenestrom vertreten und hat sich mit Stellungnahme 3.12.2019 im Anhörungsverfahren beteiligt. Zu den Deckblättern wurde keine Stellungnahme abgegeben.

<u>Lärmschutz</u>

Das Anliegen der Gemeinde Sauzin die vorhandene Wohnbebauung im Gemeindegebiet (Sauziner Bucht) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen vor dem Verkehrslärm der Ortumgehung insbesondere der Brücke über den Peenestrom zu schützen, hat sich Erwiderung des Vorhabenträgers und umfassende Erörterung erledigt.
Die in Unterlage 11 ausgewiesenen Beurteilungspegel für die relevanten Immissionsorte Nr. 61 bis 70 liegen mit maximal 56dB(A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht unter den hier geltenden

Immissionsgrenzwerten (§§ 41 und 42 BImSchG) für Kern-, Dorf-, und Mischgebiet. Ein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz besteht nicht.

Wendehammer– Lageplan 6

Die Bedenken zur technischen Ausführung haben sich durch Erörterung erledigt.
Auf die Ausführungen dazu unter TÖB 1 wird verwiesen.

Grundstückszufahrten

Die Gemeinde Sauzin hat auf die geplanten unterschiedlichen Breiten von 3,00- 5,00 m der Grundstückszufahrten direkt von der Kreisstraße VG 26 und von der Nebenanbindung zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen hingewiesen. Durch die geänderte Breite der Kreisstraße VG 26 im Ausbaubereich werden die Breiten als nicht ausreichend angesehen.
Der Vorhabenträger hat den Hinweis der Gemeinde Sauzin zum Anlass genommen, um die Breite der geplanten Zufahrten der Flurstücke 151, 152/1 und 152/2 der Flur 1 Gemarkung Sauzin anhand von Schleppkurvenberechnungen erneut zu überprüfen. Die Breiten der Grundstückszufahrten (3,90 m) und der Ackerzufahrt (6,00 m) im Bereich der Nebenanbindung zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wurden durch Deckblatt 6 D zu Unterlage 7 angepasst.
Die vorhandenen Zufahrten der Flurstücke 124/1 und 124/2 der Flur 1 Gemarkung Sauzin werden durch neue Zufahrten ersetzt, die Zufahrt des Flurstückes 146/1 der Flur 1 Gemarkung Sauzin höhenmäßig angepasst.
Im Bestand der Kreisstraße VG 26 sind die Zufahrten, wie vorhanden herzurichten.
Der Hinweis hat sich durch Überarbeitung der Planung erledigt.

TÖB 1.3 Amt Am Peenestrom – Gemeinde Krummin

Die Gemeinde Krummin wird durch das Amt Am Peenestrom vertreten und hat sich mit Stellungnahme 6.12.2019 im Anhörungsverfahren beteiligt. Zu den Deckblättern wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Bauwerk 7 - Radweg entlang der Kreisstraße VG 27

Die Forderung der Gemeinde Krummin das Bauwerk 7 – Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 27- durch einen einseitigen Radweg zu ergänzen, wird zurückgewiesen.
Hinsichtlich der Abwägung wird auf die Ausführung dazu unter TÖB 1/ Bauwerk 7 (Ziffer 12) verwiesen.

TÖB 2 Amt Usedom Nord, Gemeinde Mölchow

Die Gemeinde Mölschow wird durch das Amt Usedom Nord vertreten und hat sich mit Stellungnahme 27.12.2019 im Anhörungsverfahren beteiligt.
Zum Erörterungstermin sind Vertreter der Gemeinde trotz ordnungsgemäßer Ladung nicht erschienen.

Einleitstelle 9

Die Gemeinde hat Bedenken zur geplanten Einleitung von Regenwasser über die Einleitstelle 9 in einen Vorfluter ohne Nr. Es wird darauf verwiesen, dass der dargestellte Graben als Vorflut nicht existiert.
Der Vorhabenträger hat die Planung geändert. Die ursprünglich geplante Einleitstelle 9 durch ein Versickerungsbecken mit Überlaufmulde ersetzt.
Die neu geplante Entwässerungsanlage (Versickerungsbecken mit Überlaufmulde) wird bei ca. Bau-km 6+450 zwischen der B 111 alt (Abbruchfläche) und der neuen B 111n im Bereich einer LBP-Gestaltungs-Maßnahmenfläche angeordnet.
Dazu werden die Deckblätter Unterlage 5 Seite 28.1 E (lfd. Nr. 88) und die Unterlage 7 Blatt 10D planfestgestellt.
Als künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger der neuen Entwässerungsanlage ist die Bundesstraßenverwaltung in Unterlage 5 Seite 28.1 E (lfd. Nr. 88) ausgewiesen.
Die Einwendung hat sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde durch Planänderung als erledigt.

<u>Vorhandene Verrohrungen</u>

Die Gemeinde hat auf zwei vorhandene Verrohrungen nördlich der B 111 unter den gemeindlichen Straßen, im Stadtweg und an den Brühswiesen hingewiesen, die kein zusätzliches Regenwasser aufnehmen können.
Der Vorhabenträger erwidert dazu, dass die Verrohrungen von der Baumaßnahme unberührt bleiben. Zusätzliche Regenwasseranschlüsse an diese Verrohrungen sind nicht vorgesehen.

<u>Biberdämme und -burgen</u>

Der Vorhabenträger hat den Hinweis der Gemeinde auf die Vielzahl der vorhandenen Biberdämme und -burgen zur Kenntnis genommen und erwidert, dass diese in der Planung berücksichtigt wurden. Den von der Gemeinde befürchtete Rückstau des Wassers und Überschwemmung der anliegenden Flächen schließt der Vorhabenträger durch die neue Entwässerungsanlage aus.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Den Planungsunterlagen liegen umfassende Untersuchungen zur Problematik zu Grunde, die in den

Planungsunterlagen und den ergänzenden Materialbänden dokumentiert sind.
Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Beeinträchtigung des Bahndamms der UBB und des straßenbegleitenden Radweges
Die Gemeinde befürchtet eine Beeinträchtigung des Bahndamms der UBB und des straßenbegleitenden Radweges durch das Bauvorhaben.
In den Bahndamm der UBB wird durch das geplante Bauvorhaben nicht eingegriffen. Er liegt außerhalb des Baufeldes.
Mit dem geplanten Versickerungsbecken, wie oben beschrieben, kann ausgeschlossen werden, dass zusätzliches Regenwasser zum Bahndamm bzw. zum straßenbegleitenden Radweg läuft und diese in Mitleidenschaft gezogen werden.
Die Bedenken werden zurückgewiesen.

TÖB 3 Amt Usedom Süd - Gemeinde Loddin
Die Gemeinde Loddin, vertreten durch das Amt Usedom Süd, ist durch das geplante Bauvorhaben: B 111 Neubau der OU Wolgast Ersatzmaßnahme Otterdurchlass Mellengraben eigentumsrechtlich durch bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen und dingliche Belastung für Leitungsrechte betroffen.

Das Amt Usedom Süd hat mit Schreiben vom 11.02.2019 im Ergebnis der Sitzung der Gemeindevertretung am 29.01.2019 der Gemeinde Loddin Einwendung gegen die geplante Inanspruchnahme der gemeindlichen Flächen für die Baumaßnahme erhoben.
Die Anhörungsbehörde hat die Einwendung zu eigentumsrechtlichen Belangen der Gemeinde Loddin im laufenden Anhörungsverfahren auf Grund des Fristversäumnisses und der daraus resultierenden Präklution zurückgewiesen.
Gegen die Präklution wurde Widerspruch mit Hinweis auf die im Anhörungsverfahren gewährte Fristverlängerung bis 31.01.2019 erhoben.
Die beantragte Fristverlängerung bis 31.01.2019 wurde für die Stellungnahme des Amtes / der Gemeinde für öffentliche Belange außer für eigentumsrechtliche Belange gewährt.
Die Anhörungsbehörde hat auf die Einschränkung der Fristverlängerung ausdrücklich mehrfach schriftlich hingewiesen (E-Mail vom 19.12.2018 und in den Schreiben vom 25.10.2018 sowie 14.02.2019).

Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG waren Einwendungen zu eigentumsrechtlichen Belangen der Gemeinde Loddin innerhalb der veröffentlichten Frist bis zum **4.01.2019** zu erheben.

Die Stellungnahme der Gemeinde Loddin richtet sich gegen die Inanspruchnahme der gemeindlichen Flächen für die o. g. geplante Baumaßnahme.
Die Gemeinde ist Eigentümer der Flurstücke 198, 197/2, 197/3, 91/1 und 413/2 der Flur 3 Gemarkung Sauzin.
Die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden und dinglich mit einem Leitungsrecht zu belastenden Teilflächen der Flurstücke, werden auf den Deckblättern Unterlage 14.1 Blatt 11D und Unterlage 14.2 Seite 27D, 30D und 32 D ausgewiesen.
Der Einspruch wäre auch unabhängig von der Präklution, als nicht planfeststellungsrelevant zurückzuweisen.
Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie hier die dingliche Belastung mit einem Leitungsrecht, ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen, das dem Planfeststellungsverfahren nachfolgt. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

3.2.5.9.2 Infrastruktur

TÖB 26 Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)

Die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Tochterunternehmen der bundeseigenen Eisenbahn DB AG. Mit Schreiben vom 02.01.2019 wurde fristgerecht eine Stellungnahme zum Vorhaben im Anhörungsverfahren abgegeben. Die Erwiderung des Vorhabenträgers wurde der bevollmächtigten Rechtsvertretung mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 17.07.2019 rechtzeitig zur Vorbereitung des geplanten Erörterungstermins am 14.08.2019 übersandt. Mit diesem Schreiben wurde zum Erörterungstermin am 14.08.2019 zugleich eingeladen.
Der Vorhabenträger hat mit dem TÖB nach Vorliegen der Einwendung und in Vorbereitung der Erwiderung ein gesondertes Gespräch zur Erläuterung des Bauvorhabens und zur Klärung der Einwendungsschwerpunkte geführt.
Die Einwendung sowie das gesondertes Gespräch waren Anlass, die geplanten Unterlagen im Bereich der Bahnanlagen zu überarbeiten. Die sich ergebenden Änderungen wurden bereits in der Erwiderung für den Erörterungstermin vorgestellt und als Deckblatt zugesichert.
Im Nachgang zur Erwiderung des Vorhabenträgers und zur Vorbereitung der Erörterung wurden auf Anforderung der anwaltlichen Vertretung vom 9.08.2019 weitere ergänzende Unterlagen durch die Anhörungsbehörde am 12.08.2019 an die anwaltliche Vertretung der UBB übersandt.
Die UBB sowie die anwaltliche Vertretung sind trotz ordnungsgemäßer Einladung nicht zum Erörterungstermin erschienen. Ein Antrag auf Terminänderung wurde nicht gestellt. Eine Erklärung des TÖB bzw. der anwaltlichen Vertretung zur Entschuldigung wurde nicht abgegeben, ob-

wohl die Vertreter der Anhörungsbehörde/Planfeststellungsbehörde am Verhandlungsort erreichbar gewesen wären.
Die Belange des TÖB 26 wurden am 14.08.2019 ab 10:00 Uhr wie geladen in Abwesenheit auf Grundlage der Stellungnahme vom 02.01.2019, der Erwiderung des Vorhabenträgers und der Ergebnisse vorliegender zusätzlicher Gutachten erörtert.
Die ergänzende Stellungnahme der anwaltlichen Vertretung vom 14.08.2019 erreichte die Anhörungsbehörde erst nach Beendigung des Erörterungstermins und wird nur insoweit in die Abwägung eingestellt, wie sie die fristgerecht vorliegende Stellungnahme ergänzt.
Darüber hinaus gehende Einwendungen sind präkludiert.
Die schon zum mit Erwiderung in Vorbereitung des Erörterungstermins vorgestellte Planänderung ist der UBB im Nachanhörungsverfahren unter Vorlage der Deckblätter insbesondere U 7 Blatt 4D, zur Beteiligung vorgelegt worden. Eine Stellungnahme vom 28.02.2020 wurde abgegeben.

Die Planung sieht ursprünglich eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.201 m und 71 m² für die dingliche Sicherung eines Leitungsrechtes (Entwässerungsleitung) auf Grundstücken der UBB vor; betroffenes Flurstück ist Gemarkung Wolgast, Flur 11, Flurstück 9/21. Eine dauernde Inanspruchnahme von Flächen durch Erwerb ist nicht geplant.
Die Betriebsanlagen der UBB bleiben dabei unberührt. Das Vorhaben überspannt die Anlage der UBB in einer lichten Höhe von 38 m (Fahrbahnunterkante) durch die Vorlandbrücke des Bauwerks 5. Ursprünglich war die Errichtung des Pfeilerstandortes Achse 50 in einer Bauweise geplant, die zu einer dauernden Belastung des Flurstücks 9/21 geführt hätte, jedoch nicht im unmittelbaren Bereich von Betriebsanlagen steht.
Die Umplanung und so das Deckblatt sehen keine Inanspruchnahme von Flurstücken der UBB mehr vor.

Die Einwendung sowie die ergänzende Stellungnahme der anwaltlichen Vertretung der UBB umfassen nachfolgende inhaltliche Schwerpunkte:

Pfeilerstandort 50 des Brückenbauwerkes 5

Die UBB beantragt die Verschiebung des Pfeilerstandortes 50.
Der geplante Pfeilerstandort 50 des Brückenbauwerkes über die Peene befindet sich in unmittelbarer Nähe der Gleisanlagen der UBB. Die UBB befürchtet Beeinträchtigungen ihres Bahnverkehrs durch diese Nachbarschaft.
Den Belangen der UBB wird durch Planänderung Rechnung getragen und die Pfahlgründung des Pfeilers 50 so gedreht, dass sie sowohl oberirdisch als auch unterirdisch außerhalb der Eigentumsflächen der UBB (Flurstück 9/21, Flur 11, Gemarkung Wolgast) liegt.

Die Planänderung ist mit Deckblatt Unterlage 7 Blatt 4D Gegenstand der Planfeststellung. Die UBB ist bzgl. dieser Planänderung beteiligt worden.
Eine Beeinträchtigung der Gleisanlagen durch die Pfahlgründung der Achse 50 kann dadurch ausgeschlossen werden. Der Pfeiler in Achse 50 wird mit Bohrpfählen tiefgegründet. Der lichte Abstand von Gleisachse zur Außenkante Pfahlkopfplatte/ Fundament beträgt > 11,90 m.
Wegen der charakteristischen Bauweise eines Brückenpfeilers ragt dieser nicht in den lichten Raum von Anlagen der UBB hinein. Lediglich in der o.g. Höhe von 38 m wird das Flurstück der UBB überspannt.
Forderungen zum Nachweis der statischen Berechnungen Pfeiler Achse 50 ist der Vorhabenträger mit E-Mail vom 12.08.2019 in Vorbereitung der Erörterung nachgekommen. Der Pfeiler liegt außerhalb des vertikalen Druckbereiches gem. RiL 836.2001 des bestehenden UBB-Gleises.
Ein zweites UBB-Gleis befindet sich in der perspektivischen, noch nicht verfestigten Planung der UBB mit einem Gleisabstand von 4 m zum Bestandsgleis. Schon das Bestandsgleis liegt außerhalb des Druckbereiches des Pfeilerstandortes Achse 50.
Da die Gleiserweiterung planerisch nicht verfestigt ist, ist sie für die Planung des Vorhabens nicht zu berücksichtigen. Es gilt § 9a FStrG, Veränderungssperre ab Beginn der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen. Davon abgesehen, befindet sich auch die Entfernung eines zweiten Gleises in ausreichendem Abstand zur Pfahlkopfplatte des Pfeilers 50.
Durch diese Planänderung entfällt weiterhin der Eingriff in die Bahnentwässerung / den Bahnseitengraben.
Die OU Wolgast und speziell die Pfeilerachse 50 stehen einem perspektivischen Ausbau der Bahnanlagen auf dem Grundstück der UBB nicht entgegen.
Die Planänderung wird mit Deckblatt Unterlage 7 Blatt 4D planfestgestellt.
Die vorgetragene Forderung zur Abwehr der Inanspruchnahme ihres Grundstücks durch Pfeilerstandort 50 ist mit Planänderung erledigt. Die weiterhin geltend gemachten Bedenken zur Störung von Sicherheit des Bahnverkehres werden mit genannter Begründung zurückgewiesen.

<u>Forderungen zur technischen Ausführung der Ortsumgehung Wolgast und der Bahnhofsstraße</u>
Anbindung der neuen und alten Bahnhofsstraße
In der Einwendung werden erhebliche Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit der geplanten Anbindung der neuen und alten Bahnhofsstraße geltend gemacht. Der gewählte Radius entspreche nicht den Vorgaben der Richtlinien für Landesstraßen.
Die „Neue Bahnhofstraße“ ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete in die Kategorie VS III eingeordnet. Als Stadtstraße erfolgt die Trassierung nach RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und nicht nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL). Die Entwurfsgeschwindigkeit V_e wird mit 50 km/h festgelegt. Der Anschluss der alten Bahnhofstraße wird auf das notwendige Maß im Knotenpunktbereich mit ausgebaut.

Alle geforderten Trassierungselemente der RASt 06 sowie die erforderliche Haltesichtweite werden eingehalten. Die Radien sind entsprechend der notwendigen Schleppkurven von Großraumtransporten bemessen. Eine erhöhte Abkommenswahrscheinlichkeit ist gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) Abschnitt 3.2 hier nicht zu unterstellen.
Hinsichtlich der Forderung nach Schutzeinrichtungen zum nebenliegenden Schienenweg verweist der Vorhabenträger auf die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS).
Gemäß RPS ist der östliche äußere Fahrbahnrand der Bahnhofstraße der Gefährdungsstufe 2 – „schutzbedürftige Bereiche mit Gefährdung Dritter (z. B. nebenliegende Schienenwege mit mehr als 30 Zügen/24 h)“ - zuzuordnen. Gemäß Bild 7 der RPS sind für Geschwindigkeiten kleiner 60 km/h (hier: 50 km/h) keine Schutzeinrichtungen am äußeren Fahrbahnrand erforderlich.
Der Vorhabenträger hat mit der Erwiderung zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der UBB, Schutzvorkehrungen vorzusehen, die das Abkommen von Fahrzeugen aus der „Neuen Bahnhofstraße“ in den Gleisbereich der UBB verhindern (Verweis auf Pkt. 1.6).
Die Zusage konnte im Erörterungstermin nicht weiter differenziert oder weiter ausgeführt werden und findet so Eingang in die Planfeststellung.
Mit der Zusage erledigen sich die Bedenken der Stellungnahme der UBB bezüglich der Verkehrssicherheit der Verkehre an der Bahnhofstraße und auf der Schiene.

Blendeinwirkungen
Zur Forderung von Blendschutzeinrichtungen hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die Notwendigkeit im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft wird. Sollten Blendschutzeinrichtungen dem Grunde nach erforderlich sein, werde eine entsprechende technische Lösung vorgesehen.
Mit der Zusage erledigen sich die Bedenken der UBB aus ihrer Stellungnahme bezüglich der Verkehrssicherheit ihres Verkehrs neben der Bahnhofstraße.

<u>Bahnübergang Pollerstraße</u>
Der Bahnübergang, der die Pollerstraße zum Gewerbegebiet erschließt, befindet sich in der Nähe zum Pfeilerstandort 50. In der Stellungnahme wird die verkehrstechnische Prüfung des Knotenpunktes (mit abgeknickter Vorfahrt) unter den nach Fertigstellung der neuen Bahnhofstraße veränderten Verkehrsbedingungen gefordert.
Der Vorhabenträger hat die Leistungsfähigkeit der neuen Straße sowie der angrenzenden Knotenpunkte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung bzw. im Rahmen von Leistungsfähigkeitsberechnungen überprüft und der Planfeststellungsbehörde gegenüber das Prüfergebnis verifiziert.
Die Knotenpunkte sowie der Querschnitt der „Neuen Bahnhofstraße“ sind leistungsfähig dimensioniert, um die zu erwartenden Verkehrsmengen, auch unter saisonalen Bedingungen, sicher

und zügig aufnehmen zu können.
Eine Regelung der Verkehre und der Vorfahrten erfolgt gemäß empfohlenem Markierungs- und Beschilderungsplan in eigner Zuständigkeit der unteren Verkehrsbehörde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Planfeststellungsbeschluss sind keine verkehrsrechtlichen Regelungen zu treffen, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straße anzusehen sind. Entsprechende Entscheidungen obliegen der zuständigen Verkehrsbehörde.
Erhebliche Sicherheitsdefizite sind nach Prüfung der baulichen und vorgesehenen Beschilderungsunterlage durch die Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Die Entfernung zwischen dem vorhandenen Bahnübergang – Pollerstraße und dem neuen Knoten Bahnhofsstraße beträgt ca. 130 m und wird als ausreichend erachtet.
Die Planung ist verkehrssicher.
Sollte es sich unter Verkehr des Knotens herausstellen, dass die trotz der baulich regelgerechten Dimensionierung entgegen der Prognose der Knoten mit der geplanten Verkehrsregelung nicht verkehrssicher ist, wird eine notwendige Anpassung der Vorfahrtsregelungen an die Knotenpunktsverkehrsstärke und das Verhältnis von Haupt- und Nebenströmen durch die zuständige Verkehrsbehörde zu treffen sein.

Neue Eisenbahnkreuzung durch Bauwerk 5 - Lichtraumprofil
Die Einwendung wegen nicht vorliegender Daten zum Lichtraumprofil bei Überquerung der Eisenbahnanlage durch das Brückenbauwerk 5 wird als unzutreffend zurückgewiesen.
Dem Höhenplan Unterlage 8, Blatt 4D und der Unterlage der Unterlage 10.2, Blatt 2 im Längsschnitt der Peenestrombrücke als Umriss sind Angaben zur lichten Höhe zu entnehmen.
Die Fahrbahnoberkante beträgt im Bereich des UBB-Gleises ca. +38,0 m ü. HN. Bei der vorhandenen Schienenoberkante (SO) des UBB-Gleises mit einer Höhe von ca. +3,30 m ü. HN ist die vorhandene lichte Höhe > 30 m. Somit ist die erforderlich lichte Höhe von $\geq$ 4,90 m in jedem Fall gewährleistet.
Der lichte Abstand von der Gleisachse des UBB-Gleises zum Pfeilerfundament in Achse 50 ist > 11,90 m. Somit wird das erforderliche lichte Mindestabstandsmaß von $\geq$ 3,30 m bzw. $\geq$ 3,80 m durchgängig gewährleistet.

Eine Kreuzungsvereinbarung lag trotz mehrfacher Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde zur Herreichung einer solchen bis zum Planfeststellungsbeschluss nicht vor.
Da im vorliegendem Fall jedoch keine bauliche Kreuzung zwischen den Kreuzungsbeteiligten Bundesstraßenbauverwaltung (für die Straße B 111) und Bahn (UBB für die Bahnschiene) ent-

steht oder sonst eingegriffen wird (die Bahnanlagen werden lediglich in Höhe von 38 m überspannt) und somit Zuständigkeiten bzgl. Anteilen am Bau oder der Unterhaltung nicht zugewiesen werden, ist eine regelnde Entscheidung i. S. d. Kreuzungsvereinbarung nicht in Vorwegnahme einer solchen erforderlich.
Mit Nebenbestimmung 1.5.15 wird dem Vorhabenträger aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung die Kreuzungsvereinbarung mit der UBB vorzulegen.
Sollte sich in diesem Kontext herausstellen, dass zur Sicherung des Bahnbetriebes eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich wird, ist über § 74 Abs. 3 VwVfG vorbehalten, hier die aus heutiger Sicht noch nicht erkennbare Regelung zu ergänzen.
Durchörterungen (Unterlage 5 lfd. Nr. 35 und 36)
Die Durchörterung der Entwässerungsleitungen im Schutzrohr DN 600 und DN 400 der geplanten Ortsumgehung zwischen Schacht R 257 und R 258 und der neuen Bahnhofstraße zwischen Schacht R 292 und R 293 kreuzen ein Streckenfernmeldekabel der DB AG sowie die nicht elektrifizierten Bahnanlagen der UBB.
Die UBB fordert in ihrer Stellungnahme eine Vornahme der Durchörterung entsprechend den technischen Regelwerken der Deutschen Bahn.
Der Vorhabenträger verpflichtet sich mit der Erwiderung, die Arbeiten so auszuführen, dass eine Beeinträchtigung der Bahnanlagen ausgeschlossen werden kann. Das Regelwerk der DB AG ist zu beachten.
Die für die Genehmigung der Leitungsquerung notwendigen Unterlagen gemäß dem Regelwerk der DB AG sind vor Bauausführung der UBB vorzulegen.
Mit der Zusage des Vorhabenträgers erledigt sich dieser Aspekt der Stellungnahme.
Die Planfeststellungsbehörde bestätigt diese Zusage. Sie ist zwischen den Beteiligten zu vollziehen.

Erwartete Beeinträchtigungen der Signalsicht und des Zugfunks
Der TÖB ist der Ansicht, es sei nicht erkennbar, ob der Zugfunk und die Signalsicht nach Errichtung des Pfeilers und der Brücke sichergestellt sind.
Die Einwendung dazu wird als unzutreffend zurückgewiesen.
Eine Beeinträchtigung der Signalsicht und des Zugfunks durch das geplante Baubauvorhaben ist auf Grund der lichten Höhe und Weite des Brückenbauwerkes 5 nicht erkennbar.

Irritationsschutzwand
Die Einwendung trägt befürchtete Beeinträchtigungen der Gleisanlagen bzw. des Bahnbetriebes durch Arbeiten zur Unterhaltung und Bauwerksprüfung an der 4 m hohen Kollisions- und Irritationsschutzwand auf Brückenbauwerk 5 vor.

Der Vorhabenträger erklärt dazu, dass die Zugänglichkeit der Kollisions- und Irritationsschutzwand zum Zwecke der Unterhaltung und Bauwerksprüfung wird von der Brückenfahrbahn aus gewährleistet werde. Die Arbeiten zur Unterhaltung und Bauwerksprüfung werden von dafür unterwiesenem Fachpersonal durchgeführt.
Die Einwendung wird mit Verweis auf die geplanten und den Regeln der Technik gerecht werdenden Brücke- und Irritationsschutzwandprüfungen und Unterhaltungsarbeiten auf Basis der bestehenden Sicherheitsvorschriften der Brückenprüfung zurückgewiesen.
Es ist nicht ersichtlich, dass von den Regeln und Vorschriften abgewichen werden müsste, um, die Unterhaltung und Sicherungsarbeiten durchzuführen.
Eine Gefährdung der Bahnanlagen durch diese Arbeiten ist ausgeschlossen.

Anprallschutz

Die Forderung des Nachweises der Notwendigkeit besonderer Schutzmaßnahmen am Gleis zur Vermeidung des Anpralls aus Eisenbahnverkehr an Pfeiler Achse 50" wird schon durch den Vorhabenträger in seiner Erwiderung zurückgewiesen.
Der lichte Abstand von der Gleisachse des UBB-Gleises zum Pfeiler in Achse 50 ist >12,0 m. Gemäß DIN EN 1991-1-7 und DIN EN 1991-1-7/NA (Tabelle NA.5) sind Anpralllasten aus Eisenbahnverkehr bei einem lichten Abstand (a) der Stützkonstruktion von der Gleisachse mit a ≥ 3,20 m (ohne Weichen) bzw. a ≥ 5,0 m (mit Weichen) nicht anzusetzen.
Die Forderung wird ebenfalls durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Planung ist regelkonform. Auf den Nachweis „Stützenausfall“ kann ebenfalls verzichtet werden.

Beeinträchtigung des Bahnbetriebes während der Bauzeit

Die UBB trägt vor, eine Beeinträchtigung des Bahnbetriebes während der Bauzeit könne nicht verhindert werden. Während der Bauausführung soll der Eisenbahnbetrieb der UBB so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.
Der Vorhabenträger sichert durch Erwiderung zu, alle erforderlichen Abstimmungen und eisenbahnrechtlichen Genehmigungen rechtzeitig mit der UBB zu tätigen bzw. zu beantragen. In diesem Zusammenhang sind auch detaillierte Erläuterungen zum geplanten Bauablauf bzw. zur Notwendigkeit von Verbauten und Behelfskonstruktionen vorgesehen.
Eine voraussehbare Beeinflussung des Eisenbahnbetriebs ergibt sich u.a. für den Längsvorschub (Taktschieben) des Brückenüberbaus zwischen den Pfeilern Achse 40 bis 70. Falls der Vorschub nicht in Betriebspausen erfolgen kann, wären hierfür Sperrpausen erforderlich. Die hierfür erforderlichen Abstimmungen werden vom Vorhabenträger rechtzeitig vor Bauausführung mit der UBB durchgeführt.
Technische Beschreibungen der geplanten Gründung und die Bauausführung zum Brückenbauwerk sind den Planungsunterlagen (Verweis auf Unterlage 1- Erläuterungsbericht S. 58 ff) zu entnehmen.

Soweit anhand der Erwiderung des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsunterlagen erkennbarer Probleme für die Sicherung des Bahnbetriebes während der Bauzeit, die der Planfeststellungsbehörde nicht eindeutig ersichtlich sind, sieht die Planfeststellungsbehörde zur etwa später auftretenden Befriedung die ergänzenden Entscheidungen nach § 74 Abs. 3 VwVfG vor. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.5.15 wird verwiesen.
In der noch zwischen Vorhabenträger und UBB zu schließenden Kreuzungsvereinbarung (siehe oben) werden außerdem Festlegungen zur Durchführung der Baumaßnahmen getroffen. Da die Kreuzungsvereinbarung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen ist, wird danach gegebenenfalls erkennbar, ob es zur nachträglichen Regelung zum Planfeststellungsbeschluss kommen wird.

<u>Kreuzungsvereinbarung</u>

Die Kreuzungsvereinbarung wird auf Grundlage des mit ARS – Nr. 02/2015 Anlage 1 eingeführten Musters aufgestellt.
Trotz Erklärung des Vorhabenträgers in seiner Erwiderung liegt der Abschluss einer Vereinbarung gemäß § 5 EKrG mit der UBB über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme (Kreuzungsvereinbarung über eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 2, 11 EKrG) zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nicht vor.
Der Vorhabenträger ist der Ansicht, dass der Bauwerksentwurf als Anlage für die Kreuzungsvereinbarung erforderlich sei und die Fertigstellung erst nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens möglich werde.

Da in der vorliegenden Fallkonstellation Betriebsanlagen der UBB als Kreuzungsbeteiligter baulich nicht berührt oder geändert werden, sondern lediglich mit Höhe > 38 m überspannt werden, ersetzt die Planfeststellungsbehörde nicht die Entscheidung über die Rechtsbeziehung der Kreuzungsbeteiligten, wie von PlafeRL19 in Ziffer 34 Abs. 5 vorgegeben. Es sind keine leitenden Baulasten o.ä. zu ordnen. Es ist ausreichend, die Kreuzungsvereinbarung im Nachgang nach Fertigstellung des Bauwerksentwurfes für Bauwerk 5 und den Ausführungsplanungen abzufordern, wie unter Nebenbestimmung 1.5.15 vorgesehen.
Aus heutigem Planungsstand ist nichts zu entnehmen, was mit der Planfeststellung im Kontext der Kreuzung zu regeln ist.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet der Planfeststellungsbehörde die unterzeichnete Kreuzungsvereinbarung zur Kenntnis zu geben.

<u>Mittevariante (M 1)</u>

Die Einwendung der UBB wendet sich gegen die Variantenwahl der B 111 OU Wolgast, insbesondere gegen die Herstellung einer kostenintensiven neuen Brücke über den Peenestrom. Sie

fordert die Planung des Vorhabens in Gestalt der sogenannten Mittevariante. Eine entsprechende Variantenplanung legte die UBB in ihrer Stellungnahme vor. Bezüglich der wesentlichen Einzelheiten der Mittevariante wird auf die folgende tabellarische Auseinandersetzung mit derselben verwiesen.
Die von der UBB favorisierte Mittevariante wurde bereits im Raumordnungsverfahrens (ROV), das mit einer „Landesplanerischen Beurteilung“ 2004 abgeschlossen wurde, geprüft.
Die zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung des ROV kommt zu dem Ergebnis: …“Die Mittevariante der UBB ist nicht nur aus fachplanerischen Gründen auszuschließen, sondern auch aus Gründen der Unvereinbarkeit mit den Planungs- und Entwicklungszielen der Stadt Wolgast.“…
Der Vorhabenträger hat sich bei der Variantenwahl mit der mittleren Variante der OU Wolgast im Zuge der B 111 parallel zu den Bahnanlagen der UBB (UBB-Variante) auseinandergesetzt und 2015 die Bewertungsergebnisse in einem Gutachten dokumentiert.
Das Gutachten wurde dem TÖB in Vorbereitung zum Erörterungstermin zur Verfügung gestellt.
Schon nach Gutachtenerstellung bzw. in der Planaufstellung hat der Vorhabenträger auf eine bis zum Schluss weiterführende vertiefte Auseinandersetzung mit der Mittevariante verzichtet, da sie sich wegen diverser Aspekte als nicht zielführend und geeignet erschien, das Vorhaben rechtmäßig umzusetzen. Sie gehörte schon früh nicht zu den Lösungsansätzen, die sich aufdrängen.
Eine Sachauseinandersetzung mit den Varianten zwischen der UBB und dem Vorhabenträger vor der Anhörungsbehörde konnte wegen des Nichterscheinens der UBB zum Erörterungstermin nicht vorgenommen werden. Es ist sich auf Stellungnahme und Erwiderung zu beziehen.
Maßgaben der Mittevariante sind:

- die Peenestromquerung als Klappbrücke,
- die Erfüllung der Trassierungsparameter für eine Landstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion
- Bau unter Verkehr, da keine Umleitungsmöglichkeit für die Peenestromquerung
- vorhanden ist,
- Trassenlage parallel zur Gleisanlage der Usedomer Bäderbahn (UBB)

Zusammenfassung der Bewertung der Mittevariante aus Vorhabenträgersicht

Kategorie	**Zielstellung**	**Realisierung**
Planungsziel	Einhaltung Kriterien nach RIN / RAL für eine Bundesstraße nach EKL 2, Realisierung einer nach	Planung erfolgt für 3 verschiedene Geschwindigkeitsbereiche (90, 70, 50 km/h) und uneinheitlich nach RAL und RASt. Entspricht nicht einer EKL 2.

Kategorie	Zielstellung	Realisierung
	einheitlichen Kriterien gebauten charakteristischen Bundesstraße	Das Planungsziel für den Neubau einer Ortsumgehung im Zuge einer Bundesstraße wird nicht erreicht.
Stauvermeidung	Vermeidung von Stau im städtischen Bereich durch Öffnungszeiten Peenebrücke	Die Zielstellung wird durch Lage der vorhandenen Peenebrücke/ Klappbrücke im Trassenverlauf der B 111 nicht erreicht. Es verbleibt weiterhin die Verkehrsgüte F (Stau) während Öffnung der Peenebrücke und im Vor- und Nachlauf der Öffnung. Erhebliche Rückstaulänge mit Rückstau über den Knoten Bahnhofstraße.
Umwelt / Raumordnung	Geringstmögliche Beeinträchtigung	Relevante Beeinträchtigungen durch Querung und Tangierung Zieseniederungsbereich mit allen aufgeführten Nachteilen, sehr hohe Baumverluste am Zieseberg und der Bahnhofstraße, Beeinträchtigung Lebensräume bedrohter Arten, Beeinträchtigung Niedermoorböden und Grundwasserleiter im Ziesebereich, massive Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch (Verlärmung, Stadtbild, Gebäudeabrisse).
Verkehrstechnik	Vermeidung Stau, freier Verkehrsfluss	Staufreiheit nicht erreicht. Rückstau bis in Innenstadtbereich über Knoten Bahnhofstraße möglich. Qualitätsstufe F (Stau) beim Neubau erfüllt nicht das Planungsziel
Trassierungsparameter	Einhaltung der Richtlinien	Grenzwerttrassierung bedingt hohes Verkehrssicherheitsrisiko
Lärmschutz	Einhaltung	Im Bereich der städtischen Bebauung wird umfassender Lärmschutz mit Lärmschutzwänden erforderlich. Das

Kategorie	Zielstellung	Realisierung
		bringt sehr hohe Beeinträchtigungen in der Bahnhofstraße und im Stadtbereich mit sich. Durch Lärmschutzwände Verschattung der Gebäude in der Bahnhofstraße und nördlichen Kronwiekstraße Umfassender aktiver Lärmschutz kann nicht realisiert werden, insbesondere sind auch Außenwohnbereiche betroffen. Es entstehen neu verlärmte Gebiete; die Lösung wird dem Vorsorgegrundsatz Lärmvermeidung durch Trassierung gem § 41 BImSchG nicht gerecht; hohe Neuverlärmung
Stadtbild	geringstmögliche Beeinträchtigung	sehr hohe Beeinträchtigung durch erforderliche Lärmschutzwände (4-5m), erforderlicher Gebäudeabriss (18 Gebäude). Während Baumaßnahme umfassende verkehrliche Einschränkungen im gesamten Stadtbereich über mehrere Jahre. Tunnel und Trog beeinträchtigen vollständig den gesamten Museumshafenbereich und den Innenstadtbereich am Peenestrom.; das stellt eine erhebliche Störung des alten Stadtbildes dar; Neugeschaffener Busplatz muss komplett an anderer Stelle ersetzt werden.
Gebäudebetroffenheit	Eingriffe in vorhandene Bausubstanz vermeiden	Umfangreiche Gebäudeabrisse ist erforderlich (u.a. südliche Kronwiekstraße) / weitere Wohn- und Industriegebäude. Durch Verlärmung, Verschattung erhebliche Beeinflussung angrenzender Wohnbebauung.

Kategorie	Zielstellung	Realisierung
		Kreisverkehr in Hochlage bedingt Verlärmung der Wohnanlage Bahnhofstr. 90D
Verkehrssicherheit	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Variables Stauende bedingt durch Brückenöffnung erzeugt hohes Verkehrssicherheitsrisiko, Hohes Sicherheitsrisiko im Tunnel-/ Trogbereich durch vorh. Längsneigung (8%). Bei Regen und Glätte unkontrollierte Fahrzeugbewegungen. Hohes Risiko bei Unfällen im Tunnel- und Trogbereich. Keine Erleichterung der Flüssigkeit des Verkehrs in der Durchfahrt von Wolgast von und nach Usedom
Baudurchführung	geringstmögliche Beeinträchtigung	Sehr hohe Beeinträchtigung durch Verlärmung während der Bauzeit (2 - 3 Jahre). Es sind zusätzliche Baustraßen erforderlich, erforderliche und aufwändige Behelfskonstruktionen im Stadthafenbereich, massive Beeinflussung vorhandener Bauwerke (Bahnbrücke, Schlossbrücke), aufwändige Verkehrsführung auf Schlossinsel während Bauzeit; Stützwandkonstruktionen im Zieseberg-bereich erforderlich. Zusätzliche bisher nicht berücksichtigte Baustraßen erforderlich. Erhebliche Behinderungen des gesamten innerstädtischen Verkehrsflusses
Kosten	Alternativvariante sollte erhebliche Kostenvorteile aufweisen	Bei der Kostenermittlung erfolgte durch den Gutachter eine Kostenergänzung

Kategorie	Zielstellung	Realisierung
		und Berücksichtigung der Preissteigerungsrate. Die Kostenermittlung ist nicht vollständig. Die ausgewiesenen Minderkosten bei UBB-Variante werden durch hohe volkswirtschaftliche Kosten wie Reisezeitkosten, Personalkosten; allg. Staukosten nach kurzer Zeit aufgewogen.
volkswirtsch. Kosten; Nutzen / Kosten	Verbesserung Reisezeiten und Erhöhung Verkehrssicherheit	durch Staubildungen und hohe Kosten ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber IST-Zustand nicht erkennbar, es ergeben sich keine Reisezeitverkürzungen und Betriebskosteneinsparungen, ergänzend noch massive Beeinträchtigungen und volkswirtschaftliche Kosten während Bauzeit zu erwarten.
Durchsetzbarkeit	Hohe Akzeptanz in Bevölkerung erforderlich	Keine Akzeptanz zu erwarten, vielmehr Ablehnung und so zu erwartende erhebliche Bürgerproteste durch: - Neuverlärmung, - umfangreiche Gebäudeabrissmaßnahmen, - umfassende Stadtbildbeeinflussung, - lange Bauzeiten im Stadtkern Die touristische Attraktivität wird sowohl während der Bauzeit, als auch danach massiv beeinflusst. Geringe Aussichten für eine Umsetzung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes, da das Nutzen-/Kosten-Verhältnis nicht ausreichend ist. Eine ergänzende langwierige Umweltplanung ist erforderlich.

Fazit Mittevariante:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfangreich mit der Mittevariante beschäftigt.
Sie stellt fest, dass die UBB mit dem alternativen Entwurf der Mittevariante massiv in die Planungshoheit der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) für die Ortsumgehung Wolgast und der Stadt Wolgast für die Neue Bahnhofsstraße eingreift, ohne dass ihr das zusteht.

Die Planfeststellungsbehörde weist daher die Forderung nach der Mittevariante zurück. Sie weist sie außerdem im Ergebnis der inhaltlichen Auseinandersetzung mit der Variantenwahl zurück.
Die Mittevariante der UBB stellt keine Alternative zu der planfestgestellten Variante dar.
Aufgrund der o.a. dargestellten Problemstellungen erfüllt die Mittevariante die Anforderungen an eine genehmigungsfähige Planung nicht. Sie widerspricht den planungsrelevanten Anforderungen an eine Bundesstraße mit hoher Verbindungsfunktion und Verkehrssicherheit sowie den städtebaulichen Interessen.
Ziel der Planung ist es, die durch die vorhandene Klappbrücke im Stadtzentrum entstehenden Stauerscheinungen zu vermeiden und den Durchgangsverkehr von und zur Insel um den Stadtkern herum zu führen.
Die mit der Mittevariante verbundenen umfangreiche Gebäudeabrisse, zusätzliche Verlärmung von Wohngebieten / Stadtzentrum rufen zusätzliche Beeinträchtigungen und Eingriffe in eigentumsrechtliche Belange hervor.
Der Vorhabenträger durfte zu Recht die Mittevariante ausscheiden.
Die Planfeststellungsbehörde muss diese Variante selber auch nicht weiter in Betracht ziehen: Diese Variante drängt sich in keinem der relevanten Kriterien für die optimalste Lösung einer Ortsumfahrung Wolgast im Zuge einer Bundesstraße auf.
Das Ausscheiden dieser Variante ist damit rechtmäßig und entspricht der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG seit 1988:
Auszug aus BVerwG 9 A 40.07
„Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösungen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (Beschluss vom 20. Dezember 1988 BVerwG 7 NB 2/88, BVerwGE 81, 128 <136 f.>; Urteil vom 9. Juni 2004 BVerwG 9 A 11.03 Buchholz 406.400). Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer

Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. Ihr ist bei der Trassenprüfung mithin ein gestuftes Verfahren gestattet, bei dem sich die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen richten. Die eigentliche planerische Auswahlentscheidung zwischen verschiedenen Alternativen unterliegt nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann fehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls aus guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteile vom 25. Januar 1996 BVerwG 4 C 5.95 BVerwGE 100, 238 <249 f.>, vom 20. Mai 1999 BVerwG 4 A 12.98 NVwZ 2000, 555 <556> und vom 9. Juni 2004 a.a.O.).
So liegt es hier.

Der Vorhabenträger hat die Mittevariante im Vorfeld der Variantenprüfung seinerseits schon zu Recht aus den folgenden Gründen ausgeschlossen:

- unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit,
- erhebliche Betroffenheiten der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen,
- teilweiser Verlust von denkmalgeschützten Strukturen,
- aus städtebaulicher Sicht und Probleme bei Verkehrsführung während der Bauzeit.
- Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter – Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser– insbesondere im Bereich der Zieseniederung (Bauanfang)

Zusammenfassend bleibt bei der untersuchten Mittevariante der Charakter einer Ortsdurchfahrt bestehen. Die verkehrliche Zielstellung für den Neubau / Ausbau einer Bundesstraße nach einheitlichen Entwurfsgrundsätzen kann mit der Mittevariante nicht erreicht werden. (Verweis auf Unterlage 1 – Erläuterungsbericht S. 18 ff).
Die als Vorteil der Mittevariante ausgewiesenen geringeren Kosten sind weder aktuell, noch vollständig. Im Übrigen ist die Kostenbewertung hier kein maßgebendes Kriterium der Abwägung, da das Planungsziel mit der Mittevariante nicht erreicht wird.

Weiterhin werden die Behauptungen der UBB zu einer fehlenden Auseinandersetzung des Vor-

habenträgers mit der Mittevariante, den aktuellen Vorgaben der Raumordnung und der fehlerhaften Alternativprüfung als nicht zutreffend zurückgewiesen.
Die „Landesplanerische Beurteilung“ des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern vom 2.03.2004 ist in den veröffentlichten Planungsunterlagen enthalten und war der UBB somit zugänglich. In den allgemeinen Leitlinien der Landesentwicklung (LEP M-V 2016) wird in Punkt 5.1.2 Abs. 3 Tabelle 25 die B 111 Ortsumgehung Wolgast unter den wichtigen Projekten Aus- und Neubau ausdrücklich aufgeführt.
Im Rahmen des Verfahrens hat das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern mit Stellungnahme vom 16.01.2019 bestätigt, dass die als Achse 26 modifizierte und optimierte Trassenführung sowie die gewählte Variante der Neuen Bahnhofsstraße den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung nicht entgegenstehen.
Weiterhin enthält der Materialband unter M 1-4 eine Sensitivbetrachtung der aktuellen Verkehrs- und Einwohnerentwicklung bis zum Jahre 2030. Auch diese Unterlagen waren durch öffentliche Auslegung sowie digital für den Einwender zugänglich.
Der Vorhabenträger hat darüber hinaus frühzeitig mit Schreiben vom 11.05.2015 eine gesonderte Bewertung zur Realisierbarkeit einer mittleren Variante der Ortumgehung Wolgast im Zuge der B 111 parallel zu den Bahnanlagen der UBB vorgelegt, die der anwaltlichen Vertretung der UBB am 6.08.2019 von der Planfeststellungsbehörde erneut per E-Mail übersandt wurde.

TÖB 27 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das Eisenbahn-Bundesamt hat allgemeine Bedenken hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange der Bahn geäußert.
Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

- Auswirkungen auf die Bahnbetriebssicherheit und die Eisenbahninfrastruktur insbesondere durch den Pfeiler Achse 50
- Auswirkungen des Standortes Pfeiler Achse 50 auf die Bahnentwässerung
- Auswirkungen auf den geplanten zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke durch die UBB
- Einhaltung des Regellichtraumes nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)
- Schutzvorkehrungen zur Verhinderung des Abkommens von Fahrzeugen in den Gleisbereich und Vermeidung von Blendwirkungen auf den Eisenbahnverkehr im Bereich der Zufahrt der neuen Bahnhofsstraße

Der Vorhabenträger hat Umplanungen in dem Bereich vorgenommen, der die Bedenken des EBA betrifft. Im Zuge des Nachanhörungsverfahrens zum Deckblatt Unterlage 7 Blatt 4D mit Umplanungen hat das EBA in seiner Stellungnahme vom 28.02.2020 erklärt, dass durch die

Planänderung zur Lage der Pfahlkopfplatte des Pfeilers in Achse 50 kein direkter Eingriff in den Bereich der Eisenbahnbetriebsanlagen mehr stattfindet. In diesem Aspekt ist die Stellungnahme durch Planänderung und Deckblatt erledigt.
Mit den Zusagen des Vorhabenträgers zur Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene während der Bauzeit und nach Fertigstellung des Bauvorhabens wurde den Einwendungen und Bedenken abgeholfen. Auf die Zusagen unter Punkt 1.6 des Beschlusses wird verwiesen. Die geänderte Planung Unterlage 7 Blatt 4D wird planfestgestellt.

TÖB 23 Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg (IHK)
Die IHK begrüßt in ihrer Stellungnahme das Vorhaben ausdrücklich als eins der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im östlichen Bereich Mecklenburg-Vorpommerns.
Auf die Vereinbarkeit des Bauvorhabens mit den Interessen des Infrastrukturbetreibers Usedomer Bäderbahn (UBB) wird hingewiesen und um Prüfung des Pfeilerstandortes Achse 50 gebeten. Der Hinweis der IHK hat sich mit Änderung der Planung Unterlage 7 Blatt 4D erledigt.
Auf die Abwägung dazu unter TÖB 26 (Ziffer 3.2.5.9 des Beschlusses) wird hingewiesen.

TÖB 35 Straßenbauamt Neustrelitz
Das Straßenbauamt Neustrelitz hat in der Öffentlichkeitsbeteiligung als TÖB umfangreich zum Vorhaben Stellung genommen.
Dabei handelt es sich um folgende Punkte:
<u>Umstufungsvereinbarung</u>
Die Umstufungsvereinbarung vom 6.08.2010/24.08.2010 (Materialband 4) – ursprünglich abgeschlossen zwischen Vorhabenträger und Straßenbauamt Stralsund – müsse auch gegenüber dem Straßenbauamt Neustrelitz weitergelten.
Der Vorhabenträger erkennt das an und erklärt, dass es von dieser Annahme keine Abweichung geben kann. Sie ist als Grundlage des planfestgestellten Umstufungsplanes Unterlage 1 Anlage 1D eingeflossen.
Die Umplanung erledigt den Aspekt der Stellungnahme.

<u>Beteiligung an Planungsschritten</u>
Auf die Forderung auf detaillierte Beteiligung des SBA v.a. an der Ausführungsplanung schon wegen der zukünftigen Unterhaltungspflicht hat der Vorhabenträger zugesagt, das Straßenbauamt Neustrelitz in die weitere Planung/ Ausführungsplanung der Bauwerke und Nebenanlagen einzubinden, welche in die Unterhaltungslast des Straßenbauamtes Neustrelitz übergehen.
Eine Einladung des Straßenbauamtes Neustrelitz zu den Übergabeterminen nach Fertigstellung

wird sichergestellt.
Mit der Zusage erledigt sich die Forderung.

Aufstellflächen für Brückenprüfung

Das SBA Neustrelitz bemängelt die bisherige Planung für Aufstellflächen der Brückenprüffahrzeuge in Nähe der Bauwerke.
Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung und gibt dem Vorhabenträger auf, die Aufstellflächen für die Bauwerksprüfung (Stellplatz Fahrzeug) in gemeinsamer Zusammenarbeit des Vorhabenträgers mit dem SBA Neustrelitz zu optimieren (siehe Nebenbestimmung Punkt 1.5.18)
Mit der Nebenbestimmung wird der Forderung abgeholfen.

Bauwerksparameter Ziesebrücke (BW 1)

Bei dem BW 1 handelt es sich um einen Ersatzneubau einer bestehenden Brücke an gleicher Stelle. Die geforderte Anpassung der lichten Höhe auf mindestens 1,60 m für Wartungszwecke erfordert eine Anhebung der Gradiente, von der aus Gründen des Anschlusses an den Bestand der B 111 in der Zieseniederung abgesehen wird.
Gemäß RE- ING Teil 2, Abschnitt 3 Punkt 3.4 (10) ist zur Durchführung von Prüfungen und Erhaltungsarbeiten bei Brücken über Gewässern ein Mindestmaß von 1,0 m vom Mittelwasserstand bis zur Unterkante des Überbaus einzuhalten. Diese Forderung ist mit einer lichten Höhe des Bauwerkes von > 1,35 m ü. MW in der vorliegenden Planung erfüllt.
Aufgrund der Bedeutung der Ziese für Fischotter und Biber als Lebensraum und bedeutende Vernetzungsachse zum Natura 2000-Gebiet „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (GGB) müssen für die Ausführung der Bermen einerseits die Belange der Bauwerksprüfung/ Bauwerksunterhaltung und anderseits die Belange des Artenschutzes berücksichtig werden.
Die Bermen unterhalb der Brücke werden trittsicher, z.B. mit Pflaster, befestigt, so dass die Überwachung und Prüfung nach DIN 1076 sowie die Erhaltung sicher durchgeführt werden können.
Die trittsichere Ausgestaltung der Bermen wird über eine Nebenbestimmung (Punkt 1.5.4.6 des Beschlusses) gesichert und hilft somit der Forderung des SBA Neustrelitz ab.
Die Bermen sollen vor und hinter dem Bauwerk, soweit möglich, naturnah ausgestaltet werden, um die Vernetzungsfunktion für Fischotter zu unterstützen.
Auf Grund der geringen Durchgangshöhe des Ersatzneubaus der Brücke (BW 1) über die Ziese hat der Vorhabenträger ein Warnanstrich zugesagt.

Bauwerk 5 (BW 5)

Das Straßenbauamt Neustrelitz fordert Einbindung in Planungen zum BW 5, da es späterhin die Unterhaltung durchführen wird.

Der Vorhabenträger sichert zu, das SBA weiterhin in Detailfragen der Planung des Bauwerkes 5 (Peenestrom) einzubinden s.o.

Die Zugangsmöglichkeiten zu den Brückenpfeilern des BW 5 werden weiter optimiert. U.a. ist eine Zugangsmöglichkeit zum Pfeiler 20 zu schaffen. Detaillierten Lösungen werden zwischen dem Vorhabenträger und dem Straßenbaulastträger abgestimmt.

Der Vorhabenträger hat zugesichert die Konstruktion der Brücke über den Peenestrom so zu gestalten, dass die Bauwerksprüfung und Überwachung gemäß DIN 1076 ohne Einschränkungen und unter Einsatz marktüblicher Untersichtgeräte/ Zugangstechnik möglich ist.

Zur der Erreichbarkeit der Achsen des Brückenbauwerkes vom Ostufer des Peenestroms aus wurde vereinbart, die Fläche zwischen dem östlichen Widerlager und der am Ostufer der Peene befindlichen Bautabuzone, die ca. 2,50 m – 3,0 m breit sei, zur Herstellung einer gepflasterten Zuwegung zu nutzen. So kann die Erreichbarkeit der Achsen erleichtert werden.

Für die Prüfung des Widerlagers von innen sind Wartungsgänge vorgesehen. Hierzu wurde vereinbart, Kabelkanäle seitlich des Laufsteges anzuordnen.

Bauwerk 6 (BW 6) - Brücke über die Kreisstraße VG 26

Bezüglich der Stellflächen für die Fahrzeuge der Brückenprüfer bei der Brücke über die Kreisstraße VG 26 sowie die Lage der Treppe können Optimierungen im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden. Dies gilt auch für die geforderte Durchgangstür am Geländeranschluss sowie für die Optimierung der Querneigung im Hochpunkt.

Bauwerk 7 (BW 7) - Brücke über die Kreisstraße VG 27

Hinsichtlich BW 7 sagt der Vorhabenträger zu, dass auch hier eine Optimierung des Stellplatzes im Rahmen der Baufeldgrenzen geprüft wird.

Bauwerk 9 (BW 9) - Querungsbauwerk B 111 über den Mellengraben

Zu der Brücke über den Mellengraben wurde vereinbart, die Stellfläche für die Brückenprüffahrzeuge zu optimieren, die Schutzplanken möglichst durchlaufend zu gestalten und in der Nähe einen kleinen Weg zur Bauwerksprüfung anzulegen. Die Widerlager können von der Trockenberme aus inspiziert werden. Die Bremen werden trittsicher für die Brückenprüfung ausgestaltet und auf Grund der geringen lichten Höhe wird ein Warnanstrich aufgetragen. Dazu ist eine Sicherung über eine Nebenbestimmung (Punkt 1.5.4.6) im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen, um die Absichten des Vorhabenträgers bis in die Ausschreibung und Umsetzung der Maßnahme sicher zu stellen.

Weitere Aspekte der Stellungnahme sind Fragen zur Unterhaltungspflicht hinsichtlich der Uferwand am Peenestrom (BW 12).
Einvernehmlich mit der Stadt Wolgast wurde vereinbart, die Uferwand als Bestandteil der Gründung von BW 5 in Achse 70 in die Unterhaltungspflicht der Bundesstraßenverwaltung zu übertragen. Es wird auf Deckblatt Seite 20 D zu Unterlage 5 lfd. Nr. 47 verwiesen.

Der Umgang mit den planfestgestellten LBP-Maßnahmen steht im Raum.
Die sich aus dem LBP erwachsenen Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen zu Lasten der Bundesstraßenverwaltung sind in einem gesonderten Termin zwischen Vorhabenträger und Straßenbauamt Neustrelitz abzustimmen.
Um Behinderungen des Verkehrs auf der B 111 so gering wie möglich zu halten, werden der Vorhabenträger und das Straßenbauamt Neustrelitz die geplanten Bauzeiten und -abläufe der Bauvorhaben Ortsumgehung B 111 und Umbau des Knotenpunktes B 111 /Abzweig Krummin (voraussichtliche Bauzeit in den Jahren 2021-2022) abstimmen.

Auf die Stellungnahme wurde durch den Vorhabenträger erwidert und den Belangen auf verschiedene Weise – durch Zusage oder Aufnahme in die Planunterlage - entgegengekommen. Sie wurden durch Deckblätter in die Planungsunterlagen aufgenommen und dem SBA Neustrelitz in der Nachanhörung erneut zur Stellungnahme vorgelegt.
Mit Stellungnahme vom 4.03.2020 im Rahmen des Deckblattverfahrens hat das Straßenbauamt Neustrelitz die Hinweise und Einwände der Stellungnahme vom 12. Dezember 2018 mit Erwiderung und Zusagen des Vorhabenträgers bzw. Erklärungen zum Erörterungstermin sowie Planänderung als erledigt erklärt.

3.2.5.10 Gewässerschutz – Belange der Wasserhaltung und Wasserwegerecht

3.2.5.10.1 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (sog. Verschlechterungsverbot) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (sog. Verbesserungsgebot). Gleiches regelt § 27 Abs. 2 WHG in Bezug auf die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer nur, dass hier neben dem chemischen Zustand nicht der ökologische Zustand den Maßstab bildet, sondern das ökologische Potenzial. Dabei handelt es sich um einen gegenüber dem ökologischen Zustand abgemilderten Maßstab. § 47 WHG sieht schließlich vor, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender

Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung. Diese Vorgaben gehen jeweils auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie – WRRL (Richtlinie 2000/60/EG) zurück.
Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 - C-461/13 ist geklärt, dass die Umweltziele des Art. 4 der WRRL nicht nur programmatische Verpflichtungen der Mitgliedstaaten darstellen, sondern für jedes Vorhaben verbindlich sind. Eine Genehmigung ist demzufolge zu versagen, wenn es durch die Wirkungen eines Vorhabens zu einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers kommt (Verschlechterungsverbot) oder wenn die Erreichung eines guten Zustandes bzw. eines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet wird (Verbesserungsgebot).
Eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers liegt vor, wenn sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar.
Maßgebliche räumliche Einheit, an die diese Bewirtschaftungsvorgaben anknüpfen, ist der jeweilige Wasserkörper (BVerwGE [2017], vgl. auch LAWA, 2017 und Füßer&Kollegen, 2016). Einleitungen oder sonstige Einwirkungen auf Gewässer, die nicht selbst als Wasserkörper eingestuft sind, sind daher nur insoweit an den §§ 27, 44 und 47 WHG zu messen, wie die Gewässer in Verbindung mit Wasserkörpern stehen und es durch die Maßnahme dort zu Konflikten kommen kann.
Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Gewässers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein.
Zur Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf Einhaltung der o.g. verbindlichen Verpflichtungen der Gewässerbewirtschaftung hat der Vorhabenträger einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt (Unterlage 13.3). Darin wird geprüft, ob für die durch das Vorhaben betroffenen berichtspflichtigen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper sowie andere Schutzgebiete) eine Beeinträchtigung ihrer Bewirtschaftungsziele (Art. 4 Abs. 1 lit. a WRRL / § 27 WHG und Art. 4 Abs. 1 lit. b WRRL / § 47 WHG) zu erwarten ist.
Als Ergebnis dieses Fachgutachtens wurde zutreffend festgestellt, dass das Vorhaben mit den

Bewirtschaftungszielen vereinbar ist. Die genannten Feststellungen sind fachlich methodisch nachvollziehbar und nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Oberflächengewässer (OWK)

Das Planungsvorhaben B 111 OU Wolgast liegt innerhalb der Flussgebietseinheit (FGE) Warnow/Peene, die sich aus mehreren benachbarten Einzugsgebieten zusammensetzt (gem. Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 EG-WRRL), deren Abfluss unmittelbar in die Ostsee gelangt. Organisatorisch ist die Flussgebietseinheit Warnow/Peene in mehrere Bearbeitungsgebiete, auch als Planungseinheiten bezeichnet, unterteilt: Warnow, Peene, Küstengebiet West und Küstengebiet Ost sowie die 1- bis 12-Seemeilen-Zone.

Folgende WRRL-relevante Oberflächenwasserkörper sind vom Vorhaben betroffen:

EU-Code	Name	Typ	Betroffenheit
RYZI-0700	Ostziese	Fließgewässer Rückstau- und brackwasserbeeinflusster Ostsee-zufluss; organisch geprägter Bach	westlicher Trassenabschnitt
WP_16	Peenestrom	Küstengewässer	mittlerer Trassenabschnitt

Der ökologische Zustand des OWK Ostziese wird als mäßig eingestuft. Der chemische Zustand wird nur ohne ubiquitäre Stoffe eingehalten. Vorgesehene Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele sind im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt (Unterlage 13.3.1, Tab. 5-3, S. 24).

Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den maßgebenden Bewirtschaftungszielen (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) nach § 27 WHG ergibt, dass es unter Berücksichtigung der Maßnahmen 1.6 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} (Unterlage 12.1.1 LBP) sowie den Berechnungen der Konzentrationen unterschiedlicher Parameter im Straßenabfluss (Unterlage 13.3.1, Tab. 7-2, S. 47) und der Bewertung der Bau- und Betriebsbedingten Auswirkungen (Unterlage 13.3.1, Tab 7-6 und 7-7, S. 56 ff) nach aktuellem Erkenntnisstand zu keiner Beeinträchtigung der oberflächengewässerbezogenen Bewirtschaftungsziele kommt.

Es wird dem Vorhabenträger mit Nebenbestimmung 1.5.5.1 aufgegeben, über die schon in den Planunterlagen vorgesehenen Vorsorgemaßnahmen zusätzlich präventiven Gewässerschutz zu betreiben, indem der Einsatz biologisch abbaubarer Öle an den Baumaschinen, die im Bereich der Gewässer (v.a. Ziese, Mellengraben und Peene) eingesetzt werden, vorgeschrieben wird, um im unvorhersehbaren, aber nicht gänzlich ausschließbaren Havariefall die Gewässer zu schützen.

Der ökologische Zustand des OWK Peenestrom ist als schlecht eingestuft worden. Der chemische Zustand wird nur ohne ubiquitäre Stoffe eingehalten. Vorgesehene Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele sind im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt (Unterlage 13.3.1, Tab. 5-3, S. 24).
Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den maßgebenden Bewirtschaftungszielen (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) nach § 27 WHG ergibt, dass es unter Berücksichtigung der Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} (Unterlage 12.1.1 LBP) sowie den Berechnungen der Konzentrationen unterschiedlicher Parameter nach Einleitung von Straßenabflüssen und aus den Regenbecken (Unterlage 13.3.1, Tab. 7-3, S. 49 und Tab. 7-4, S. 50) und der fachgutachterlichen Berechnung der Chlorideinträge durch Tausalzeinsatz (Unterlage 13.3.1, Pkt. 7.3.3) sowie unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung 1.5.5.2 nach aktuellem Erkenntnisstand zu keiner Beeinträchtigung der oberflächengewässerbezogenen Bewirtschaftungsziele kommt.
Insgesamt kommt es somit weder zu einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes der OWK, noch wird die Erreichung eines guten ökologischen Potenzials oder guten chemischen Zustandes gefährdet.

Grundwasserkörper (GWK)

In der Flussgebietseinheit Warnow /Peene werden insgesamt 39 Grundwasserkörper in fünf Grundwasserkörpergruppen ausgewiesen.
Das Vorhaben verläuft im Bereich der nachfolgend aufgeführten Grundwasserkörper:

Flussgebietseinheit	Code Grundwasserkörper	Name	Betroffenheit
Küstengebiet Ost	DE_GB_DEMV_WP_KO_2	Darß/Zingst	Renaturierung der Fischland Wiesen VR 007
	DE_GB_DEMV_WP_KO_5	Ryck/Ziesebach	mittlerer Trassenabschnit Kompensationsmaßnahme 7A
	DE_GB_DEMV_WP_KO_6	Usedom Mitte	Landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen
	DE_GB_DEMV_WP_KO_12	Usedom Nord	Östlicher Trassenabschnitt Landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen (13E)

Die Renaturierung der Fischlandwiesen (VR 007) im GWK DE_GB_DEMV_WP_KO_2 erfolgt über eine Abbuchung vom Ökokonto und wurde bereits umgesetzt und bewertet. Eine Prüfung auf Veränderung der chemischen bzw. mengenmäßigen Zustandes des GWK ist nicht erforderlich, da dies bereits mit Anerkennung der Ökokontomaßnahme erfolgte.

Der trassennahe GWK Ryck/Ziesebach (WP_KO_5) weist sowohl mengenmäßig als auch chemisch einen guten Zustand auf.
Vorgesehene Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele sind im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt (Unterlage 13.3.1, Tab. 5-6, S. 29).
Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den maßgebenden Bewirtschaftungszielen (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) nach § 47 WHG ergibt, dass es unter Berücksichtigung der Maßnahmen 8 A, 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRR}L und 1.17 V_{WRRL} (Unterlage 12.1.1 LBP) sowie die fachgutachterliche Berechnung der Chlorideinträge durch Tausalzeinsatz (Unterlage 13.3.1, Pkt. 7.3.3) nach aktuellem Erkenntnisstand zu keiner Beeinträchtigung der oberflächengewässerbezogenen Bewirtschaftungsziele kommt. Auch die zeitlich und flächig begrenzte Grundwasserabsenkung sowie das Setzen von Spundwänden für das BW 5 während der Bauphase ergeben keine signifikante oder langfristige Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes. Das anfallende Niederschlagswasser wird über straßenbegleitende Versickerungsmulden bzw. modifizierte Mulden-Rigolen-Systeme dem Boden direkt zugeführt.

Der zweite trassennahe GWK Usedom Nord (WP_KO_12) weist sowohl mengenmäßig als auch chemisch einen schlechten Zustand auf.
Vorgesehene Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele sind im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt (Unterlage 13.3.1, Tab. 5-6, S. 29).
Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den maßgebenden Bewirtschaftungszielen (Verschlechterungsverbot, Verbesserungsgebot) nach § 47 WHG ergibt, dass es unter Berücksichtigung der Maßnahmen 8 A, 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRR}L und 1.17 V_{WRRL} (Unterlage 12.1.1 LBP) sowie die fachgutachterliche Berechnung der Chlorideinträge durch Tausalzeinsatz (Unterlage 13.3.1, Pkt. 7.3.3) und den Berechnungen der Konzentrationen unterschiedlicher Parameter nach Versickerung von Straßenabflüssen (Unterlage U 13.3.1, Tab 7-5, S. 52) nach aktuellem Erkenntnisstand zu keiner Beeinträchtigung der oberflächengewässerbezogenen Bewirtschaftungsziele kommt.
Auch die zeitlich und flächig begrenzte Grundwasserabsenkung sowie das Setzen von Spundwänden während der Bauphase für das BW 5 ergeben keine signifikante oder langfristige Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes. Das anfallende Niederschlagswasser wird über straßenbegleitende Versickerungsmulden bzw. modifizierte Mulden-Rigolen-Systeme dem Boden direkt zugeführt.

Das Niederschlagswasser vom BW 5 wird über eine Sedimentationsanlage mit integrierten Leichtflüssigkeitsabscheider in den Peenestrom abgeleitet und steht damit der Grundwasserneubildung nicht zur Verfügung. Dies hat keine Auswirkung auf die trassennahen Grundwasserkörper, da das auf dem BW 5 anfallende Niederschlagswasser bis dato auch in den Peenestrom gelangt ist und der Grundwasserneubildung somit nicht zur Verfügung stand.

Insgesamt kommt es weder zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustandes der GWK, noch wird das Erreichen eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes gefährdet.

Erholungs- und Badegewässer

Flussabwärts des Peenestroms liegt die naturbelassene Badestelle „Wolgast-Dreilindengrund“ (DE_PR_MV_1_0718). Gemäß Art 1 Abs. 2 Richtlinie 2006/7/EG (EU-Badegewässerrichtlinie) ergänzt sie die WRRL die Umwelt zu erhalten und zu schützen, ihre Qualität zu verbessern und die Gesundheit der Menschen zu schützen.
Im Sinne von Art. 5 Abs. 1 EU- Badegewässerrichtlinieist die Badestelle in Ihrer Qualität als gut eingestuft.
Die chemische Beschaffenheit ist mit gut bewertet, die Sichttiefe ist geringer als 1 Meter. Häufig tritt eine Beeinflussung durch Cyanobakterien (Blaualgen) auf.

Mit der Nebenbestimmung 1.5.5.5 wird sichergestellt, dass bau- und betriebsbedingte Auswirkungen ausgeschlossen werden (Art. 7 EU-Badegewässerrichtlinie).

Trinkwasserschutzgebiet:

Das Vorhaben grenzt im westlichen Bereich an die Trinkwasserschutzzone IV der Wasserfassung Hohendorf Nr. MV-WSG-1948-04 (DE_PD_1543_01).
Entsprechend der Richtlinie 98/83/EG über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch befindet sich das Trinkwasserschutzgebiet in einen guten Zustand.
Der GWK Ryck/Ziesebach (WP_KO_5) sowie das OWK Ostziese werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und die Schutzziele nicht verhindert.

Somit sind auch Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet Zone IV ausgeschlossen.

Natura 2000

Durch das Vorhaben trassennah betroffen ist das FFH Gebiet Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff (DE_2049-302) und das Vogelschutzgebiet Peenestrom und Achterwasser (DE_1949-401).

Die Schutzziele des FFH-Gebietes Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff werden im Bereich des Vorhabens durch Nähr- und Schadstoffeintrag sowie die Intensivierung wassergebundener Freizeitnutzung gefährdet.
Dem Vorhaben kann kausal keine Erhöhung der wassergebundenen Freizeitnutzung zugeordnet werden.
Bezüglich des Schadstoffeintrags ist die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung gelangt, dass die rechnerische Erhöhung der Konzentration an Phosphor und Stickstoff (Unterlage 13.3.1 Tabelle 7-3, Seite 49) keine signifikanten Auswirkungen auf das Schutzziel haben.

Die Schutzziele des Vogelschutzgebiet Peenestrom und Achterwasser werden im Bereich des Vorhabens durch Stellnetzfischerei, ungelenkten Bootsverkehr und Angeln, Wasservogeljagd, ungelenkter touristischer Nutzung, Verklappung von Baggergut sowie unangepasster landwirtschaftlicher Nutzung gefährdet. Auf v.g. Bereiche hat das Vorhaben – keinen Einfluss.

3.2.5.10.2 Fachbeitrag Meeresstrategierichtlinie (MSRL)

Gemäß der Forderung des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (TÖB 6) vom 08.02.2019 hat der Vorhabenträger die Planunterlagen zusätzlich zum Fachbeitrag WRRL durch einen gesonderten Fachbeitrag zur Meeresstrategie-Richtlinie (MSRL) – Unterlage 13.4 E -, durch Deckblatt ergänzt.
Im Fachgutachten wird die Vereinbarkeit des Vorhaben „B 111 OU Wolgast“ mit den Zielen der MSRL analysiert. Die Prüfung greift dabei auf die Untersuchungen des Fachbeitrages WRRL zurück.
Von der Planung ist das Küstengewässer „Peenestrom“ betroffen. Der Eingriff beschränkt sich auf den Neubau der Brücke (BW 5) über den Peenestrom.
Als Grundlage der Prüfung werden folgende Unterlagen herangezogen:

- Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie RICHTLINIE 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (MSRL)
- Festlegung von Umweltzielen für die deutsche Ostsee nach Artikel 10 MSRL (BMU, Juli 2012)
- Aktualisierung der Anfangsbewertung nach § 45c, der Beschreibung des guten Zustands der Meeresgewässer nach § 45d und der Festlegung von Zielen nach § 45e des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zur Umsetzung der MSRL
- Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot in Küstengewässern – das Zusammenspiel von WRRL und MSRL

Ziel der MSRL ist die Erhaltung oder Erreichung eines guten Umweltzustandes bis zum Jahr 2020 (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot). Der gute Umweltzustand wird anhand von sogenannten „qualitativen Deskriptoren“ festgelegt (qualitative Anforderungen bzw. Ziele).

Diese sind im Anhang I der MSRL aufgeführt und werden hier nur in Kurzform aufgelistet:

1. Biologische Vielfalt (Biodiversität)
2. Nicht-einheimische Arten
3. Zustand kommerzieller Fisch- und Schalentierbestände
4. Nahrungsnetz
5. Eutrophierung
6. Meeresboden
7. Änderung der hydrographischen Bedingungen
8. Schadstoffe in der Umwelt
9. Schadstoffe in Lebensmitteln (für den menschlichen Verzehr bestimmter Fisch und andere Meeresfrüchte)
10. Abfälle im Meer
11. Einleitung von Energie einschließlich Unterwasserlärm

Für das Küstengewässer „Peenestrom“ kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die geplante Ortsumgehung einem der Umweltziele der MSRL oder der Umsetzung einer der Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm für die Ostsee entgegensteht.

Das betrachtete Planungsvorhaben führt im Küstengewässer „Peenestrom“ zu keiner Verschlechterung einer der nach MSRL relevanten Bewertungskomponenten/-parameter.

Der Eingriff beschränkt sich auf den Neubau der Brücke über den Peenestrom (BW 5).

Dabei erfordern Gründungen und Pfähle nur punktuelle Eingriffe, Flächeninanspruchnahmen und Lebensraumverluste im Gewässer bzw. Gewässerbett, die im Verhältnis zur Größe des Peenestroms als geringfügig erachtet werden können.

Durch den Brückenneubau über den Peenestrom werden mit Hilfe von Vermeidungsmaßnahmen Arten wie Seevögel und Fische sowie Biotoptypen und Ökosysteme einschließlich ihrer Nahrungsnetze nicht beeinträchtigt. Bezogen auf den heutigen Gewässerzustand kann die biologische Vielfalt im Peenestrom damit erhalten werden.

Potenzielle Belastungen sind weitgehend auf mittelbare Beeinträchtigungen durch Einträge gewässerbelastender Stoffe begrenzt. Das Ausmaß dieser Einträge (sowohl in den Peenestrom direkt, als auch über die Ostziese) wird durch die geplanten technischen Entwässerungs- und Wasserbehandlungs-Maßnahmen derart minimiert, dass eine Verschlechterung einer oder gar mehrerer Bewertungskomponenten/- parameter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Straßenbaumaßnahme dem Verbesserungsgebot gemäß Art. 10 MSRL und § 45e WHG für den Peenestrom nicht entgegensteht. Die Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm für die Ostsee zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele gemäß § 27 WHG für die betreffenden Wasserkörper werden durch das Straßenbauvorhaben nicht negativ beeinflusst.

Die Hinweise / Forderung des StALU Vorpommern (TÖB 6) dazu haben sich durch Ergänzung der Planunterlagen mit Unterlage 13.4 E - Fachbeitrag MSRL erledigt.

3.2.5.10.3. Einleitung von Oberflächenwasser

3.2.5.10.3.1 Erlaubnisfreiheit

Die Einleitung von Regenüberlaufwasser über die nachfolgenden Einleitstellen sind nach § 21 Abs.2 Nr. 3 LWaG M-V erlaubnisfrei:

Einleit-Stelle Lfd. Nr.	Bezeichnung	Max. Einleitmenge [l/s]	Gewässer-bezeichnung	Koordinaten Rechts-Wert (Y) G/K 42/83	Koordinaten Hoch-Wert (X) G/K 42/83
01	B 111 Versickerungs-graben	0 l/s (im statistischen Mittel alle 5 Jahre mit ca.7,0 l/s)	Ziese	5417262	5991515
02	B 111 Versickerungs-graben	0 l/s (im statistischen Mittel alle 5 Jahre mit ca.8,97 l/s)	Ziese	5417248	5991545
03	B 111 Brücken-entwässerung über Kaskade	0 l/s (im statistischen Mittel alle 5 Jahre mit ca.6,12 l/s)	Ziese	5417243	5991537
06	Neue Bahnhof-straße	0 l/s (im statistischen Mittel alle 5 Jahre mit ca.5,8 l/s)	Peenestrom	5419264	5990984
08	Wirtschafts-weg 1	0 l/s (im statistischen Mittel alle 5 Jahre mit ca.1,34 l/s)	Anschluss an Ablaufschacht mit Sandfang und Notüberlauf	5421949	5993163

Einleit-Stelle Lfd. Nr.	Bezeichnung	Max. Einleitmenge [l/s]	Gewässer-bezeichnung	Koordinaten Rechts-Wert (Y) G/K 42/83	Koordinaten Hoch-Wert (X) G/K 42/83
			zu Löschwasser-teich		
10	B 111 Graben, Mulde	5,8 l/s	Mellengraben (Verbindungsgra-ben 40)	5436389	5990093
11	B 111 Graben, Mulde	11,8 l/s	Mellengraben (Verbindungsgra-ben 40)	5436365	5990074
12	B 111 Graben, Mulde	1,1 l/s	Mellengraben (Verbindungsgra-ben 40)	5436398	5990083
13	B 111 Graben, Mulde	12,9 l/s	Mellengraben (Verbindungsgra-ben 40)	5436373	5990070

Bei Starkregenereignissen (alle 5 Jahre) werden geringe Mengen Niederschlagswasser in die vorhandenen Gewässer eingeleitet. Dieser Umfang ist vom Gemeingebrauchs nach § 25 WHG i.V.m. § 21 Abs. 2 Nr. 3 LWaG M-V gedeckt. Demnach entspricht die Einleitung von Niederschlagswasser aus Einzelanlagen dem Gemeingebrauch, sofern das zugeführte Wasser nicht Stoffe enthält, die geeignet sind, das Gewässer zu verunreinigen oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften herbeizuführen und sofern der Wasserabfluss nicht beeinträchtigt wird.
Die vorgesehenen Einleitmengen und die darin enthaltenen Stoffe sind nicht geeignet das Gewässer zu verunreinigen oder nachteilig zu verändern. Eine Beeinträchtigung des Wasserabflusses ist nicht zu befürchten. Die Aussagen und Wertung aus der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13.1) nebst Anlage 1 (Ermittlung Streckenabfluss), Anlage 2 (Bemessung-Versickerungsmulden) und Anlage 6 (Bewertung der Gewässerbelastung) hierzu sind konsistent und im Verfahren nicht angezweifelt worden.

3.2.5.10.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse nach Pkt. 1.1.2.1 und 1.1.2.2

Einleitstelle 5 und 7

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nicht erfasst. Sie wird gemäß § 19 Abs. 1 WHG vielmehr rechtlich losgelöst, jedoch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erteilt. Das hat zur Folge, dass etwaige Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht auch die wasserrechtliche Erlaubnis erfassen und umgekehrt.

Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Die Erlaubnis und die Bewilligung stehen nach Maßgabe des § 13 WHG von vornherein unter dem Vorbehalt nachträglicher Anordnungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen. Die Erlaubnis ist zudem gemäß § 18 WHG widerruflich. Dadurch soll ein schnelles, effektives Reagieren auf veränderte Situationen ermöglicht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04).

Die erlaubte Gewässerbenutzung für die Einleitsstelle 5 und 7 gegenüber dem Straßenbauamt Neustrelitz beinhaltet die Einleitung von baubedingt anfallendem Abwasser im Zuge der Errichtung der Brückenpfeiler für die Brücke der OU Wolgast über den Peenestrom sowie von Niederschlagswasser aus dem Bereich der B 111 OU Wolgast in den Peenestrom.
Gemäß § 54 Abs.1 Nr. 1 WHG ist das u. a. durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften veränderte Wasser und gemäß§ 54 Abs.1 Nr. 2 WHG ist das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) Abwasser. Das Einbringen oder Einleiten von Stoffen (hier Abwasser) in ein Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung ist Sinne des § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG dar und bedarf damit nach § 8 Abs.1 WHG der wasserrechtlichen Erlaubnis.
Die Erlaubnis ist gemäß § 12 Abs.1 Nr. 1 WHG zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind.
Gemäß § 3 Nr. 10 WHG sind schädliche Gewässerveränderungen Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, und aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.
Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in ein Gewässer darf gem. § 57 Abs.1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einhaltung mit den Anforderungen der Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der zuvor genannten Anforderungen sicherzustellen.

Der Peenestrom einschließlich der Sauziner Bucht zählt zu den inneren Küstengewässern, d. h. Meeresbuchten, Bodden, Haffen.

Entsprechend den vorliegenden Unterlagen erfolgt die Behandlung baubedingt anfallender Abwässer durch den Einsatz von Absetzbecken und Leichtflüssigkeitsabscheidern (vgl. Maßnahmeblatt 1.16 V $_{WRRL}$ der Planunterlagen).
Mit der Nebenbestimmung Punkt 1 der wasserrechtlichen Erlaubnis soll die Funktionsfähigkeit der Abscheideranlagen, welche im Zuge der Baumaßnahmen im Arbeitsbereich (Arbeitsstege und Pontons) vorgesehen sind, sowie die Verwendung der vorgesehenen Öle nachgewiesen werden.
Nebenbestimmung Punkt 2 dieser Erlaubnis stellt sicher, dass bei austretenden wassergefährdenden Stoffen im Zuge der Errichtung der baulichen Anlagen z. B. infolge einer Havarie oder Störfällen die zuständige Wasserbehörde, die über die erforderlichen Maßnahmen entscheidet, rechtzeitig informiert wird. Der Vorhabenträger beabsichtigt sowohl biologisch leicht abbaubare Betriebs-und Schmierstoffe bei der Baudurchführung einzusetzen als auch entsprechendes Material (Bindemittel, Ölsperren, etc.) zur Bekämpfung etwaiger Havarien mit wassergefährdenden Stoffen vorzuhalten (vgl. Maßnahmenblatt 1.17 V_{WRRL} der planfestgestellten Unterlagen).
Die Absicht wird durch die Nebenbestimmung 1.5.5.1 manifestiert.
Die Gewässerbelastung durch die Einleitung des anfallenden und gesammelten Niederschlagswassers aus dem Straßenbereich der OU Wolgast in den Peenestrom wurde entsprechend dem Merkblatt DWA-M 153 "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" beurteilt. Im Sinne des o. g. DWA-Merkblattes ist der Peenestrom als abgeschlossene Meeresbucht (Typ G 7 mit 18 Gewässerpunkten) eingestuft.
Das auf der B 111 der OU Wolgast anfallende Niederschlagswasser wird durch den Verkehr mit Schmutz-und Schadstoffe wie Fahrbahnabrieb, Reifenabrieb, Tropfverlusten von Ölen, Kraftstoffen, Bremsflüssigkeit usw. belastet. Vor Einleitung des Niederschlagswassers in den Peenestrom ist deshalb eine Regenwasserbehandlung erforderlich. Für das gesammelte Niederschlagswasser der OU Wolgast ist vor Einleitung in den Peenestrom eine Regenwasserbehandlungsanlage vorgesehen. Für das landseitig anfallende Niederschlagswasser (ELS 5) ist eine Sedimentationsanlage mit Leichtflüssigkeitsabscheider als unterirdische Kompaktanlage und für das inselseitig anfallende Niederschlagswasser (ELS 7) sind ein Regenklärbecken mit Dauerstau in offener Erdbauweise sowie ein Sandfang mit Tauchwand vorgesehen.
Mit den Nebenbestimmungen 3 und 4 der wasserrechtlichen Erlaubnis soll die ausreichende Bemessung der Regenwasserbehandlungsanlagen unter Berücksichtigung der tatsächlich in den Peenestrom einzuleitenden Niederschlagswassermengen nachgewiesen und sichergestellt werden. Für das Westufer des Peenestroms ist zu berücksichtigen, dass bei Eintreten von extremen Hochwasserereignissen nicht unwesentliche Geländeabschnitte (z. B. Schotterrasenfläche für Wartungsarbeiten, Fläche im Bereiche der Sedimentationsanlage) bis zum Bahndamm überflutet werden können. Die Anforderungen der Nebenbestimmung 5 sollen den Schutz insbesondere der Regenwasserbehandlungsanlagen vor Hochwasser gewährleisten und somit

den Austritt wassergefährdender Stoffe aus diesen Anlagen unterbinden.
Durch die Nebenbestimmung 6 sollen Schädigungen im Uferbereich sowie des Einlaufbauwerkes der ELS 7 selbst vermieden werden.
Die unter 9 bis 14 genannten Nebenbestimmungen dienen der Sicherstellung der Kontrolle und Unterhaltung und damit des Betriebes der Regenwasseranlagen (Leitungen, Schächte, Regenwasserbehandlungsanlagen).
Die festgesetzten Nebenbestimmungen stützen sich auf § 13 WHG.
Für die Einleitung von Regenüberlaufwasser in den Peenestrom aus dem Bereich der "Neuen Bahnhofstraße" über die ELS 6 wurde die Erlaubnisfreiheit festgestellt.
Gemäß § 43 WHG können die Länder bestimmen, dass eine Erlaubnis für das Einleiten von Grund-, Quell-und Niederschlagswasser in ein Küstengewässer nicht erforderlich ist. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat davon Gebrauch gemacht und mit § 23 LWaG geregelt, dass das Einleiten von Grund-, Quell- und Niederschlagswasser in ein Küstengewässer keiner wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf, sofern keine Stoffe enthalten sind, die die Eigenschaften der Küstengewässer nachteilig verändern können.
Nach Rechtsauffassung der obersten Wasserbehörde (Erlass "Niederschlagswassereinleitungen in Küstengewässern" des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern vom 11.04.2018) ist bei Einleitungen von nicht behandlungsbedürftigem Niederschlagswasser in Küstengewässer eine Erlaubnisfreiheit gegeben.
Aus dem Einzugsbereich der ELS 6 soll das bei Starkregenereignissen aus den straßenbegleitenden Versickerungsgräben anfallende nicht mehr versickerungsfähige Niederschlagswasser (Überlaufwasser) in den Peenestrom eingeleitet werden. Es wird davon ausgegangen, dass ein solches Ereignis im statistischen Mittel alle 5 Jahre auftritt. In diesem Fall wäre von einer Einleitmenge von ca. 5,8 l/s auszugehen. Eine Regenwasserbehandlungsanlage ist für das hier anfallende Niederschlagswasser nicht erforderlich. Nach den obigen Ausführungen ist die Gewässerbenutzung somit erlaubnisfrei.
Im Übrigen waren die Vorbehalte für die Festlegungen nachträglicher Benutzungsbedingungen und Auflagen im Sinne des § 13 Abs.1 WHG in Verbindung mit § 36 Abs. 2 Nr. 5 des VwVfG M-V aufzunehmen, um zu einem späteren Zeitpunkt Maßnahmen, die sich infolge der Gewässerbenutzung zur Abwehr möglicher Gefahren für das Wohl der Allgemeinheit als notwendig erweisen könnten, zu fordern.

Einleitstelle 4

Die erlaubte Gewässerbenutzung für die Einleitsstelle 4 gegenüber der Stadt Wolgast beinhaltet die Einleitung von baubedingt anfallendem Abwasser im Zuge der Leeraner Straße mit Ableitung über das Regenrückhaltebecken „Am Fuchsberg“ in die Ziese (Vorflut).
Gemäß § 54 Abs.1 Nr. 1 WHG ist das u. a. durch sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften

veränderte Wasser und gemäß § 54 Abs.1 Nr. 2 WHG ist das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) Abwasser. Das Einbringen oder Einleiten von Stoffen (hier Abwasser) in ein Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung ist Sinne des § 9 Abs.1 Nr. 4 WHG dar und bedarf damit nach § 8 Abs.1 WHG der wasserrechtlichen Erlaubnis.
Die Erlaubnis ist gemäß § 12 Abs.1 Nr. 1 WHG zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind.
Gemäß § 3 Nr. 10 WHG sind schädliche Gewässerveränderungen Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG und aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.
Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in ein Gewässer darf gem. § 57 Abs.1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, die Einhaltung mit den Anforderungen der Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der zuvor genannten Anforderungen sicherzustellen.
Nebenbestimmung 1 der wasserrechtlichen Erlaubnis stellt sicher, dass bei austretenden wassergefährdenden Stoffen im Zuge der Errichtung der baulichen Anlagen, z. B. infolge einer Havarie oder Störfällen, die zuständige Wasserbehörde, die über die erforderlichen Maßnahmen entscheidet, rechtzeitig informiert wird. Der Vorhabenträger beabsichtigt sowohl biologisch leicht abbaubare Betriebs- und Schmierstoffe bei der Baudurchführung einzusetzen als auch entsprechendes Material (Bindemittel, Ölsperren, etc.) zur Bekämpfung etwaiger Havarien mit wassergefährdenden Stoffen vorzuhalten (vgl. Maßnahmenblatt 1.17 V_{WRRL} der planfestgestellten Unterlagen).
Mit Nebenbestimmungen 2 soll die ausreichende Bemessung der Regenwasserbehandlungsanlagen unter Berücksichtigung der tatsächlich in den Peenestrom einzuleitenden Niederschlagswassermengen nachgewiesen und sichergestellt werden
Die unter 5 bis 7 genannten Nebenbestimmungen dienen der Sicherstellung der Kontrolle und Unterhaltung und damit dem Betrieb der Regenwasseranlagen (Leitungen und Schächte).
Die festgesetzten Nebenbestimmungen stützen sich auf § 13 WHG.
Im Übrigen waren die Vorbehalte für die Festlegungen nachträglicher Benutzungsbedingungen und Auflagen im Sinne des § 13 Abs.1 WHG in Verbindung mit § 36 Abs. 2 Nr. 5 des VwVfG

M-V aufzunehmen, um zu einem späteren Zeitpunkt Maßnahmen, die sich infolge der Gewässerbenutzung zur Abwehr möglicher Gefahren für das Wohl der Allgemeinheit als notwendig erweisen könnten, zu fordern.

3.2.5.10.3.3 Wasserbuch

Die Entscheidung über die Eintragung der Einleiterlaubnis in das Wasserbuch beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie beruht auf § 87 Abs. 2 Nr. 1 WHG (Wasserhaushaltsgesetz). Hiernach sind alle erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse einzutragen, die nicht nur vorübergehenden Zwecken dienen.

3.2.5.10.3.4 keine Einleitstelle

Bei der in Unterlage 13.1, Anlage 7D lfd. Nr. 9 aufgeführten Einleitstelle handelt es sich um keine Einleitstelle in Gewässer 1. oder 2. Ordnung. Durch Planungänderung im Rahmen der Deckblattplanung wurde die Einleitstelle 9 durch das Versickerungsbecken 1 ersetzt. Es erfolgt keine Direkteinleitung. Lediglich bei starken Regenereignissen können die straßenbegleitenden Versickerungsgräben überlaufen. Für den Fall wird davon ausgegangen, dass alle Gräben voll sind und ein Überlauf stattfindet. Eine Verbindung zu Gewässer erster oder zweiter Ordnung besteht nicht.

3.2.5.10.4. Wasserschutzgebiete

Das Vorhaben liegt am westlichen Maßnahmenbeginn mit den Flurstücken 110 und 112 der Gemarkung Hohendorf, Flur 2 sowie mit dem Flurstück 56 der Gemarkung Schalense, Flur 2 in der Trinkwasserschutzzone IV der Wasserfassung Hohendorf Nr. MV-WSG-1948-04 (Kreistag Wolgast, Beschluss-Nr. 17-2/74 vom 25.07.1974).
Soweit es für den Schutzzweck erforderlich ist, können gemäß § 52 WHG in Verbindung mit dem DVGW-Regelwerk Arbeitsblatt W 101 die Durchführung bestimmter Maßnahmen, Tätigkeiten und Bauvorhaben innerhalb der Schutzzone verboten sein.
Am 20. November 2019 teilte die untere Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern -Greifswald mit, dass sich für das Vorhaben keine Verbote und Nutzungseinschränkungen aus der Wasserfassung Hohendorf Nr. MV-WSG-1948-04 ergeben.

3.2.5.10.5. Gewässerbau und Unterhaltung

<u>Anzeigepflicht (§ 82 Abs. 1 LWaG M-V)</u>

Die untere Wasserbehörde des Landkreises Vorpommer-Greifswald forderte in Ihrer Stellungnahme vom 14. Dezember 2018 sofern eine Kreuzung von Gewässern II. Ordnung (offene und verrohrte Gräben) erfolgt, ist dies gemäß § 36 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung

mit §§ 82 und 118 Landeswassergesetz M-V (LWaG) beim Umweltamt des Landkreises Vorpommern-Greifswald, untere Wasserbehörde, anzuzeigen.

Die Bauwerke Ziesebrücke (Unterlage 5, lfd. Nr. 3, wesentliche Änderung), Peenebrücke (Unterlage 5, lfd. Nr. 22, Neubau) und Mellengraben (Unterlage 5, lfd. Nr. 82, wesentliche Änderung) über die Gewässer Ziese, Peene und Mellengraben gelten mit Übersendung der Planfeststellungsunterlagen durch die Anhörungsbehörde am 25. Oktober 2018 im Sinne § 82 Abs. 1 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) als angezeigt.

Die temporären Bauwerke Umfahrung Ziesebrücke (Errichtung und Beseitigung) und Umfahrung Mellengraben (Errichtung und Beseitigung) gelten mit Übersendung der Planfeststellungsunterlagen durch die Anhörungsbehörde am 25. Oktober 2018 für die Standzeit der Bauwerke über die Gewässer Ziese und Mellengraben im Sinne § 82 Abs. 1 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) als angezeigt.

Die Errichtung, Beseitigung oder wasserrechtlich zulassungsfreier baulicher Anlagen an, in, über und unter oberirdischen Gewässern ist rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme anzuzeigen (§ 82 Abs. 1, Satz 1 LWaG M-V). Stehen wasserwirtschaftliche Belange dem Vorhaben entgegen, so hat die Wasserbehörde diese der anderen Zulassungsbehörde binnen eines Monats nach Eingang der vollständigen Unterlagen mitzuteilen (§ 82 Abs. 1, Satz 2 LWaG M-V).
Mit Stellungnahme von 14.12.2018 teilte die untere Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald mit, dass ihr zur Prüfung das Bauausführungsprojekt mit den detaillierten Angaben zur Gewässerkreuzung (einschl. Darstellung der Gewässerkreuzung in der Topografischen Karte M 1: 10 000) zweifach einzureichen ist. Die Stellungnahme des zuständigen Wasser- und Bodenverbandes ist den Antragsunterlagen beizufügen. Wasserwirtschaftliche Belange die dem Vorhaben entgegenstehen, wurde nicht mitgeteilt.
Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die Wasserbehörden beteiligt. Hierzu wurden u.a. die Lagepläne (Unterlage 7, Maßstab 1:1000), die Bauwerksskizzen (Unterlage 10, Maßstab 1:100) und die wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 13) übergeben.
Inwieweit die übergebenen Unterlagen nicht den Anforderungen der Stellungnahme des Landkreises vom 14.12.2018 entsprechen, wurde weder vorgetragen, noch ist dies ersichtlich.
Auch aus § 118 LWaG M-V (Anzeigeverfahren) ergibt sich keine andere Beurteilung.
Der unteren Wasserbehörde lagen somit die vollständigen Unterlagen zur Beurteilung vor und es wurde mitgeteilt, dass wasserwirtschaftliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen.
Damit gelten die Bauwerke in Sinne § 82 Abs. 1 LWaG M-V als angezeigt.

Gewässerrandstreifen (§ 38 WHG)

Der Gewässerrandstreifen ist im Außenbereich 5 Meter breit (§ 38 Abs. 3 Satz 1 WHG).
Von dieser gesetzlichen Regelung muss für die temporären Bauwerke Umfahrung Ziesebrücke und Umfahrung Mellengraben (Durchlass) für die Standzeit der Umfahrungen abgewichen werden.
Nach § 38 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 WHG kann der Gewässerrandstreifen im Außenbereich aufgehoben werden bzw. nach § 38 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 WHG eine abweichenden Breite festgesetzt werden. Bei der Aufhebung bzw. der abweichenden Festsetzung ist das öffentliche Interesse am Bau der Ortsumgehung Wolgast (vgl. 3.2.2 Planrechtfertigung) mit der Zielsetzung des Gewässerrandstreifens im Sinne von § 38 Abs. 1 WHG gegeneinander abzuwägen.
Der Gewässerrandstreifen dient der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen oberirdischer Gewässer, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen.
Bei der bauzeitlichen Umfahrung der Brücke über die Ziese werden beidseitig etwa 10 m der Gewässerrandstreifen temporär (maximal 5 Jahre) teilweise eingeschränkt. Durch die gewählte Ausführung der Brücke der Umfahrung wird der Gewässerrandstreifen in einer Tiefe von 3 Meter eingeschränkt, so dass der Gewässerrandstreifen in dem Bereich um etwa 40 m^2 temporär verringert ist.
Bei der bauzeitlichen Umfahrung der Brücke über den Mellengraben werden beidseitig etwa 8 m der Gewässerrandstreifen temporär (maximal 5 Jahre) aufgehoben, was einer Fläche von 80 m^2 entspricht.
Nach Bauende stehen die Gewässerrandstreifen in ihrer vollen Funktion wieder zur Verfügung.

Bei der Ziese mit einer Gesamtlänge von 20 km entspricht der temporäre Verlust des Gewässerrandstreifens 0,02 %, beim Mellengraben mit einer Gesamtlänge von 4,7 km beträgt der temporäre Verlust 0,17 %. Bedingt durch die räumlich sehr eng gefasste und zeitlich auch beschränkte Reduzierung der Gewässerrandstreifen sowie der Wiederherstellungsverpflichtung des Gewässerrandstreifens ist die Funktionseinschränkung marginal (Bagatellgrenze) in Bezug auf die Bedeutung der Ortsumgehung im öffentlichen Interesse und steht letzterer nach.

Nach Rückbau der bauzeitlichen Umfahrungen Ziesebrücke und Mellengrabenbrücke sind die Gewässerrandstreifen so wiederherzustellen, dass sie ihre Funktion im Sinne § 38 Abs.1 WHG vollständig erfüllen. Die gesetzliche Zweck- und Zielbestimmung des Gewässerrandstreifens ist dabei zu beachten. Dies bezieht sich insbesondere auf die Wiederherstellung der natürlichen medialen Speichereigenschaften der Uferzonen, der Regulierung des Wasserspiegels und dem vorbeugenden dezentralen Hochwasserschutz sowie die Sicherung des Wasserabflusses und der Verminderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen.

Die Überbauung der Gewässerrandstreifen für die Ziesebrücke und den Mellengraben erfolgen im Bestand, so dass eine Regelung hierzu nicht erforderlich ist. Die Brücke über den Peenestrom schränkt den Gewässerrandstreifen durch seine bauliche Ausführung nicht ein.

3.2.5.10.6. Trinkwasser

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Mecklenburg-Vorpommern (Gesetz über den Öffentlichen Gesundheitsdienst - ÖGDG M-V) überwacht der öffentliche Gesundheitsdienst Trinkwasseranlagen, dass die Anforderungen der Hygiene beachtet und die gesundheitsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.
Bei dem beantragten Vorhaben sind Verlegungen von Trinkwasserleitungen vorgesehen.
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist nach § 3 Abs. 1 ÖGDG M-V Träger des Öffentlichen Gesundheitsdienstes, welcher die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern und zu schützen hat. Dies schließt die Gesundheitsvorsorge und Gesundheitsschutz mit ein, die menschliche Gesundheit vor den nachteiligen Einflüssen, die sich aus der Verunreinigung von Wasser ergeben, das für den menschlichen Gebrauch bestimmt ist, durch Gewährleistung seiner Genusstauglichkeit und Reinheit zu schützen.
Entsprechend § 14 Abs. 1 Nr. 1 Trinkwasserverordnung sind mikrobiologische Untersuchungen zur Feststellung, ob die in § 5 Absatz 2 oder Absatz 3 in Verbindung mit Anlage 1 festgelegten Grenzwerte eingehalten werden, durchzuführen oder durchführen zu lassen, um sicherzustellen, dass das Trinkwasser an der Stelle, an der es in die Trinkwasser-Installation übergeben wird, den Anforderungen dieser Verordnung entspricht. Die in der Anlage 1, Teil 1 und 2 sowie Anlage III, Teil 1 lfd. Nr. 5, 7, 8, 9, 10, 11 und 12 der Trinkwasserverordnung enthaltenen Parameter sind einzuhalten.

3.2.5.10.7 Badegewässerschutz

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Mecklenburg-Vorpommern (Gesetz über den Öffentlichen Gesundheitsdienst - ÖGDG M-V) überwacht der öffentliche Gesundheitsdienst öffentliche und gewerbliche Sport- und Freizeitanlagen einschließlich Einrichtungen des Badewesens und Badegewässer, dass die Anforderungen der Hygiene beachtet und die gesundheitsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden
Die stromabwärts an der Peene befindlichen EU-Badestelle Wolgast-Dreilindengrund liegt im Einwirkbereich des Vorhabens.
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist nach § 3 Abs. 1 ÖGDG M-V Träger des Öffentlichen Gesundheitsdienstes, welcher die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern und zu schützen hat. Der Öffentliche Gesundheitsdienst trägt dafür Sorge, dass rechtzeitige und angemessene Bewirtschaftungsmaßnahmen getroffen werden, wenn es von unerwarteten Situationen Kenntnis erhält, die sich negativ auf die Badegewässerqualität und auf die Gesundheit der Badenden

auswirken oder bei denen nach vernünftiger Einschätzung mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist (§ 7 Landesverordnung über die Qualität und die Bewirtschaftung der Badegewässer in Mecklenburg-Vorpommern (Badegewässerlandesverordnung - BadegewLVO M-V).
Dem Grundsatz der Vermeidung vor Sperrung ist dabei Rechnung zu tragen.
Mit dem Bau und Betrieb der Ortsumgehung Wolgast ist nach vernünftiger Einschätzung die Möglichkeit gegeben, dass sich durch den Bau bzw. den Betrieb negative Auswirkungen auf die Badegewässerqualität ergeben könnten. Die Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (U 12.1.1) sowie die Bauwerke Sedimentationsanlage (lfd. Nr. 45 aus der Unterlage 5) und Regenklärbecken (lfd. Nr. 61 aus der Unterlage 5) und ergänzend die Nebenbestimmung 1.5.5.2 sind geeignet, die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Insbesondere werden durch die gewählten Schutzmaßnahmen die Sedimentaufwirbelungen durch trübungsarme Bauverfahren (Spundwandkästen) sowie durch den Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des "ramp up"-Verfahrens zum Einbringen der Spundwände minimiert. Mit den Schutzmaßnahmen zur Behandlung der baubedingten Abwässer, die Verwendung biologisch abbaubarer Schmierstoffe, Betanken der Baumaschinen nur innerhalb von definierten Abstellflächen, die Regenwasserbehandlungsanlagen und die Spritzschutzeinrichtungen auf der Peenestrombrücke wird sichergestellt, dass die chemische Qualität des Badegewässers erhalten bleibt.

3.2.5.10.9 Hochwasserschutz

Hinsichtlich der Standsicherheit der baulichen Anlagen im und am Küstengewässer Peenestrom (u. a. Uferspundwand Westufer, Pfeiler) ist der Bemessungshochwasserstand (BHW) sowie etwaige Seegangsbelastungen zu berücksichtigen.

Entsprechend der Richtlinie 2-5/2012 "Bemessungshochwasserstand und Referenzhochwasserstand" des Regelwerks Küstenschutz M-V gibt es im vom Vorhaben betroffenen Küstenabschnitt des Peenestroms/ der Sauziner Bucht folgende Hochwasserstände:

- Referenzhochwasserstand (RHW) 1,60 m NHN (entspricht 1,45 m ü. HN).
  Der RHW entspricht in etwa einem HW200 (Hochwasser mit statistischer Wiederkehrwahrscheinlichkeit von 1 Mal in 200 Jahren)
- Bemessungshochwasserstand (BHW) 2,10 m NHN (entspricht 1,95 m ü. HN).

Der BHW berücksichtigt zusätzlich zum RHW einen klimabedingten Meeresspiegelanstieg von 50 cm für die nächsten 100 Jahre.

Für die baulichen Anlagen, die im Zuge des Vorhabens Neubau der B 111 - OU Wolgast errichtet werden, wird für die Standsicherheit ein Bemessungshochwasser (BHW) mit 2,15 m ü. HN, entspricht 2,30 m NHN berücksichtigt. Das ist ausreichend, da oberhalb der Werte der Richtlinie

2-5/2012 "Bemessungshochwasserstand und Referenzhochwasserstand" das Bauwerk als hochwassersicher gilt.

3.2.5.10.10 strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG nach Entscheidung Punkt 1.1.5

Mit Schreiben vom 05. Februar 2019 hat sich das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund am Verfahren beteiligt. Auflagen wurden teilweise als Nebenbestimmung unter Punkt 1.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bedarf nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen einschließlich des Verlegens, der Veränderung und des Betriebs von Seekabeln in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist.
Die strompolizeiliche Genehmigung einschließlich der Nebenbestimmungen bezweckt, solche außerhalb der Verkehrsnutzung der Wasserstraße (Befahren der Wasserstraße) liegenden Vorhaben an die Erfordernisse anzupassen, die sich aus der Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen ergeben. Die Genehmigung soll erreichen, dass der aus § 5 WaStrG folgende Widmungszweck ständig erfüllt werden kann.
Die unter Pkt 1.1.5 festgesetzten Nebenbestimmungen zur strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gewährleisten für den Bau und Betrieb die technische Sicherheit der Bundeswasserstraße und die Leichtigkeit des Schiffverkehrs.

Die geforderte Nebenbestimmung „Sämtliche bauliche Aktivitäten sind mit den Anliegern und Nutzern der Bundeswasserstraße rechtzeitig abzustimmen. Dies gilt vor allem den Werftbetrieben in Wolgast (Lürssen Werft und dem Südhafen).“ Hat sich mit der Nebenbestimmung unter Pkt 1.5.3, Unterrichtungspflicht erledigt.

Die Forderung „Gegebenenfalls werden im Bereich der Brücke "BW 5" über die Bundeswasserstraße Beeinträchtigungen der Radarnavigation durch Radarbildstörungen erwartet. Durch den Vorhabenträger/Baulastträgersind entsprechende bautechnische Unterlagen an Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) in Koblenz für eine Bemessung und Bewertung von Radarschutzmaßnahmen zu senden. Die FVT wird ein Radartechnisches Gutachten erstellen und entsprechende Angaben für eine ggf. erforderliche Anpassung der Planungsunterlagen fordern, die durch den Vorhabenträger/Baulastträger baulich umzusetzen ist.“ hat sich erledigt.
Die Fachstelle der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechnik hat mit

Schreiben vom 28. Februar 2020, Gz.: 204P600, erklärt, dass die geplante Brücke über den Peenestrom aus radartechnischer Sicht so konstruiert ist, dass keine Störungen im Radarbild zu erwarten und Maßnahmen zum Schutz der mit Radar navigierenden Schifffahrt nicht erforderlich sind.

Die geforderte Nebenbestimmung zur Kostenübernahmeerklärung des Vorhabenträgers für die Kosten der Fahrwasseranpassung hat sich Planergänzung der Unterlage 05, Seite 28.3E lfd. Nr. 96 erledigt.

Für alle Pfeilergrundflächen mit Gründungen – hier speziell für Pfeiler 80 - fordert das Wasser- und Schifffahrtsamt die Bildung von Flurstücken.
Der Vorhabenträger hat durch Deckblatt Unterlage 14.1 Blatt 5D den Erwerb der Teilflächen für die Pfeiler 90 und 100 sowie die vorübergehende Inanspruchnahme der Teilflächen für die Pfeiler 80 – 160 ergänzt. Damit hat sich die Forderung erledigt.

„Durch den Baulastträger ist eine Kreuzungsvereinbarung für das Brückenbauwerk "BW 5" mit der WSV gemäß dem WaStrG abzuschließen.“
Der Vorhabenträger ist unter der Nebenbestimmung Pkt. 1.5.15 beauflagt worden bis Baubeginn des Brückenbauwerks BW 5 über die Peene mit dem WSA eine Kreuzungsvereinbarung für das Brückenbauwerk "BW 5 abzuschließen. Damit hat sich die Auflage als Bestandteil der strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erledigt.

Die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise zur erforderlichen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung welche aus den Schreiben vom 05.02.2019 und 13.03.2020 des WSA basieren, werden zurückgewiesen.

„Die bauzeitlich erforderlichen Hilfsstützen im Bereich der Halbinsel "Alte Schanze" sowie Arbeitsstege einschließlich Pfähle und sonstige Baubehelfe sind nach Beendigung der Arbeiten vollständig aus der Bundeswasserstraße zu entfernen oder im Fall von Hindernissen mindestens 1 m unter dem anstehenden Grund abzutrennen. Dem WSA Stralsund ist ein geeigneter Nachweis darüber zu erbringen.“ Der Vorhabenträger hat Unterlage 1 Seite 59 D entsprechend der v.g. Forderung ergänzt. Die Forderung hat sich somit erledigt.

Der Forderung: „Es dürfen keine Stoffe und Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen“ wird mit der Maßnahme 1.17 V_{WRRL} entsprochen.

„Die lichte Durchfahrtshöhe muss im Bereich der Strombrücke von Achse 70 bis Achse 80 für die Schifffahrt mindestens 42 m über MW und die lichte Weite mindestens 214,50 m betragen“ ergibt sich aus den planfestgestellten Unterlagen.

„Der WSV ist ein Leitungsrecht für die Verlegung von Glasfaserleitungen über bzw. im Brückenkörper bzw. ihren Landanschlüssen einzuräumen. Die Leitungsverlegung ist baulich insoweit vorzubereiten, dass Leerrohre und Schachtanbindungen bereits errichtet werden. Die Leitungen dienen dem Betrieb des Systems maritime Verkehrstechnik der WSV.“
Die Gewährung von Leitungsrechten richtet sich abschließend nach den gesetzlichen Vorschriften der §§ 68 ff TKG und bedarf keiner Regelung in dem Planfeststellungsbeschluss.

„Für die zum bauzeitlichen Einsatz kommenden schwimmenden Fahrzeuge und Geräte, wie z.B. Schwimmpontons und dem Einheben des vorgefertigten Teilstücks der Brücke bedürfen einer jeweiligen strompolizeilichen Genehmigung (SPG) nach § 57 SeeSchStrO. Die Angaben zu den Fahrzeugen und Geräten sind mit Bauablauf dem WSA Stralsund mindestens 6 Wochen vor Beginn der Arbeiten vorzulegen. Ansprechpartner ist hierfür das nautische Büro/Schifffahrtswesen im WSA Stralsund. (auch II 24)“
Genehmigungen nach SeeSchStrO sind unabhängig von der eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG zu beantragen.

„Die Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING), Ausgabe Dezember 2017 sind zu beachten.“
Die aktuelle Fortschreibung der Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING), Ausgabe Dezember 2019 ist mit RVfg StB M-V 6/2020 für den Vorhabenträger verbindlich eingeführt. Eine zusätzliche bzw. nochmalige Verpflichtung zur Beachtung der Richtlinie ist nicht erforderlich.

„Für die Regenwasser-Einleitstellen Nr. 5, 6 und 7 werden größere Wassermengen und Einleitgeschwindigkeiten erwartet. Es ist vor allem an den betroffenen Kaianlagen Wolgast durch geeignete Maßnahmen eine Beeinträchtigung der Schifffahrt und des Hafenbetriebes sowie der Auskolkung in der Hafensohle etc. entgegenzuwirken. Die Ermittlung der zulässigen Querströmungsgeschwindigkeiten sind in Anlehnung an den Erlass vom 16.10.2018 zu "Querströmungen an Binnenwasserstraßen durch Entnahme-und Einleitungsbauwerke", des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Bonn, veröffentlicht im Verkehrsblatt vorzunehmen.“
Die Nebenbestimmung wurde nur für die Einleitstelle 5 übernommen.
Entsprechend Unterlage 13.1, Anlage 7D (Übersicht Einleitstellen) beträgt die Einleitmenge für die Einleitstelle 6 grundsätzlich 0 l/s. Lediglich bei Starkregenereignissen können bis zu 5,8 l/s

eingeleitet werden. Dies entspricht keiner großen Wassermengen und Einleitgeschwindigkeiten und die Nebenbestimmung für die Einleitstelle 6 ist nicht aufzunehmen.
Entsprechend der Seekarte Peenestrom, nördlicher Teil, liegt die Einleitstelle 7 ca. 100 m außerhalb des Fahrwassers. Eine Beeinflussung des Fahrwassers ist ausgeschlossen.

„Die Andienung der Baustelle sowie ggf. spätere Nutzung von der Wasserseite erfolgt unter anderem über die neu zu errichtende Spundwand am Ufer Wolgast. Dafür sind für die entsprechend Ausrüstungen an der Anlage vorzusehen und die Wassertiefe vorzuhalten."
Eine spätere Nutzung der Spundwand am Ufer Wolgast ist nicht vorgesehen, so dass eine entsprechende Ausrüstung und Vorhaltung der Wassertiefe nicht erforderlich ist.

„Bei der Errichtung, dem Betrieb, der Unterhaltung und Wartung der Anlagen sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden."
Entsprechend der technischen Regelwerke ist der Vorhabenträger per se dazu verpflichtet die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Eine separate Verpflichtung im Rahmen der strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung ist nicht erforderlich.

„Die Arbeiten dürfen nur nach den geprüften Unterlagen des Statikers durchgeführt werden. Die Prüfbemerkungen des Prüfstatikers sind zu beachten und einzuhalten."
Entsprechend Pkt. 1.5.2 – Unterrichtungspflichten – sind dem WSA die Ausführungspläne sowie die geprüften statischen Berechnungen vorab vorzulegen. Damit ist die v.g. Nebenbestimmung obsolet.
„Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen."
Gemäß § 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG ergibt sich die v.g. Pflicht bereits aus dem Gesetz und bedarf keiner eigenständigen Regelung.

„Geortete Unterwasserobjekte (Wracks, Schiffsteile, Anker, Netze, verlorene Ladung, Schrott, bisher nicht kartierte große Steine etc.), die keine kampfmittelverdächtigen Gegenstände oder Kampfmittel sind, sind
- der Verkehrszentrale Warnemünde
- dem WSA Stralsund
- dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie Rostock und
- dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V

schriftlich zu melden.

Folgende Mindestangaben sind hierbei mitzuteilen:

- Name, Rufzeichen, Funktion der beteiligten Fahrzeuge
- Angabe des Genehmigungsbescheids /Planfeststellungsbeschlusses etc., der die Arbeiten erlaubt/abdeckt
- Position des Objektes in WGS 84 (Schreibweise: z.B. 54°12,6026'N 013°39,8536'E)
- Angabe, ob dieses Objekt bereits in der amtlichen Seekarte vermerkt ist
- Angaben zum Objekt (Art, Wassertiefe über dem Objekt, Größe, Form, Foto-oder side-scan-
- Aufnahmen etc.)
- Angaben zum geplanten Umgang mit dem Objekt
- Kontaktdaten einer zuständigen, unternehmerseitigen Ansprechperson

Bei geortete Unterwasserobjekte (Wracks, Schiffsteile, Anker, Netze, verlorene Ladung, Schrott, bisher nicht kartierte große Steine etc.)“… ist eine Tabelle an die o.g. Adressaten zu versenden, in welcher die o.g. Daten über die Objekte gesammelt dargestellt und stets auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Jede mit den Behörden abgestimmte Aktivität, die mit dem jeweiligen Objekt vorgenommen wurde, sowie jede neue Erkenntnis über das Objekt, ist in dieser Tabelle zu vermerken (z.B. neue Identifizierung, Kennzeichnung an der Wasseroberfläche, Sicherung, Bergung, Umlagerung / Verschiebung, Einspülen etc.).
Alle Maßnahmen (Sicherung, Bergung, Umlagerung / Verschiebung, Einspülen, etc.) im Zusammenhang mit dem Objekt sind vorab mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V sowie mit dem WSA Stralsund abzustimmen. Die abgestimmten Maßnahmen sind nach dessen Umsetzung zu dokumentieren und in der o.g. Tabelle zu merken. Diese Dokumentation ist schnellstmöglich an die o.g. Adressaten zu senden.“
Diese geforderte Nebenbestimmung wurde insoweit abgeändert, dass geortete Unterwasserobjekte dem WSA mit vorhandenen Angaben dem WSA zu melden sind und ein Umgang mit diesen Objekten einer Abstimmung mit dem WSA bedarf.
Die gestrichenen weiterführenden Bestimmungen sind mit den Grundsätzen und Maßstäben des Verwaltungshandelns (Gebot der Zielgenauigkeit, Zeit- und Situationsgerechtigkeit, Akzeptabilität der Maßnahme und Anpassungsfähigkeit der Verwaltung) schwer vereinbar.
Alleine durch die verschiedenen Typen von Unterwasserobjekten und die daraus ableitbaren Maßnahmen macht die geforderte Nebenbestimmung unübersichtlich und nicht vollziehbar. Die gewählte Formulierung ermöglicht es dem WSA situationsabhängig auf die jeweilige Lage zu reagieren und verpflichtet den Vorhabenträger hierzu.

„Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen-und Schifffahrtsamtes.“
Gemäß § 31 Abs. 1 WaStrG ergibt sich die v.g. Pflicht bereits aus dem Gesetz und bedarf keiner eigenständigen Regelung.

„Während der Zeiten, in denen die Arbeiten ruhen oder eingestellt sind, sind die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte an geeignete und genehmigte Liegestellen zu verholen."
Diese Regelung wäre Inhalt einer eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnte und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

„An den Anlagen dürfen gegebenenfalls außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können."
Für die Brücke - mit Ausnahme der notwendigen Flugsicherheitsbeleuchtung - erfolgt planmäßig keine weitere Beleuchtung oder Kennzeichnung.

„Es dürfen an den schwimmenden Fahrzeugen und Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeiliehen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können."
Diese Regelung wäre Inhalt einer eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnte und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

„Alle wesentlichen Einzelheiten des Bauverfahrens für die Errichtung der Anlagen, die zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße führen können, sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt abzustimmen."
Entsprechend Pkt. 1.5.3 – Unterrichtungspflicht – sind dem WSA Bauzeitliche Einschränkungen bzw. Sperrungen des Fahrwassers sind auf ein Minimum zu reduzieren und rechtzeitig mindestens 6 Wochen vorher, unter Vorlage des Bauablaufs etc. mit dem WSA abzustimmen.

„Alle für den Bau und Betrieb gegebenenfalls erforderlichen Schifffahrtszeichen sind auf Weisung des Wasserstraßen-und Schifffahrtsamtes gemäß SeeSchStrO zu setzen und zu betreiben. Eine rechtzeitig vorherige Abstimmung mit dem Fachbereich Schifffahrtszeichenwesen des Wasser-und Schifffahrtsamtes Stralsund ist erforderlich."

Genehmigungen nach SeeSchStrO sind unabhängig von der eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG zu beantragen.

„Bei der Errichtung, der Kontrolle oder der Unterhaltung der Brücke darf die Fahrrinne bzw. das Fahrwasser der Bundeswasserstraße nur mit Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes eingeschränkt werden."
Diese Regelung wäre Inhalt einer eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

„Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Bundeswasserstraße gelangen."
Anfallendes Niederschlagswasser wird entsprechend Pkt. 3.2.1.2 und 3 der Unterlage 13.1 – Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungsbericht – zu den Widerlagern geführt und von das aus zu den Einleitstellen geleitet. Die 4 m hohen Sicht- und Irritationsschutzwand verhindert das Eis und Schnee in die Bundeswasserstraße gelangen.

„Die Brückenbeleuchtung ist so anzubringen, dass keine Blendwirkung für die Schifffahrt entstehen kann. Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen sind auszuschließen."
Für die Brücke - mit Ausnahme der notwendigen Flugsicherheitsbeleuchtung - erfolgt planmäßig keine weitere Beleuchtung oder Kennzeichnung.

„Beginn und voraussichtliche Dauer von Arbeiten und Inspektionen im Bereich der Bundeswasserstraße sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mindestens 6 Wochen vorher schriftlich mitzuteilen."
Dazu wird auf die Nebenbestimmung Pkt. 1.5.3 – Unterrichtungspflicht – verwiesen.
Bei Inspektionen (Unterhaltung) ist durch den Vorhabenträger eine eigenständige strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zu beantragen und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

„Die zur Regelung des Schiffsverkehrs während der Bauzeit gemäß SeeSchStrO erforderliche Kennzeichnung der Baustelle sowie weitere eventuell erforderlich werdende Maßnahmen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt festgelegt."
Genehmigungen nach SeeSchStrO sind unabhängig von der eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 Abs.1 Nr. 2 WaStrG zu beantragen.

„Die Verlegung, Veränderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen an und in der Brücke (ausgenommen Brückenbeleuchtung und -entwässerung) sind dem Wasserstraßen-und Schifffahrtsamt rechtzeitig mitzuteilen.“
Aktuell sind keine gesonderten Versorgungsleitungen geplant. Soweit zukünftig Versorgungsleitungen die Rechtsposition des WSA aus § 31 WaStrG betreffen, ist eine eigenständigen strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses zu beantragen.

„Der Vorhabenträger/Baulastträger hat die entsprechenden Anlage (z.B. Pfeilerbereiche, Steganlagen, Spundwand Ufer Wolgast) so einzurichten, dass sie ein sicheres Anlegen von Fahrzeugen ermöglicht, insbesondere hat er sie mit einer ausreichenden Anzahl von Halteeinrichtungen zu versehen.“
Ein Anlegen von Fahrzeugen ist nicht vorgesehen.

„Der Vorhabenträger/Baulastträger hat die für den Betrieb der Anlagen erforderliche Wassertiefe im Bereich des Schiffsliegeplatzes und in den Zufahrten herzustellen und zu erhalten. Bagger-und Räumungsarbeiten darf er nur im Einvernehmen mit dem WSA vornehmen. Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.“
Das Vorhaben greift mit der Herstellung des BW 5 nicht in die Bereiche von vorhandenen Schiffsliegeplätzen und Zufahrten ein. Für das Vorhaben sind im Endzustand keine Schiffsliegeplätze und Zufahrten vorgesehen.

„Der Vorhabenträger/Baulastträger hat den zu den Anlagen gehörenden Schiffsliegeplatz und die Zufahrten zu diesem regelmäßig darauf zu untersuchen, dass sie ausreichende Wassertiefen haben und im Wasser und auf der Sohle frei von Hindernissen sind.“
Für das Vorhaben sind im Endzustand keine Schiffsliegeplätze und Zufahrten vorgesehen.

„Der Vorhabenträger/Baulastträger darf nur Fahrzeugen das Anlegen gestatten, für die die Wassertiefe ausreicht.“
Für das Vorhaben sind im Endzustand keine Schiffsliegeplätze und Zufahrten vorgesehen.

„Kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Kampfmittel im Peenestrom sind umgehend als Erstmeldung
- dem Munitionsbergungsdienst M-V
- der Verkehrszentrale Warnemünde
- dem WSA Stralsund) und

- dem Maritimen Sicherheitszentrum (WSP-Leitstelle)

fernmündlich und schriftlich zu melden.

Folgende Mindestangaben sind hierbei erforderlich:

- Name, Rufzeichen, Funktion der beteiligten Fahrzeuge
- Angabe des Planfeststellungsbeschlusses der die Arbeiten erlaubt/abdeckt
- Position des kampfmittelverdächtigen Gegenstands oder des Kampfmittels in WGS 84
- (Schreibweise: z.B. 54°1 2,6026'N 01 3°39,8536'E)
- Angaben zum kampfmittelverdächtigen Gegenstand oder zum Kampfmittel (Typ, Masse/ Gewicht, Form, Maße, Foto-oder side-scan-Aufnahmen etc.)
- Sicherheitsabstand, der zum kampfmittelverdächtigen Gegenstand oder zum Kampfmittel einzuhalten ist
- Angaben zum geplanten Umgang mit dem kampfmittelverdächtigen Gegenstand oder dem Kampfmittel
- Kontaktdaten einer zuständigen, unternehmerseitigen Ansprechperson

Bei georteten kampfmittelverdächtigen Gegenständen oder Kampfmittel ist eine Tabelle an die o.g. Adressaten zu versenden, in welcher die o.g. Daten über die Objekte gesammelt dargestellt und stets auf dem aktuellen Stand gehalten werden. Jede mit den Behörden abgestimmte Aktivität, die mit dem jeweiligen Objekt vorgenommen wurde, sowie jede neue Erkenntnis über das Objekt, ist in dieser Tabelle zu vermerken (z.B. neue Identifizierung, Einspülen, Kennzeichnung an der Wasseroberfläche, Verbringung an Land, Sprengung, Erfolgskontrolle, Verbringung der Trümmerteile nach Sprengung an Land etc.).

Die Schutz-, Bergungs- bzw. Beseitigungsmaßnahmen sind unter Nennung der zuvor aufgeführten Mindestangaben zeitnah nach der Erstmeldung vorab, so schnell wie möglich, fernmündlich und schriftlich mit dem Munitionsbergungsdienst M-V, dem WSA Stralsund und evtl. weiteren Behörden bzw. mit Dritten abzustimmen und im Anschluss daran nachweislich zu dokumentieren und in der o.g. Tabelle zu merken.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Umlagern georteter kampfmittelverdächtiger Gegenstände oder von Kampfmitteln auf dem Meeresboden nicht zulässig ist und Sprengungen grundsätzlich zu unterlassen sind. Sollten Sprengungen zur Kampfmittelbeseitigung zwingend erforderlich sein, ist gemäß dem vorherigen Absatz vorzugehen.“

Die originäre Zuständigkeit bei Entdeckung von Munitionsfunde liegt entsprechend der Kampfmittelverordnung M-V bei den örtlich zuständigen Ordnungsbehörden und bei dem Munitionsbergungsdienst M-V. Die Verhaltensregelungen des Vorhabenträgers bei der Entdeckung von Munitionsfunden sind unter Nebenbestimmung Punkt 1.5.14 festgeschrieben. Soweit Munitionsfunde im Peenestrom entdeckt werden, sind zusätzlich

- die Verkehrszentrale Warnemünde

- das WSA Stralsund und
- das Maritimen Sicherheitszentrum (WSP-Leitstelle)

unverzüglich zu informieren.
Darüberhinausgehende Regelungen liegen in der Zuständigkeit der v.g. örtlich zuständigen Ordnungsbehörden und bei dem Munitionsbergungsdienst M-V und sind nicht im Planfeststellungsbeschluss zu regeln.

3.2.5.11 forstwirtschaftliche Belange nach Pkt. 1.5.11

Die Rodung von Wald und die Überführung in eine andere Nutzungsart bedarf der vorherigen Waldumwandlungsgenehmigung (§ 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V).
Durch das Vorhaben werden insgesamt 9.189 Quadratmeter Wald im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 LWaldG M-V umgewandelt. Dies entspricht 33.079 Waldpunkten. Für die Berechnung der Waldpunkte wurde die „Bewertung von Waldfunktionen bei Waldumwandlung und Kompensation“ als fachliche Grundlage angewandt.
Der Vorhabenträger ist zum Ausgleich der nachteiligen Folgen der Umwandlung verpflichtet (§ 15 Abs. 3 LWaldG M-V). Hierzu hat der Vorhabenträger in der Planungsunterlage die Aufforstung und Anlegung von Waldwegen in einer Größe von 29.106 Quadratmeter Wald vorgesehen. Dies entspricht 59.626 Waldpunkten und liegt damit 26.547 Waldpunkte über den erforderlichen Ausgleich für die Waldumwandlung.
Die erforderliche Aufforstung mit einen Wert von 33.079 Waldpunkte ist auf den Flächen

Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 121/4
Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 122
Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 123
Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 124/3
Gemarkung Sauzin, Flur 1, Flurstück 125

durchzuführen.
Da eine Gesamtaufforstung der Flächen mehr Waldpunkte als die in diesem Verfahren erforderlichen Ausgleich generiert, ist unmittelbar nach erfolgter Aufforstung zur genauen Abgrenzung eine Übersicht und Darstellung der (Teil)Flächen der Landesforst und der Planfeststellungsbehörde zu übergeben.
Die Landesforst erklärte, dass der Bilanzüberschuss von 26.547 Waldpunkte nicht anerkannt werden kann. Die Landesforst begründet diese Aussage damit, dass eine Anerkennung auf Grund der rechtlichen Verpflichtungen des Planfeststellungsverfahrens für andere Maßnahmen nicht möglich ist. Eine Klärung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen Vorhabenträger und Landesforst.
Der Vorhabenträger sagte zu, der Landesforst vor der Rodung bzw. vor der Aufforstung die Maßnahmen anzuzeigen (vgl. Nebenbestimmung Pkt 1.5.11).

Nach § 29 Abs. 3 LWaldG bedarf das Halten und Hüten von landwirtschaftlichen Nutztieren sowie Pferden und Wildtieren in abgegrenzten Waldstücken oder in besonderen Gehegen der Genehmigung durch die Forstbehörde.
Bei der Ersatzmaßnahme 13 E ist beabsichtigt, eine fortschreitende Verbuschung der Fläche und damit eine Verschlechterung der bisher offenen Biotop- bzw. Habitatflächen zu vermeiden. Außerdem soll eine Biotopaufwertung durch ein gezieltes Beweidungs- und Pflegeregime erreicht werden. Die Maßnahmenfläche ist Wald im Sinne von § 2 Abs. 2 LWaldG. Demnach gelten als Wald gelten auch kahlgeschlagene oder verlichtete Grundflächen, Waldwege, Waldeinteilungs- und Sicherungsstreifen, Waldwiesen, Waldblößen, Lichtungen, Waldpark- und Walderholungsplätze sowie als Vorwald dienender Bewuchs. Die Maßnahmenfläche stellt ein älteres Spülfeld dar, das aus aufgespültem Baggergut (Sande) aus dem Peenestrom besteht. Während größere Teile mit Kiefern aufgeforstet wurden, blieb die Maßnahmenfläche durch militärische Nutzung als Handgranatenwurfstand bis 1990 als Rohbodenstandort erhalten und weist in großen Teilen offene Sandflächen, lückigen Sandtrockenrasen sowie im Übergangsbereich zu den angrenzenden Forsten auch kurze bis mittelhohe Rasenvegetation auf. Vereinzelt sind Gehölzstrukturen vorhanden. Somit besteht eine Genehmigungspflicht nach § 29 Abs. 3 LWaldG. Das halten und Hüten von Nutztieren darf die Waldeigenschaft nicht gefährden. Die Nebenbestimmungen (Festlegung 0,5 Großvieheinheiten pro Hektar, Abgrenzung der Fläche, Betretungsrecht, Rückbau und Entkrusselungsmaßnahmen) dienen der Erhaltung der Waldeigenschaft.

Eine sinnvolle Walderschließung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Realisierung der Nutz-, Schutz-und Erholungsfunktionen des Waldes. In der Walderschließung muss gewährleistet sein, dass neben dem Anschluss des Waldes an das öffentliche Verkehrsnetz auch die Anbindung an die Waldbestände und deren Teilflächen, über Fahrwege im Wald erfolgt. Fahrwege dienen grundsätzlich dem Katastrophenschutz, wie z.B. Rettungsdienst und Waldbrandschutz, den Transporten von Betriebsmitteln (z.B. Holzabfuhr) sowie Fahrten zur Wahrnehmung der forsthoheitlichen Aufsichtspflicht. Deshalb forderte die Landesforst vor Anlage der Erstaufforstungs- und Sukzessionsflächen das Wegenetz mit dem zuständigen Forstamt Neu Pudagla abzustimmen. Der Vorhabenträger sicherte zu im Rahmen der Ausführungsplanung die Anlage eines entsprechenden Fahrwegenetzes innerhalb der Maßnahmenfläche abzustimmen. Damit hat sich der Einwand erledigt.
Die Forderung der Landesforst, dass die untere Forstbehörde und die untere Naturschutzbehörde im Genehmigungszeitraum jährlich durch Begehungen überprüfen, ob die festgelegten Auflagen eingehalten werden sowie die Ergebnisse protokollieren und gemeinsam auszuwerten, wurde zurückgezogen. Dafür wurde das Maßnahmenblatt zu 13 E (U 12.1.1 S. 299 D, welche die Funktionalität der planfestgestellten Maßnahme sichert.

Die bei der Forstbehörde zu beantragende Fahrgenehmigung für das Befahren der Waldfläche ergibt sich aus dem Landeswaldgesetz. § 28 LWaldG bestimmt, dass das Fahren mit Kraftfahrzeugen aller Art außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen und Wege nur dem Waldbesitzer, seinen Beauftragten und den hierzu gesetzlich Befugten sowie den Jagdausübungsberechtigten und ihren Beauftragten gestattet ist. Die Forstbehörde kann Dritten auf Antrag das Befahren von Straßen und Wegen genehmigen. Dabei sind die schutzwürdigen Interessen des Waldbesitzers zu wahren. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die Fahrgenehmigung nicht. Die Forstbehörde entscheidet hierüber im Einzelfall.

3.2.5.12 Fischerei

Mit Stellungnahme vom 06. März 2019 und 16. August 2019 beteiligte sich das Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei MV am Verfahren.

Indirekt betroffen ist der in unmittelbarer Nähe südlich des Vorhabensbereiches befindliche Laichschonbezirk "Sauziner Bucht" (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe e) KüFVO). Ein Eingriff in den Laichschonbezirk bzw. dessen Funktionen durch die Herstellung des Brückenbauwerkes über den Peenestrom (Bauwerk 5) ist nicht zu erwarten. Baubedingte Beeinträchtigungen z. B. durch Stoffeinträge und Erschütterungen werden durch die Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} vermieden. Für die Herstellung der zukünftigen Einleitstelle E7 erfolgt ein baulicher Eingriff im Uferbereich der Sauziner Bucht. Hier verläuft die Ablaufleitung des Regenklärbeckens südlich parallel zur Steilküste und mündet an der Einleitstelle E7 in die Sauziner Bucht. Die max. Einleitmenge beträgt 120 l/s. Die Baumaßnahmen zur Herstellung der Einleitstelle E7 werden außerhalb der gesetzlichen Schonzeit des Laichschonbezirks „Sauziner Bucht“ durchgeführt, d.h. nicht vom 1. April bis 31.Mai. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.
Die Forderungen des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei MV mit seiner Stellungnahme vom 06. März 2019 über

- eine Bauzeitenregelung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Reproduktionsgeschehens von Fischen und Neunaugen sowie von Beeinträchtigungen des Laichschonbezirkes "Sauziner Bucht" und
- Separate Untersuchungen (z.B. wissenschaftliche Hydroakustik mit Fischereiforschungsecholot) zum Feststellen von lokalen Fischkonzentrationen insbesondere im Winterhalbjahr

werden zurückgewiesen.

Der Peenestrom ist im Vorhabensbereich in seiner gesamten Breite betroffen und somit auch dessen Funktion als Wanderkorridor für Fische und Rundmäuler sowie als Laich- und Auf-

wuchsgebiet. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Reproduktionsgeschehens von Fischen und Neunaugen sowie von Beeinträchtigungen des Laichschonbezirkes "Sauziner Bucht" wurde aus fischereilicher Sicht eine Bauzeitenregelung als erforderlich angesehen. Baubedingte Beeinträchtigungen des Reproduktionsgeschehens von Fischen und Neunaugen z. B. durch Stoffeinträge und Erschütterungen werden durch die Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} vermieden und auch die Durchgängigkeit des Peenestroms zwischen den Laichhabitaten und den angrenzenden Meeresbereichen bleibt erhalten. Inwieweit eine Bauzeitenregelung für eine Maßnahme, die außerhalb des Laichschonbezirkes "Sauziner Bucht" durchgeführt wird, den Nutzen der Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} überragt, kann nicht erkannt werden. Wenn bereits aktiv das Einwirken in den Laichschonbezirk "Sauziner Bucht" verhindert wird, kann eine Bauzeitenregelung keinen Mehrnutzen erzielen.

Separate Untersuchungen (z.B. wissenschaftliche Hydroakustik mit Fischereiforschungsecholot) zum Feststellen von lokalen Fischkonzentrationen insbesondere im Winterhalbjahr, um das Risiko von Schäden am Fischbestand bei der Durchführung von Arbeiten am BW 5 zu verringern/vermeiden, sind nicht erforderlich. Die Maßnahmen 1.15 V_{FFH}, 1.16 V_{WRRL} und 1.17 V_{WRRL} sind geeignet, Schäden am Fischbestand zu minimieren bzw. auszuschließen, insbesondere da bei einer möglichen Feststellung von lokalen Fischkonzentrationen genau die v.g. Maßnahmen die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen wären.

3.2.5.13 Versorgungsleitungen

Die Belange der Versorgungsunternehmen wurden in den Nebenbestimmungen unter Punkt 1.5.15 berücksichtigt.

TÖB 28, Deutsche Telekom Technik GmH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH, ist beauftragt und bevollmächtigt für die Telekom Deutschland GmbH aufzutreten und hat mit Stellungnahme vom 18. Dezember 2018 Hinweise zu Änderungen und Sicherungen der Telekommunikationsanlagen im Baufeld gegeben. Prinzipiell bestehen keine Einwände.
Der Vorhabenträger hat die Hinweise in die Planung eingestellt.
Im Bereich der Fahrbahnanpassung der B 111 (Ziesequerung) und dem Ersatzneubau der Brücke über die Ziese verlaufen südlich der B 111 Telekomleitungen.
Diese Leitungen sind bauzeitlich zu sichern. Der Vorhabenträger hat im Deckblatt Seite 7.1 E der Unterlage 5 dazu ergänzend unter lfd Nr. 8 aufgenommen, die Anlagen im Bereich der Ziese zu dükern. Die Telekom erklärt zur Schaffung der Baufreiheit vor Abriss der Brücke über die Ziese (BW 1) ggf. ein anderes Provisorium zu bauen, um die Anlagen zu sichern.
Auf Hinweis des Versorgungsträgers hat der Vorhabenträger in der Unterlage 7, Blatt 10 D und

in Unterlage 5 Seite 28.2 E unter lfd. Nr. 93 die Sicherung der nördlich der vorhandenen B 111 verlaufende Telekommunikationsanlage im Bereich der bauzeitlichen Umfahrung ergänzt.
Durch Zusagen des Vorhabenträgers und Ergänzung der Planung durch Deckblätter haben sich die Hinweise erledigt.
Mit der Nebenbestimmg 1.5.3 Unterrichtungspflichten ist sichergestellt, dass der Einwender für die Verlegung seiner hochwertigen Telekommunikationsanlagen - 4x Kupferkabel und 3x Glasfaserkabel im Bereich des Otterdurchlasses Mellengraben (Unterlage 7 Plan 11D) ausreichend Bauvorlaufzeit erhält.

TöB 29 E.DIS Netz GmbH - Regionalbereich MV

Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der E.DIS Netz GmbH, Regionalbereich MV.
Durch Zusage des Vorhabenträgers die Mittel- und Niederspannungskabel welche die geplanten Straßen kreuzen, zu verrohren und nicht zu überbauen, hat sich der Einwand vom 20. Dezember 2018 erledigt. Eine vorherige Kabeleinweisung um die exakte Lage der Versorgungsanlagen zu ermitteln, wurde ebenfalls zugesagt.
Bei dem Erörterungstermin am 16.08.2019 wurde für den Bereich Bereich der Bahnhofstraße / Hafengebiet durch den Vorhabenträger Handschachtungen zugesagt, so dass auch der Einwand erledigt ist.
Ebenfalls im Erörterungstermin verpflichtete sich der Vorhabenträger bei Vermessungen des Bestandgeländes Punkte, die den Leitungsverlauf kennzeichnen, aufzunehmen.
Auf Hinweis des Versorgungsträgers hat der Vorhabenträger in der Unterlage 7, Blatt 7D und in Unterlage 5 Seite 28.2E unter lfd. Nr. 95 eine Stromleitung im Bereich der Kreisstraße VG 27 ergänzt.
Die Stellungsnahme hat sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers, Erörterung und Deckblätter erledigt.

TÖB 33 Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH

Mit Stellungnahme vom 08. November 2018 wies die Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH darauf hin, dass sich die im Bauwerksverzeichnis unter lfd Nr. 14, 19, 33, 44 und 85 aufgeführten Anlagen im Eigentum der Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH befinden. Bei der unter lfd. Nr. 14 aufgeführten Gasleitung handelt es sich um eine HD-Gasleitung DN 150 PN 16 und nicht wie beschrieben um eine MD-Gasleitung DN 300. Der Vorhabenträger hat die Planung durch deckblätter überarbeitet.
Auf Hinweis des Versorgungsträgers hat der Vorhabenträger in der Unterlage 7, Blatt 6D und im Unterlage 5 Seite 28.1E unter lfd. Nr. 85 die MD-Gasleitung PE d160 ergänzt.
Die Einwendungen haben sich durch die Deckblätter erledigt.

3.2.5.14 Belange der Bundeswehr

Für die Einstufung der Ingenieurbauwerke 6 (Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 26) oder 7 (Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 27) und 8 (Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges) ist das NATO-Standardisierungsüberkommen STANAG 2021, Klassifizierung von Brücken, Fähren, Flössen und Fahrzeugen anzuwenden. Entsprechend Punkt 8 Buchstabe h) [Allgemein gültige Parameter für die Einstufung von Brücken; Fahrbahnbreiten] sind bei einer Einstufung in die militärische Lastenklasse MLC 100 bei einspurigen Verkehr Mindestfahrbahnbreiten von 4,50 m und bei zweispurigen Verkehr von 8,20 m zwischen den Fahrbahnbegrenzungen erforderlich.
Die Ingenieurbauwerke 6 (Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 26), 7 (Brücke im Zuge der Kreisstraße VG 27) und 8 (Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges) weisen jeweils eine geringere Fahrbahnbreite als 8,20 m aus. Somit muss bei der Einstufung in die militärische Lastenklasse MLC 100 der zweispurige Verkehr ausgeschlossen werden.

3.2.5.15 Einzelne Einwendungen und Stellungnahmen

TÖB 5 Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt für Bau und Naturschutz SG Naturschutz

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt für Bau und Naturschutz SG Naturschutz hat mit Schreiben vom 19.02.2019 zu den Belangen des Naturschutzes Stellung genommen.
Die ergänzenden Stellungnahmen vom 05.09.2019 und 16.03.2020 im Rahmen der Nachbeteiligung zu Deckblättern sind in die Abwägung eingeflossen.
Die Stellungnahmen werden an dieser Stelle thematisch anhand der Fachbewertungen und Forderungen behandelt.

Zur Unterlage 12.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

<u>Eingriffsbewertung</u>

Die Bedenken zur Ableitung der Reduzierung der Beeinträchtigungsfaktoren in Unterlage 12.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) bezüglich der Eingriffsbewertung konnten durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung ausgeräumt werden.
Der Einwand wurde als erledigt erklärt.

<u>Gesetzlich geschützte Biotope</u>

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen durch die Übersicht der geschützten Biotope und derer Kompensation als Anhang 3E zur Unterlage 12 nach Forderung durch die Untere Naturschutzbehörde ergänzt.
Unterlage 12.1.1 Anhang 3E wird planfestgestellt. Die Forderung dazu hat sich erledigt.

Ableitung faunistische Sonderfunktionen

Mit der Erwiderung des Vorhabenträgers und der vorgelegten Ergänzung der detaillierten Angaben an Ersatzkästen im Maßnahmeblatt 3A_{CEF} für die jeweiligen Arten des Anhang IV-Fledermäuse wurde der Punkt für erledigt erklärt.

Maßnahme 11E, Fischotterdurchlass am Mellengraben

Die Bilanzierung wurde unter Berücksichtigung der vor Ort zu erwartenden Eingriffe vom Vorhabenträger durch Deckblatt (Unterlage 12.1.1 Seite 293 D) überarbeitet. Der Punkt wurde für erledigt erklärt.

Grundsätzliches zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen

Bezüglich der Forderung zur unbefristeten Unterhaltungspflege von Kompensationsmaßnahmen wurde sich darauf verständigt, dass für die Maßnahme 3 A_{CEF} (Fledermauskästen) die 15 Jahre Unterhaltungspflege erst nach Ablauf von 2 Jahre nach Aufhängung der Kästen zu zählen beginnen.
Der Vorhabenträger sagt diesen Rechenansatz zu. (s.o. Ziffer 1.6).
Die Befristung der Unterhaltungspflege, wie vom Vorhabenträger in seinen Maßnahmeblättern vorgesehen, wird bestätigt.
Die Forderung nach Entfristung auf Unendlichkeit wird zurückgewiesen.
Hinsichtlich der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zur Befristung der Unterhaltungspflege der Maßnahmen 4 A_{CEF}, 5 A_{CEF} und 7 A_{CEF} (Offenlandhabitate) sowie der Maßnahmen 12 E und 13 E des LBP wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.2.5.3.1 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die fachlich-inhaltlichen Ausführungspläne der Maßnahmen 10 E, 12 E und 13 E vor Umsetzung mit der UNB abzustimmen. Gemäß Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gibt es für die Ausführungsplanung jedoch keinen weiteren Genehmigungsvorbehalt.

Mit Ergänzung des Maßnahmeblattes 4 A_{CEF} (Beweidung mit Großvieheinheiten) um „vorzugsweise Schaf- und Ziegenbeweidung“ hat sich der Einwand erledigt.

Zur Unterlage 12.2 Artenschutzfachbeitrag

Soweit Aspekte der Stellungnahme nicht in die Bewertung der Zulässigkeit des Vorhabens hinsichtlich des Artenschutzes (s.o. Ziffer 3.2.5.3.3) eingeflossen sind, werden an dieser Stelle die verbleibenden Punkte behandelt.

Sicherung von Entwässerungsanlagen / Regenklärbecken

Bedenken der UNB, dass durch auf dem Bauwerk 5 anfallendes Regenwasser Schadstoffe in

den Peenestrom gelangen, haben sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung der technischen Funktionsweise des Regenklärbeckens erledigt. Durch Sedimentations- und Abbauprozesse in dem Regenklärbecken erfolgt eine Vorreinigung des Straßenwassers vor Einleitung in den Peenestrom.

1.6.2 V_{FFH} (temporäre Leit- und Sperreinrichtungen)
Die durch die untere Naturschutzbehörde vorgeschlagene verbesserte Aufstellung des Leitzaunes zur Kanalisierung wurde im Deckblattverfahren eingeführt.

1.15 V_{FFH} (Einsatz von Vibrationsrammen bzw. ramp up Verfahren zum Einbringen der Spundwände)
Die Stellungnahme erledigt sich mit der Erwiderung des Vorhabenträgers.

1.7 V_{CEF} (Zauneidechse)
Die Stellungnahme erledigt sich mit der Erwiderung und der Anpassung des Maßnahmeblattes (Unterlage 12.1.1 Seite 235 D) durch den Vorhabenträger (kein Schlingenfang).

3 A_{CEF} Ausbringen von Fledermauskästen und Nistkästen als Ersatzquartiere für Höhlenbrüter
Die Auswahl der Maßnahmeflächen sowie die Ausführung der Maßnahme wurden vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der UNB und der Forstbehörde überarbeitet und mit Deckblatt zum Maßnahmeblatt (U 12.1.1 Seiten 270 D bis 272 D) planfestgestellt.
Zusätzlich zum Ausbringen der geplanten Kästen als künstliche Ersatzquartiere wird auf drei Teilflächen der vorhandene Waldbestand aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen (Nutzungsverzicht), so dass sich einhergehend mit der Entwicklung von Altholzbeständen ein natürliches Quartierangebot entwickeln kann. Die Hinweise der UNB haben sich somit erledigt.

4 A_{CEF} Entwicklung von Ersatzhabitaten für Vogelarten des Offen- und des Halboffenlandes südöstlich von Mahlzow
5 A_{CEF} Entwicklung geeigneter Bruthabitate in der Agrarlandschaft von Usedom durch eine Entwicklung von Extensivgrünland
Durch den Landkreis wird eingewandt, dass die Bewirtschaftung der für die CEF-Maßnahme ausgewiesenen Fläche nach der „Richtlinie zur Förderung der naturschutzgerechten Bewirtschaftung von Grünlandflächen, FöRi Naturschutzgerechte Grünlandbewirtschaftung 2007) auszuführen ist. Dazu gehört neben den Angaben zur Schnitthöhe und Mahdtechnik die in der Unterlage ausgewiesen sind, das Verbot von Abgrabungen, Aufschüttungen und sonstigen Veränderungen des Bodenreliefs, der Verzicht auf Umbruch, Neuansaat, Nachsaat, das Verbot des Ausbaus von Entwässerungsanlagen,

Verzicht auf mineralischen Stickstoffdünger, organische Düngemittel (Festmist) und Pflanzenschutzmittel, der Verzicht auf das Ausbringen von Abwässern, Komposten, Klärschlammen, Bodenhilfsstoffen, etc., und der Verzicht auf Oberflächenbearbeitungen wie Walzen und Schleppen während der Brutzeit.
Der Vorhabenträger hat die Maßnahmeblätter (U 12.1.1 Seiten 275 D und 278 D) entsprechend ergänzt.
Die Forderung ist damit erledigt.

7 A_{CEF} Verbesserung der Habitatbedingungen für Vogelarten des Offen- und des Halboffenlandes südwestlich von Wolgast

Die Forderung in Anlehnung an die HzE 2018 das Ausbringen von mineralischem Dünger auszuschließen sowie ein Risikomanagement / Monitoring für die Fläche vorzusehen, hat sich nach Erwiderung, dass die HzE keine Anwendung finden, sowie die überzeugend hohe Prognosesicherheit für die Wirksamkeit der Maßnahme erledigt.

Anwendung von Effektdistanzen

Der methodische Ansatz zum Maß der Reduzierung der Effektdistanzen durch die Wirkung der Maßnahme 1.4 V_{FFH} wurde durch die untere Naturschutzbehörde bestätigt. Eine Anwendung der reduzierten Effektdistanzen erfolgt bezogen auf die Brutvögel aber nicht bezogen auf die Rast- und Zugvögel.

Zur Unterlage 12.3.1.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung GGB „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302)

Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Die Schadensbegrenzungsmaßnahmen M_{FFH} 1.2 und M_{FFH} 1.4 sollten in der Ausführung geändert werden.
Mit der Zusage des Vorhabenträgers, dass die Ausführungsplanung der unteren Naturschutzbehörde zur Bestätigung vorgelegt wird, ist die unteren Naturschutzbehörde einverstanden und der Einwand erledigt.

Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte

Den Unterlagen war nicht zu entnehmen, welche Projekte als Vorbelastung eingestuft werden. Um die Kumulationswirkung abschließend zu beurteilen wird die Maßnahme der ONTRAS-Gasleitung und die Maßnahme der 110 KV-Leitung, die die Peene queren, hinzugezogen. Die Ausbaggerung der Peene wird als vorhandene Vorbelastung betrachtet.

Durch den Vorhabenträger wurden die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte umfassend geprüft und durch Deckblätter in der Unterlage 12.3.1.1 Seite 105D ff einschließlich Tabelle 31 dargestellt.
Die Bedenken der UNB haben sich durch die Ergänzungen zur Unterlage 12.3.1.1 erledigt. Auf die Abwägung unter Punkt 3.2.5.3.2 wird verwiesen.

Übermittlung erfasster Daten

Die untere Naturschutzbehörde und der Vorhabenträger vereinbaren, dass die im Rahmen der Genehmigungen erhobenen Nachweisdaten in der angemeldeten Datenform innerhalb von sechs Monaten nach Rechtskraft bzw. nach Baubeginn vorgelegt werden.
Die Meldung erfolgt als MultibaseCS-Exportdatei. Alternativ besteht die Möglichkeit der Datenübergabe als Excel-Datei. In diesem Fall ist die MultiBaseCS-Importvorlagen für Excel des LUNG zu verwenden. Die Übergabe in einem anderen Format bedarf der vorherigen Zustimmung.

TÖB 6 Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU) - Abteilung Naturschutz

Das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern hat zu den Belangen des Naturschutzes im Küstenbereich die Stellungnahme vom 11.02.2019 abgegeben.
Die Belange wurden umfassend am 15.08.2019 erörtert. Die ergänzenden Stellungnahmen vom 26.08.2019 sowie 13.03.2020 sind in die Abwägung eingeflossen.
Die Zuständigkeit der Fachbehörde Naturschutz umfasst ausschließlich die vorhabenbedingten Auswirkungen der Brücke über den Peenestrom (BW 5) im marinen Bereich und der mit der Brücke im Zusammenhang stehender Bauwerke Kollisions- und Irritationsschutzwand (BW 11) sowie der Uferwand im Peenestrom (BW 12).

Soweit Aspekte der abgegebenen Stellungnahmen nicht bereits in der Überprüfung der Zulässigkeit des Vorhabens im Kontext mit europäischem Gebietsschutz oder Artenschutz behandelt werden, siehe dort, erfolgt die Auseinandersetzung mit der Stellungnahme an dieser Stelle.

Zu Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12.1.1)

Wirkzonenberechnung / Methodik der Eingriffsermittlung / Bilanzierung der marinen Kompensationsmaßnahmen

Durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung konnten Unklarheiten zu Berechnungen, Methodik und Bilanzierung der Eingriffsermittlung ausgeräumt werden.
Die Hinweise dazu wurden als erledigt erklärt.

Übersicht der gesetzlich geschützten Biotope

Nach Aufforderung durch das StALU hat der Vorhabenträger die Planunterlagen durch die Übersicht der geschützten Biotope und derer Kompensation als Anhang 3E zur Unterlage 12.1.1 ergänzt. Die Unterlage 12.1.1 Anhang 3E wird planfestgestellt. Die Forderung des StALU dazu hat sich erledigt.

Abschichtung bei Bestandserfassung der Vogelarten (Ziffer 17)

Wegen der Bedenken des StALU zur Abschichtung der Bestandserfassung der verschiedenen Arten wird auf die vorgenommenen Abschichtungskriterien anhand der Tabelle 13 der Unterlage 12.2.1 verwiesen. Diese Tabelle weist eine intensive Auseinandersetzung mit jeder einzelnen der Arten auf. Die Bedenken zum Vorgehen bei der Abschichtung der Bestandserfassung wurden in der Erörterung als erledigt erklärt.

Herleitung Kollisionsrisiko (Ziffern 19 bis 24)

Dem Vorhabenträger (VHT) wird eine unzureichende Berücksichtigung des Peenestroms für den Vogelzug bzw. die Zerschneidung bedeutender faunistischer Verbindungswege/ -räume und mit dem Bau der Brücke über den Peenestrom eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos entgegengehalten.

Der Vorhabenträger hat nachfolgende Untersuchungen in die Planung eingestellt:

1. Es wurden umfangreiche Kartierungen zur Avifauna durchgeführt (s. Planfeststellungsunterlagen M 2.2.1, M 2.2.2 (2008), M 2.2.3, M 2.2.4 (2011), M 2.3.3, M 2.3.4, M 2.4.7 (2017) sowie das Material des LUNG und ehrenamtlicher Avifaunisten (DDA) ausgewertet.

Die Auswertung und Interpretation der Daten bezog sich auf die vorhabensspezifischen Wirkungen der möglichen Kollision sowie eines möglichen Flächenverlustes durch Überbauung und Störung.

Aufgrund der Ausweisung des Peenestroms bei Wolgast als Teil des Gebietes Gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302) sowie des Europäischen Vogelschutzgebietes (EVSG) „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401) wurden schon frühzeitig Schutz-/ Vermeidungsmaßnahmen für die Brücke im Zuge der B 111 über den Peenestrom vorgesehen, dies sind

- eine beidseitige und jeweils 4 m hohe Kollisions- und Irritationsschutzwand zur Vermeidung betriebsbedingter Kollisionen auf der Brücke (1.4 V_{FFH}) sowie
- deren Verlängerung in den Anschlussbereichen über die Brücke hinaus (1.5 V_{CEF}),
- der, bis auf die erforderliche Sicherung für den Flugverkehr, Verzicht auf eine Beleuchtung des Brückenbauwerkes (projektimmanent).

Als verbleibendes Risiko wurde das bau- und anlagenbedingte Kollisionsrisiko erkannt und weiter untersucht.

2. Auf der Grundlage der erhobenen Kartierungsdaten und der Vorplanung für die vier Konstruktionsvarianten für die Brücke über den Peenestrom, das sind jeweils mit einem obenliegenden Tragwerk

- die sog. Extradosedbrücke und
- die Bogenbrücke, beide weisen Seilverspannungen auf, und
- die sog. Zügelgurtbrücke, bei der (wie auch beim Bogen der Bogenbrücke) die Tragwerkskonstruktion wahrnehmbarer ausfällt sowie
- die Rahmenbrücke ohne obenliegendes Tragwerk

wurde ein Modell entwickelt, wonach jede Brückenvariante dort in ein definiertes Durchflugfenster zwischen westlichem Ufer des Peenestroms mit dem anschließenden Hauptfeld und der Vorlandbrücke über die Sauziner Bucht eingestellt wurde. Gleichzeitig wurde mit der Anzahl von Flugbewegungen als Punktwolke, anfänglich einzelner erfasster Vogelarten und später für drei repräsentative Kategorien von Vogelarten, deren Durchflug in diesem Fenster simuliert. Dabei wurden keine Ausweichbewegungen unterstellt, die jedoch in der Realität zu erwarten sind. Somit erfolgte eine konservative, worst case-Betrachtung. Auf der Grundlage errechneter Mittelwerte zeigte das Ergebnis signifikante Unterschiede der Konstruktionsvarianten:
Die seilverspannten Brückenvarianten, Extradosed- und Bogenbrücke, sind - erst Recht bei gesonderter und gewichteter Betrachtung der Seilverspannungen - kollisionsanfälliger als die nicht seilverspannten und massiveren Varianten der Zügelgurt- und Rahmenbrücke.
Da die Frage der Sicht-/ Wahrnehmbarkeit bzw. des Mindestdurchmessers von Seilverspannungen nicht hinreichend sicher beantwortet werden kann, wurde nach Abstimmung im Land und mit dem BMVI entschieden, trotz Mehrkosten, die favorisierte Konstruktionsvariante der Extradosedbrücke zu verwerfen und stattdessen die deutlich weniger kollisionsanfällige Zügelgurtbrücke der weiteren Planung zugrunde zu legen.

3. In einem zweiten Schritt erfolgte in dem o. g. Durchflugfenster für die Zügelgurtbrücke eine Simulation des Durchfluges einzelner Vogelarten. In einem iterativen Abstimmungsprozess wurden zur Interpretation und Auswertung der Simulationsergebnisse bestimmte Randbedingungen definiert, die nachfolgend erläutert werden.
Als wesentliche Bedingungen für das Kollisionsrisiko einzelner Vogelarten sind zu nennen deren

- Vorkommen als Zug- und Rastvogel mit Flugbewegungen zwischen Nahrungs- und Ruhe- / Schlafplätzen (das ist nicht der überregionale Vogelzug) und einer im Vergleich zu Brutvögeln geringen Ortskenntnis,
- deren generelles Kollisionsrisiko (Literatur basiert, BMVBS 2010) und Manövrierfähigkeit (Literatur basiert),

- konkretes Flugverhalten (der Rast- und Zugvögel) anhand der Flughöhe und des Verhaltens bei der Überwindung von Hindernissen – ermittelt an der Klappbrücke über den Peenestrom,
- ungünstige Witterungsbedingungen, wobei Regen und Nebel maßgeblich (wieder) in das Thema der Sicht-/ Wahrnehmbarkeit fallen (die durch die Wahl der massiven Zügelgurtbrücke optimiert wurde), wohingegen Windereignisse das Flugverhalten direkt beeinflussen können.

3.1 Das Flugverhalten der Rast- und Zugvögel wurde anhand der Flughöhe und des Verhaltens bei der Überwindung von Hindernissen - hier die Klappbrücke über den Peenestrom - in den umfassenden Kartierungen/Kollisionsanalyse (Materialband 2.2 und 2.3) erfasst. Analysiert wurde das Überflugverhalten an einem in räumlicher Nähe vorhandenen Hindernis (vorhandene Klappbrücke) im Peenestrom um Rückschlüsse auf das Flugverhalten am geplanten Bauwerk ableiten zu können.
Als Unterscheidungskriterium wurde artbezogen der Anteil derjenigen Flugbewegungen bei der Überquerung der Klappbrücke ermittelt, der sich in einem (Gefahren-)Bereich von < 10 m vollzog. Berücksichtigt wurden nur diejenigen Arten, von denen mindestens 1 Individuum/ Kontrolltag (bei 18 Kontrolltagen insgesamt) mit einer Überflughöhe von < 10 m registriert wurde. Unter Zugrundelegung dieser Vorgaben wurden sieben Rast- und Zugvogelarten nach ihrer Häufigkeit in der Kollisionsrisikoanalyse berücksichtigt.
Zu den sieben Rast- und Zugvogelarten zählen Kormoran, Lachmöwe, Silbermöwe, Gänsesäger, Mantelmöwe, Sturmmöwe und Stockente.
Bei der Bemessung des Gefahrenbereichs von < 10 m Überflughöhe handelt es sich um eine Setzung, d. h. eine begründete Entscheidung zu einer Grundannahme für das Modell. Diese begründet sich aus der lebensweltlichen Erfahrung, dass Kollisionen von Vögeln an massiven Bauteilen wie beispielsweise Häusern (sofern deren Fassaden nicht transparent oder spiegelnd sind und keine Beleuchtung mit Attraktionswirkung vorhanden ist) äußerst selten sind, so dass der gewählte Abstand von < 10 m als ausreichend angesehen wird.

3.2 Als ungünstige und das Flugverhalten maßgeblich beeinflussende Wirkgröße sind im Gutachten Windereignisse mit Windspitzen ≥ 9 Bft berücksichtigt. Gemäß Tab. 1 des Gutachtens Teil 2 sind das als Mittelwert über die einzelnen Monate der Jahre 1978 (Januar) bis 2017 (Juni) 9,4 Tage im Jahr.
Mit dem gewählten Ansatz werden auch begleitende Witterungsereignisse wie Regen erfasst. Ferner trägt gerade die Beschränkung auf Windspitzen unabhängig von der durchschnittlichen Windgeschwindigkeit der Forderung Rechnung, sich rasch ändernde Bedingungen abzubilden. Die Gegenüberstellung der Mittelwerte für die Anzahl von Tagen/ Monat mit Windspitzen ≥ 9 Bft mit den Mittelwerten für Tage/ Monat mit einer durchschnittlichen Windstärke von ≥ 6 Bft und

Windspitzen von ≥ 9 Bft zeigt, dass mit dem gewählten Ansatz der ausschließlichen Berücksichtigung von Windspitzen mehr Tage pro Monat und aufs Jahr gerechnet erfasst werden als im Vergleichsansatz. Insofern wird der gewählte Ansatz als ausreichend angesehen.

3.3 Im Weiteren wird im Gutachten davon ausgegangen, dass Vögel bei widrigen Witterungsbedingungen (Windspitzen ≥ 9 Bft) ihre Flugaktivitäten in erheblichem Maß reduzieren. Beschrieben wird dieses Verhalten einerseits mit einer Reduzierung der Flugaktivitäten und andererseits mit einer Reduzierung der Flughöhe, zur Ausnutzung des Bodeneffektes bzw. eines vergleichbaren Effektes über der Wasseroberfläche um den Windwiderstand zu reduzieren. Diese Grundannahme wird in der Literatur häufiger geäußert und ist durch generelle Kenntnisse zum Flugverhalten belegt und plausibel. Jedoch liegen u. W. hierzu keine quantitativen Angaben vor. Um dieses Verhalten abzubilden wird angenommen, dass bei den genannten widrigen Witterungsbedingungen lediglich 1 % der sonst erfassten Flugbewegungen erfolgt.

3.4 Die Ergebnisse der Berechnung der möglichen Kollisionsopfer wird in der Risikoanalyse im Materialband unter M 2.4.6, S. 16-27 erfasst.

3.5 Die Bewertung der für die Arten Kormoran und Gänsesäger prognostizierten möglichen Kollisionsopfer pro Jahr erfolgte gesondert im Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung des jeweiligen Erhaltungszustandes deren (lokaler) Rastbestände im Umkreis der Brücke (Populationsbiologische Schwellenwerte für Kollisionen mit der geplanten Peenestrombrücke, M 2.4.7). Hierfür wurde die Methode despotental biological removal (PBR) angewandt. Die Methode wurde zur Abschätzung von Verlusten durch Fischerei entwickelt und wird international in der Praxis auf Populationen von Meeressäugern und Seevögeln angewendet. In die Berechnung zur Ermittlung des Schwellenwertes zur Erhaltung einer Population fließen der (untere) Wert der jeweiligen Bestandsgrößen, die artspezifische Wachstumsrate der Population sowie ein Korrekturfaktor ein.
Für den Gänsesäger wurde danach ein populationsbiologischer Schwellenwert von 38 Individuen/ a ermittelt, ab dem sich der Erhaltungszustand der Art verschlechtern könnte. Die neun (9) ermittelten möglichen Kollisionsopfer/ a an der Peenestrombrücke bleiben deutlich unterhalb des Schwellenwertes, so dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Gänsesägers durch Kollision mit der Brücke über den Peenestrom ausgeschlossen werden kann. Für den Kormoran beträgt der (mit dem Korrekturfaktor von 0,3 konservativ) ermittelte Schwellenwert 422 Individuen/ a, die Anzahl der möglichen Kollisionsopfer/ a beträgt hingegen 16 Individuen/ a; auch für diese Art ist damit eine Verschlechterung ihres Erhaltungszustandes infolge Kollision offensichtlich auszuschließen.
Unter Bezugnahme auf diese Ergebnisse und die allgemeinen Informationen zum artspezifischen

Kollisionsrisiko und der Manövrierfähigkeit (s. o. 3) werden im Artenschutzfachbeitrag (U. 12.2) und der FFH-VP für das EVSG (U. 12.3.2) die Fragestellungen zum Tötungstatbestand durch Kollision und zur Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der als Schutzziel definierten Arten durch Kollision beantwortet.

Zusammenfassend ergeben sich aus den folgenden Gründen weder eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des EVSG noch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos im Hinblick auf die Kollisionsgefährdung der örtlichen Vogelflugbewegungen entlang des Peenestroms:

- Ausschluss betriebsbedingter Kollisionen durch die Kollisionsschutzwand,
- Ausschluss einer beleuchtungsbedingten Attraktionswirkung durch Verzicht auf eine Brückenbeleuchtung,
- Sicherstellung einer guten Wahrnehmbarkeit der Brückenkonstruktion und Vermeidung kollisionsträchtiger vergleichsweise dünner Tragseile durch Wahl der Konstruktionsvariante Zügelgurtbrücke,
- Auswertung des Kenntnisstandes zu Vogelkollisionen an der Öresundbrücke (maßgebliche Rolle der Beleuchtung) und der Golden Gate Bridge (angepasste Wahl der Flugwege durch die Vögel zur sicheren Passage der Brücke),
- Einbeziehung konkreter Beobachtungen vor Ort zum Verhalten der Vögel bei der Überwindung von Hindernissen an der vorhandenen Peenestrom(-Klapp-) brücke,
- Ergebnisse der Abschätzung des verbleibenden Kollisionsrisikos unter ungünstigen Witterungsbedingungen, bei denen jedoch die Flugaktivität sehr stark eingeschränkt ist,
- Ergebnisse der Modellierung des Einflusses der verbleibenden möglichen Kollisionsverluste auf den Fortbestand der Populationen der relevanten Zielarten des EVSG,
- Maßstäbe der Rechtsprechung (keine Verschlechterung des Erhaltungszustands im EVSG auf der Basis der besten verfügbaren wissenschaftlichen Kenntnisse, Sicherstellung eines Nullrisikos nicht erforderlich)."

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche Materialien der Planfeststellungsunterlage sowie die umfangreichen Erläuterungen des Vorhabenträgers dazu im Rahmen der Erörterung in die Abwägung eingestellt. Das Modell der Kollisionsgefährdungsanalyse ist nachvollziehbar und geeignet. Der Vorhabenträger hat die sehr umfangreichen Untersuchungen zur Kollisionsanalyse durch aktuelle Daten aus 4/2018 ergänzt die der Fachbehörde unter Unterlage 1 Anlage 2, Unterlage 12 und im Materialband unter M 2.4.6.2 Teil 1 und 2 zugänglich waren.
Die Einwendung wird als nichtzutreffend zurückgewiesen.

Störwirkung der Brücke BW 5 (Bau, Anlage, Betrieb) (Ziffer 25- 29)

Störungs- bzw. Schädigungsverbot nach § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 2 bzw. Nr. 3

Effektdistanzen (Ziffer 26)

Die Fachbehörde hat die Bedenken zum Bewertungsansatz zu den Orientierungswerten für Störradien bezogen auf nachgewiesene Zug- und Rastvögeln nach Erläuterung des Vorhabenträgers in der Erörterung für erledigt erklärt.

Der Bewertungsansatz wurde während des Planungsprozesses mit der UNB / StALU abgestimmt.

Die Störradien in der Tabelle 13 AFB (s. auch Unterlage 12.2.2 Artenschutzkarte) sind entsprechend der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr Tabelle 20, S. 32 aufgeführt und in den jeweiligen artbezogenen Prüfungen (Artenblätter) berücksichtigt.

Der Vorhabenträger hat zu den Wirkdistanzen und den Wirkbereichen des Brückenbauwerkes auf die Wasserfläche umfassend erläutert und dazu auf Unterlage 11 hinsichtlich Lärm und Schadstoffeintrag Bezug genommen.

Verteilung der Rastvögel im Rastgebiet (Ziffer 27)

Das StALU hat in der Stellungnahme Bedenken hinsichtlich des gutachterlichen Ansatzes einer Gleichverteilung von rastenden Vögeln innerhalb der Rastgebiete im Umfeld der geplanten Brücke geäußert. Das StALU erkennt eine Aufteilung des gesamten Rastgebietes in vier verschiedenen Zonen, die je nach Witterungsverhältnissen u.a. verschieden intensiv genutzt würden.

In der Erörterung der unterschiedlichen Standpunkte des StALU und des Vorhabenträgers wurde erkennbar, dass sich seit 2011 das Gesamtrastgebiet nicht mehr in vier Zonen aufteilt.

Die Kartierung des Rastgebietes ab den Datenerhebungszeiten 2011 differenziert jedenfalls nicht mehr in vier Unterzonen. Es werde laut Vorhabenträger jetzt rein praktisch nicht mehr möglich sein, das gesamte Rastgebiet in vier Zonen einzeln zu betrachten und zu bewerten.

Die gewählte Betrachtungsweise stellt eine Annäherung an einen Durchschnitt dar.

Die vier Zonen, die in Kartierung vor 2011 eine Rolle spielen, werden so nicht mehr erfasst.

Die Nutzung von Rastgebieten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren, dazu gehört neben dem Nahrungsangebot (jeweilige Feldfrucht), Störungen ggf. auch durch das Wetter. Zudem sind Interaktionen auf den jeweiligen Flächen möglich. Weiterhin müssten Daten zu den weiteren zu betrachtenden Einflussfaktoren vorliegen, um jedes Gebiet getrennt zu betrachten, was zu einem unverhältnismäßigen Aufwand führen würde.

In der Erörterung wurde dieser Punkt mangels anderer Daten als erledigt erklärt.

Ausweichräume für Zug- und Rastvögel (Ziffer 28)

Der StALU hat Bedenken hinsichtlich der Belastbarkeit der gutachterlichen Aussage in den

Planunterlagen zu freien Ausweichräumen für Zug- und Rastvögel geäußert.
Durch Erwiderung und ergänzende Erläuterung des Vorhabenträgers im Erörterungstermin wurde auch auf die Kartierung des LUNG aus den Jahren 2008 und 2009 zur Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für überwinternde Wat- und Wasservögel herangezogen habe. Diese Kartierungen weisen bereits aus, dass der Raum, in dem die Durchschneidung des Rastgebietes durch das Vorhaben geplant sei, als nicht besonders mittel- bis hochwertig dargestellt sei. Im Umfeld zum Vorhaben, nämlich dem gesamten Verlauf des Peenestroms, dem Kleinen Haff und der Peenemündung, werde eine Bewertungsstufe 2 und 3 gemäß der LUNG-Karte ausgewiesen.
Das StALU hat mangels gegenläufiger Argumente und Erkenntnisse zur angenommenen Qualität der Ausweichräume die Bedenken für erledigt erklärt. An der Plausibilität der Herleitung der Geeignetheit von Ausweichräumen bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Auf die Anlage IV zur FFH-VP SPA Kap. 2.2 S.32 ff und die Abwägung unter Punkt 3.2.5.3.3. wird verwiesen.

Vergleichbarkeit baubedingter und betriebsbedingter Störwirkung (Ziffer 29)
Die Bedenken zu baubedingter und betriebsbedingter Störwirkung wurden mit der Erwiderung des Vorhabenträgers als erledigt erklärt.

Kollisionsrisiko überregional fliegender Vögel (Ziffer 30)
Die Bedenken zu dem Kollisionsrisiko von überregional fliegenden Vogelzügen – vor allen Dingen aus der Brutvogelkategorie – hat der Vertreter des StALU, nach Erwiderung und ergänzende Erläuterung des Vorhabenträger in der Erörterung für erledigt erklärt.

Hauptflugrichtung der Zugvögel und Vogelzugdichte (Ziffer 31 und 32)
Die Fachbehörde hat Bedenken hinsichtlich der artenspezifischen bzw. artengruppenspezifischen Darstellung des Kollisionsrisikos geäußert. Es sei von einer systematischen Gefährdung durch die Zerschneidung bedeutender faunistischer Verbindungswege (überregionaler Vogelzug) und einer vorhabenbedingten signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen. Gefordert werden die rechtlichen Anforderungen an die Signifikanz gutachterlich zu überprüfen und zu untersetzen.
Der Vorhabenträger unterstützt in seiner Erwiderung und durch Erläuterungen in der Erörterung die Aussage, dass der überregionale Vogelzug vor allem in Ost-West-Richtung entlang der Insel Usedom, den Boddengewässern und angrenzenden Meeresbereich, also damit nicht in Parallellage zum Peenestrom, ausgerichtet ist. Er verweist auf die Karte des LUNG mit dem Titel „Relative Dichte im Vogelzug MV“. Die Darstellung auf der Karte datiere zwar auf 1996. Dem Artenblatt ist zu entnehmen, dass eine Aktualisierung im Jahre 2013 stattgefunden hat.

Eine Annäherung an die bedeutsame Signifikanzschwelle im Verlauf des Peenestroms kann nicht angenommen werden. Einzige Ausnahme stellt die Gruppe der Säger dar, die sich in ihrer Zugrichtung am Verlauf des Peenestroms orientiere – also eher in Nord-Süd-Richtung.
Für die Säger hat der Vorhabenträger daher eine Betrachtung in der Kollisionsrisikoanalyse detailliert vorgenommen. Verweis auf Unterlage 12.2.1 AFB Kap. 4.2.3.
Auf die Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{FFH} wird verwiesen.
Das StALU hat die Bedenken nach den erweiterten Ausführungen des Vorhabenträgers in der Erörterung als erledigt erklärt.

FFH-Verträglichkeitsprüfung GGB „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff" (DE 2049-302) - Unterlage 12.3.1.1
Zum Thema FFH-Verträglichkeit der baubedingten Wirkungen auf das GGB „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ - Lebensraumtyp Ästuarien“ bleibt das StALU bei seiner Stellungnahme.
Es wird kein Übereinkommen erzielt, so dass diese Frage in die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gegeben wird.
Auf diie umfassende Abäagung dazu unter Punkt 3.2.5.3.2 wird verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zielart Bauchige Windelschnecke (Ziffer 42)
Die Stellungnahme des StALU zur Bauchigen Windelschnecke hat sich mit der Erwiderung des Vorhabenträgers erledigt.

Vorbelastungen und Kumulation mit anderen Vorhaben (Ziffer 43 und 44)
Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen durch weitere Ausführungen zu gegebenen Vorbelastungen im Gebiet sowie auf die Kumulationswirkung mit anderen bestehenden und/oder genehmigten Plänen und Projekten aus den letzten 10 Jahren ergänzt.
Dazu wird auf den Umweltbericht Unterlage M 3.1 Seite 115 D ff verwiesen.
Ergänzend betrachtet wurden u.a. die Projekte

- Dükerneubau der Ferngasleitung (FGL 98.06) durch den Peenestrom zwischen Hohendorf und Ziemitz (ONTRAS 2014)
- Rekonstruktion der 110-kV-Freileitung Greifswald-Karlshagen mit dem Abzweidg Lubmin und dem Abzweig Wolgast (E.DIS 2014)

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass für die meisten der Projekte im Rahmen von Einzelfallprüfungen keine erheblichen Auswirkungen auf die UVPG-relevanten Schutzgüter

attestiert wurden und keine UVP durchzuführen war. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, insbesondere der Eingriffsregelung, ist für jedes einzelne Projekt davon auszugehen, dass durch Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe kompensiert worden sind.
Erhebliche Beeinträchtigungen der UVPG-relevanten Schutzgüter durch Summations- bzw. Synergieeffekte können für das Projekt Ortsumgehung Wolgast ausgeschlossen werden. Wobei grundsätzlich nicht auszuschließen ist, dass sich insgesamt für das Schutzgut „Fläche“ die Beeinträchtigung summieren kann, da bezogen auf Versiegelung i. d. R. kein direkter Ausgleich in Form von Entsiegelung in gleicher Größe erfolgt, sondern i. d. R. Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden.

Im Zusammenhang mit der SPA-VP wurden die möglichen kumulativen Wirkungen der 66 Projekte in der SPA-VP sowie 60 Projekte der GGB-VP VP geprüft. Grundsätzlich sind die Auswirkungen von Projekten, die bereits vor der Gebietslistung genehmigt wurden und bis zum jetzigen Zeitpunkt umgesetzt wurden als Vorbelastung aufgeführt. Bereits umgesetzten Projekten, die erst nach Gebietslistung (11/2007) genehmigt wurden, hat der Vorhabenträger in der mit Deckblättern überarbeiteten Unterlage 12.3.1.1 auf kumulativ wirkende Beeinträchtigungen geprüft.
Für beide Verträglichkeitsprüfungen (SPA, GGB) wurden Auswirkungen relevanter Projekte auf den für die Erhaltungsziele des SPA-Gebietes maßgeblichen Bestandteil der Anhang I-Art Rohrweihe (Circus aeruginosus, EU-Code A081) und auf den für die Erhaltungsziele des GGB maßgeblichen Bestandteil der Anhang II-Art Fischotter (Lutra lutra, EU-Code 1355) ermittelt. Aufgrund der Geringfügigkeit der für diese Projekte ermittelten Auswirkungen (die Projektwirkungen gehen kaum über die bereits vorhandenen Vorbelastungen hinaus) auf die Rohrweihe und den Fischotter können erhebliche Beeinträchtigungen durch Summations- bzw. Synergieeffekte für das SPA-Gebiet und das GGB durch das Vorhaben B 111 Ortsumfahrung Wolgast ausgeschlossen werden.
Durch die Ergänzung der Planunterlagen durch Deckblatt zu den Unterlagen 12.3.1.1 (FFH VG GGB), 12.3.2.1 (FFH VG SPA) und Materialband M 3.1 UVP- Bericht S. 115 D ff haben sich die Bedenken erledigt

FFH-Verträglichkeitsprüfung SPA „Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401)
Bilanzierung vorübergehender Inanspruchnahmen (Ziffer 45)
Mit der Erwiderung des Vorhabenträgers zur Bilanzierung der vorübergehenden Inanspruchnahme ist die Stellungnahme zu Ziffer 45 erledigt.
Zur Abwägung wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.2.5.3.2 verwiesen.

V 1 BUND M-V

Der BUND hat sich mit Stellungnahmen vom 20.12.2018 und 15.8.2019 am Anhörungsverfahren sowie vom 03.03.2020 am Deckblattverfahren beteiligt.
Trotz ordnungsgemäßer Ladung zum Erörterungstermin am 16.08.2019 wurde
die Möglichkeit der Erörterung der Stellungnahme vom 20.12.2018 nicht genutzt.

Integriertes Verkehrskonzept

Der BUND sieht in der vorliegenden Planung keine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme in Wolgast und auf Usedom. Gefordert wird die Ausarbeitung eines integrierten Verkehrskonzeptes, in dem die verschiedenen Mobilitätsformen Bahn, Bus, PKW, Radverkehr und Fußgänger gemeinsam betrachtet werden. Unter Beachtung der bestehenden starken Verkehrsbelastung auf der Insel Usedom soll das Konzept darauf abzielen, nicht mehr PKW- und Güterverkehr auf die Insel zu bringen sowie die Umstellung des gesamten Verkehrs auf klimaneutrale Lösungen sollten berücksichtigt werden. Bis zur Vorlage einer solchen Lösung lehnt der BUND den weiteren Ausbau des Straßennetzes aus verkehrspolitischen Gründen und wegen der erheblichen Konflikte mit dem Naturschutz ab.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, Ziel des Projektes sei nicht, mehr Verkehr auf die Insel Usedom zu bringen und die Verkehrsprobleme der Insel Usedom zu lösen, sondern die Stadt Wolgast und Ihre Einwohner vom bereits vorhandenen Verkehr zu entlasten. Durch einen verbesserten Verkehrsfluss gegenüber der vorhandenen Ortsdurchfahrt soll eine effizientere Verkehrsabwicklung mit Minderung der Treibhausgas-Emmissionen und des Energieverbrauchs erreicht werden.
Die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr führe, neben einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsflusses, zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffimmission und somit zu einer deutlichen Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Wolgast.
Durch die „Neue Bahnhofstraße“ als direkte Anbindung der Bahnhofstraße an die OU Wolgast können die Schwerverkehre der am Peenestrom gelegenen Gewerbegebiete und des Hafens direkt abfließen und somit das innerstädtische Netz von Wolgast entlastet werden.

Obwohl das Bauvorhaben den Auftrag erfülle, eine Ortsumfahrung um Wolgast zu schaffen, trägt es, wird wie vom BUND gefordert, durch den Bau straßenbegleitender Radwege an der B 111 - beginnend westlich der Ziese weiterführend über die teilweise zurückgebaute Trasse der alten B111 -, an der Leeraner Straße, an der Neuen Bahnhofstraße und an der Kreisstraße VG 26 und zur Verbesserung im Verkehrsnetz für Radverkehr bei. So eröffnet der straßenbegleitende Radweg an der Kreisstraße VG 26 perspektivisch bessere Verkehrsverhältnisse für

den Radverkehr zwischen der Stadt Wolgast und der Gemeinde Sauzin und wird als Teil der Radrouten im „Naturpark Insel Usedom“ den Radtourismus in der Region dienen.
Aus diesen Gründen sei der geplante Neubau der B 111 OU Wolgast einschließlich Neuer Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26 verkehrspolitisch sinnvoll und im Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt. Das Bauvorhaben trägt zur schrittweisen Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme in der Region bei.

Die Ablehnung des Vorhabens durch den BUND mit der Forderung nach anderen Verkehrslösungen wir zurückgewiesen.
Der Neubau der Ortumgehung Wolgast ist im BVWP als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Das Bauvorhaben dient als verkehrsentlastende Maßnahme für die Stadt Wolgast, insbesondere auch des Schwerverkehrs und Verbesserung der überregionalen Verkehrsqualität der B 111. Mit dieser Tatsache zur Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan und das 6. Fernstraßenausbauänderungsgesetz sowie den Vorgängerfassungen des Gesetzes hat der Gesetzgeber entschieden, die gewählte Form der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Planungsraum vorzunehmen. Eine Abweichung auf andere Verkehrskonzepte steht dem Vorhabenträger nicht zu und wäre nicht planrechtfertigbar. Hinsichtlich der Planrechtfertigung für dieses Projekt wird auf Ziffer 3.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.
Über alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität des Nahverkehrs ist gesondert durch die dafür zuständigen Gremien zu entscheiden. Sie sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Planung umfasst zahlreiche Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen. Dazu wird auf die planfestgestellten Unterlagen des LBP verwiesen sowie die umfassende Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit sämtlichen umweltfachlichen und umweltrechtlichen Aspekten in diesem Beschluss siehe Punkt 3.2.4.

<u>Schutzgebiete</u>
Der BUND trägt vor, aufgrund der Überschneidung mit den Natura 2000-Gebieten „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“ (DE 2049-302) und “Peenestrom und Achterwasser“ (DE 1949-401), dem Naturpark Insel Usedom (5) sowie dem Landschaftsschutzgebiet “Insel Usedom mit Festlandgürtel“ (L 82) stehe die Planung mit diesen Schutzgebieten in Konflikt. Sinn dieser Schutzgebiete sei es, solche massiven Eingriffe in die Natur zu unterbinden, um Landschaft und Biodiversität zu erhalten.

Der Vorhabenträger hat sich in seiner Planaufstellung, dargelegt in den planfestgestellten Planungsunterlagen einschließlich der umfassenden Materialbände (insbesondere MB 2 und MB 3) und die Planfeststellungsbehörde mit der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen der betroffenen Europäischen Schutzgebiete sowie den Anforderungen des Artenschutzes sowie in Abwägung mit möglichen Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Minimierung und Kompensation von Eingriffen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den jeweils für die Schutzgebiete maßgeblichen Bestandteilen, einschließlich der in den jeweiligen Verordnungen festgelegten Ver- und Geboten, sehr auseinandergesetzt.
Hierzu wird vor allem auf nachfolgende planfestgestellte Unterlagen hingewiesen: LBP (Unterlage 12.1.1), GGB-VP (Unterlage 12.3.1), SPA-VP (Unterlage 12.3.2) und übergreifend AFB (Unterlage 12.2). Hinsichtlich der Befassung durch die Planfeststellungsbehörde wird auf die Ausführungen zur Umweltverträglichkeit, zur Schutzgebietsverträglichkeit und zur Auseinandersetzung mit dem Artenschutz sowie der Eingriffsregelung in diesem Beschluss verwiesen.
Bezüglich der beiden Natura 2000-Gebiete DE 1949-401 und DE 2049-302 ist ausweislich der entsprechenden Deckblattunterlagen (Unterlage 12.3) und der Ergebnisse der Erörterung, die Verträglichkeit mit deren jeweiligen Erhaltungszielen gem. § 34 (1) BNatSchG gegeben.
Artenschutzrechtliche Ausnahmen vom Verbotstatbestand gem. § 45 BNatSchG sind nicht erforderlich.
Zur Erteilung der notwendig werdenden Befreiung betreffend das LSG Insel Usedom mit Festlandgürtel ist die Konfliktauseinandersetzung nach Antragstellung durch den Vorhabenträger vom 15.01.2020 durch die Planfeststellungsbehörde erneut erfolgt, um das bis dahin vorliegende Bewertungsergebnis ein weiteres Mal zu prüfen. Hauptgegenstand war hier die Frage der Befreiung gem. § 4 Abs. 5 über das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Insel Usedom mit Festlandgürtel“ von den Verboten des § 4 Abs. 3 Ziffer 1 und 6 der Kreisverordnung.
Die Antragsunterlage in den Deckblattunterlagen Unterlage 12.1.1, wurde um den Anhang 6 E ergänzt.
Die zuletzt erteilte Befreiung unterlag einer strengen Prüfung und wurde mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde vorgenommen.
Auf die erteilte Befreiung unter Punkt 1.1.3.6 wird verwiesen.

<u>Vogelschutz</u>
Der BUND erwartet erhebliche Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Vogel-Rastgebiet von internationaler Bedeutung durch Zerschneidung der Flugroute zwischen der Sauziner Bucht und

dem Peenestrom in Richtung Norden. Diese trennende Wirkung sei in den vorliegenden Unterlagen nicht berücksichtigt worden, obwohl auf das Kollisionsrisiko ausführlich eingegangen wurde.
Die Planung widerspreche dem Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan, der hier die Sicherung der Rastfunktion mit herausragender Bedeutung vorsieht. Es handele sich um ein Gebiet mit hoher bis sehr hoher Dichte des Vogelzuges.

Der Vorhabenträger weist den Einwand wird mit Hinweis auf die differenzierten Untersuchungen zur Rast- und Zugvogelproblematik zurück.

Auch die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand als undifferenziert zurück.
Der Vorhabenträger hat sich erkennbar transparent hinsichtlich Systematik und Methodik sehr intensiv mit den Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Vogelzug, Rast-und Brutvogelverhalten auseinandergesetzt. Die Ergebnisse der Rastvogelkartierungen und radargestützten Zugvogelerfassung sind u.a. in den Unterlagen M 2.3.4 und M 2.4.5 dokumentiert. Die lokalen Rastgebiete fanden u.a. in der Unterlage 12.3.2.2 Karte 3, entsprechend den vorgenommenen Untersuchungen (UmweltPlan 2011, SALIX 2017), Berücksichtigung. Die Erfassungen genügen den Ansprüchen an Zeitfenster und Raum der Zug- und Rastvogelbewegungen. Es sind die Daten von mehreren europaweiten Vogelzählungen aus den Jahren 2014/ 2015 in die Darstellung eingeflossen.

Ein anlagebedingtes Kollisionsrisiko durch das Brückenbauwerk über den Peenestrom (BW 5) ist für an den Peenestrom gebundene Vogelarten sowie Zug- und Rastvogelarten nicht zu befürchten, da im Rahmen der Optimierung von der favorisierten Extradosed-Konstruktion abgewichen und als notwendig werdende Vermeidungsmaßnahme mit der Zügelgurtbrücke eine Brückenvariante mit massiven Bauteilen gewählt wurde. Es ist plausibel begründet, dass sich Kollisionsrisiken von Zugvögeln mit massiven Bauteilen nicht verwirklichen.
In den Bereichen der Schnittpunkte von Trasse und Flugrouten an der Peenequerung werden Kollisionen von Vögeln mit dem betriebsbedingten Verkehr und damit deren Tötung durch die vorgesehene Kollisions- und Irritationsschutzwand ausgeschlossen. Zudem ist für die Brücke zur Vermeidung möglicher Anlockwirkungen keine Beleuchtung mit Ausnahme einer Flugsicherheitsbeleuchtung vorgesehen.
Das Risiko beschränkt sich auf extreme Wetterlagen, die nicht vorhersehbar sind und Vögel, die in diesen Situationen ggf. in geringer Distanz zur Brücke fliegen. Berücksichtigt wurden für die Beurteilung des Risikos v. a. Artspezifika. Die verbleibenden Restrisiken von Kollisionen von Vögeln mit der Peenebrücke bei Extremwetterlagen, v.a. Sturm und Nebel, verbleibt auf einem

begründeten und artenschutzrechtlich zulässigen niedrigen Niveau, so dass seitens der Zulassungsbehörde keine zusätzlichen Maßnahmen angeordnet werden.
Ein Nullrisiko ist nicht geboten. Es wird auf die Ziffer 3.1.4 Artenschutz in diesem Beschluss verwiesen.

Im Landschaftsrahmenplan (LRP, Unterlage 12.1.1) ist für den Vorhabenraum im Bereich der Sauziner Bucht die „Berücksichtigung der besonderen Schutz- und Maßnahmenerfordernisse von Brut- und Rastvogelarten in Europäischen Vogelschutzgebieten“ vorgesehen. Dies entspricht den Zielen des ausgewiesenen SPA-Gebietes.
Im LRP ist nicht aufgeführt, dass es sich um ein Gebiet mit hoher bis sehr hoher Dichte des Vogelzuges handelt. Eine derartige Einordnung erfolgt im Modell der mittleren relativen Dichte des Vogelzuges über dem Land (I.L.N. 1996). Dabei wird landseitig eine hohe bis sehr hohe Dichte angenommen. Das Modell der Dichte des Vogelzuges aus dem Jahre 1996 beschreibt die horizontale Verteilung ziehender Vögel über Mecklenburg-Vorpommern und stellt lediglich eine grobe Zuordnung dar (vgl. Unterlage M 3.4).
Es liegen für den Vorhabenraum und Umgebung jedoch detailliertere Grundlagen vor. In der Karte 1 der Unterlage M 3.4 sind sowohl wasser- als auch landseitige Rastgebiete von sehr hoher bis mittlere Bedeutung sowie die Schlafplätze von Schwänen und Gänsen mit international bedeutsamen Vogelkonzentrationen für den Vorhabenraum und das Umfeld dargestellt. Hierzu wurden u. a. die Daten zu internationalen Schutzgebieten wie SPA-Gebiet „Peenestrom und Achterwasser“ und IBA „Peenestrom, Achterwasser, Kleines Haff mit Neuwarper See“ ausgewertet.
Die Kartierung des LUNG aus den Jahren 2008 und 2009 wurden zur Analyse und Bewertung der Lebensraumfunktion der Landschaft für überwinternde Wat- und Wasservögel herangezogen. Diese Kartierungen weisen bereits aus, dass der Raum, in dem die Durchschneidung des Rastgebietes durch das Vorhaben geplant sei, als nicht besonders mittel- bis hochwertig dargestellt sei. Im Umfeld zum Vorhaben, nämlich dem gesamten Verlauf des Peenestroms, dem Kleinen Haff und der Peenemündung, wird eine Bewertungsstufe 2 und 3 gemäß der LUNG-Karte ausgewiesen.
Die Berücksichtigung der Verträglichkeit der maßgeblichen Erhaltungsziele mit den Auswirkungen des Vorhabens wird in der SPA-VP (Unterlage 12.3.2) umfänglich beschrieben. An der Plausibilität der Daten hat die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel.

Wirksamkeit der CEF- Maßnahmen

Der BUND fordert zum Nachweis der Wirksamkeit aller CEF-Maßnahmen ein artenschutzrechtliches Risikomanagement, das ggf. die Änderung des geplanten Baubeginns umfasst, wenn die Maßnahmen noch nicht die notwendige Wirkung entfalten.

Der Vorhabenträger verweist auf die geplanten Maßnahmen einschließlich der Umsetzungszeiträume.
Die Maßnahme bezogenen Funktionskontrollen der vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind in den Maßnahmeblättern zu den jeweiligen Maßnahmen verankert. Entsprechend dem Ziel der jeweiligen Maßnahme erfolgt die Kontrolle der Wirksamkeit über die Umweltbaubegleitung bzw. die zuständige Naturschutzbehörde dauerhaft bzw. vor Abschluss der Maßnahme. Diese mit den Maßnahmeblättern planfestgestellten Kontrollen der Funktionalität bzw. Wirksamkeit stellen schon in der Planung die Voraussetzung für den Baubeginn dar. Aus Sicht des Vorhabenträgers sind keine Unwägbarkeiten hinsichtlich der Wirksamkeit prognostizierbar.

Das geforderte, über die Planung des Vorhabenträgers hinausgehende, artenschutzrechtliche Risikomanagement wird zurückgewiesen.
Ein Risikomanagement wird erst dann erforderlich, wenn die geplanten artenschutzrechtlichen Maßnahmen Prognoseunsicherheiten erkennen lassen.
Die für das gegenständliche Vorhaben erforderlichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen stellen alle in der Wissenschaft als greifende und dem jeweiligen Artenschutz gerecht werdende anerkannte Maßnahmen dar. Die Besorgnis der Prognoseunsicherheit teilt die Planfeststellungsbehörde nicht.
Um in einem theoretisch denkbaren Zeitfenster, das durch externe Ereignisse den Bauablauf zwischen Baufeldfreimachung und Beginn der Baumaßnahmen zu einer denkbaren Folge der erneuten Ansiedlung von geschützten Arten auf dem freigemachten Baufeld führen könnte, keine neuen Artenschutzgefährdung hervor zu rufen, wird die Nebenbestimmung Ziffer 1.5.1, und 1.5.4.6 vorgesehen. Diese Nebenbestimmung begegnet Unwägbarkeiten.

Um möglich frühzeitig Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu erzeugen, wurde die Vornahme der artenschutzrechtlichen Maßnahmen 3 A_{CEF} , Ausbringen von Fledermauskästen und Vogelnistkästen für Höhlenbrüter als Ersatzquartiere, 4 A_{CEF}, Entwicklung eines Ersatzhabitates für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südöstlich von Mahlzow (Insel Usedom), 6 A_{CEF}, Verbesserung der Habitatbedingungen für die Zauneidechse südwestlich von Wolgast (Festland) und 7 A_{CEF}, Verbesserung der Habitatbedingungen für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast (Festland) bereits mit vorläufiger Anordnung vom 23.10.2019 im Vorlauf zum Planfeststellungsbeschluss zur frühzeitigen Umsetzungsmöglichkeit genehmigt. Die CEF-Maßnahmen sind vom Vorhabenträger umgesetzt.

<u>Artenschutz</u>
Die Wirksamkeit der Maßnahme 3 A_{CEF} „Ausbringen von Fledermauskästen und Nistkästen als Ersatzquartier für Höhlenbrüter“ auch mit der Ergänzung des Nutzungsverzichtes, der langfristig

das Höhlenangebot erhöhen soll, und die Geeignetheit der Maßnahmen als CEF-Maßnahme sind für den BUND fraglich. Fledermauskästen werden seiner Ansicht nach aus vorliegenden Erfahrungen regelmäßig nicht als Ersatzquartiere von den Tieren angenommen (bei 41% der untersuchten Kastengruppen höchstens sporadisch durch Einzeltiere).

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der UNB und der zuständigen Forstbehörde die Maßnahmenplanung zu 3 A_{CEF} hinsichtlich der Flächenabgrenzung und des Maßnahmenblattes mit Deckblättern überarbeitet (Unterlage 12.1.1, S. 270D, 271D, 271E, 272D).
Unter Berücksichtigung der bau- und anlagebedingten Quartierverluste der vorkommenden Fledermausarten ist ein Kastenmix pro Kastenrevier (n=10 Kästen) mit je 3 Spaltenkästen, 3 Großraumkästen (Großer Abendsegler), 2 Raumkästen mit doppelter Vorderwand und 2 Winterkästen (Mücken- und Rauhautfledermaus) als Ersatz geeignet und ausreichend. Die Fledermauskästen werden in einem Abstand von etwa ≥ 100 m zur Trasse/ Brücke in mind. 5 m Höhe an geeigneten Bäumen aufgehängt. Dabei ist der freie Zugang nach unten (oberhalb der Strauchschicht) zu gewährleisten, damit die Fledermäuse ungehindert an- und abfliegen können.
Zusätzlich zum Ausbringen der vorgenannten Kästen als künstliche Ersatzquartiere wird auf den benannten drei Teilflächen der vorhandene Waldbestand aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen (Nutzungsverzicht), so dass sich einhergehend mit der Entwicklung von Altholzbeständen ein natürliches Quartierangebot an Altbaumbeständen entwickeln kann.

Der Zeitraum der Maßnahmendurchführung ist nach einem Vorlauf von 2 Jahren vor Baubeginn auf eine Dauer von 15 Jahren begrenzt, da davon auszugehen ist, dass sich innerhalb dieses Zeitraumes durch den natürlichen Alterungsprozess der genannten vorhandenen Waldbestände das Angebot geeigneter Quartiere ausweiten wird und damit eine Kompensation der Quartierbeeinträchtigungen erfolgt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.
Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 5 i. V. m. § 15 Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung) ist nicht erkennbar. Die Maßnahme, Ersatzquartiere vorzusehen, ist in der geplanten Art und Weise geeignet, dem Artenschutz der Fledermausarten nach Quartiersverlusten gerecht zu werden.
Entscheidendes Kriterium ist, dass vor dem Eingriff, hier der Abnahme von Bäumen mit Fledermaushöhlen, in direkter zeitlicher und funktionaler Beziehung die CEF-Maßnahme, hier der Anbringung von Fledermausersatzquartieren, durchgeführt wird.
CEF-Maßnahmen setzen direkt am betroffenen Bestand der geschützten Fledermausarten an. Der Einsatz von Fledermauskästen in den vorgesehenen Bereichen Park Belvedere, Alte

Schanze und am Ostufer des Peenestroms, dienen dazu, das Quartierangebot aufrecht zu erhalten bzw. zu erhöhen. Der Fledermausbestand lässt sich damit erhalten. Der Einsatz von Kästen dient als vorübergehender Behelf, der sofort Höhlen für Fledermäuse anbietet und erfolgt mit dem Ziel, bis zur Bildung natürlicher Quartiere im vorhandenen Waldbestand Unterschlupfmöglichkeiten anzubieten.
Die Diskussion in der Fachwelt zur Wirksamkeit und zu optimalen zeitlichen Vorläufen der Anbringung von Fledermauskästen (besonders Andreas Zahn und Matthias Hammer „Zur Wirksamkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme“ in Anliegen der Natur 2017, S 27) ist durch die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zur Frage der Wirksamkeit der Kästen berücksichtigt. Die Fledermäuse sind im Bereich des Vorhabens nicht allein auf Baumquartiere konditioniert. Aus dem Erörterungstermin mit privaten Einwendern, die in den anliegenden Kleingartenanlagen Gärten besitzen und pflegen, hat sich als Erkenntnis herausgestellt, dass Fledermäuse häufig in diversen andersartigen Höhlen als Bäume, einschließlich Dachkästen oder Fensterlaibungen, und das mit wechselnden Orten und Umständen leben. Es darf für die örtlichen Populationen angenommen werden, dass geeignete Quartiere erkannt und angenommen werden, wenn ein bekanntes Quartier baubedingt verschwindet. Die Maßnahme des Vorhabenträgers sieht als Ziel vor, in Waldbeständen Baumquartiere heranbilden zu lassen. Das entspricht den Empfehlungen von Zahn und Hammer in ihrer zuvor genannten Studie.
Erste Kastenkontrollen der nach oben genannter vorläufiger Anordnung im Februar 2020 ausgebrachten 73 Fledermaus- und Vogelnistkästen haben ergeben, dass 52 Kästen von Fledermäusen und/oder Vögeln besetzt gewesen sind. Das entspricht einer Besatzquote von ca. 71 %. Die geringste Besatzquote weist der Park Belvedere auf, der aber über Höhlenbäume verfügt. Den höhlenbrütenden Vögeln oder baumhöhlenbewohnenden Fledermäusen stehen hier somit alternativ natürliche Nist- und Quartiermöglichkeiten zur Verfügung. Die höchste Besatzquote weist das Gebiet „Ostufer Peenestrom“ auf, wo natürliche Nist- und Quartiermöglichkeiten in geringer Zahl zur Verfügung stehen.

Wirksamkeitsforderung der CEF-Maßnahmen

Der BUND fordert den Nachweis der Wirksamkeit aller CEF-Maßnahmen vor Baubeginn und ein artenschutzrechtliches Risikomanagement, das ggf. die Änderung des geplanten Baubeginns umfasst, wenn die Maßnahmen noch nicht die notwendige Wirkung entfalten.
Der Verlust eines Brutpaares des stark gefährdeten Rebhuhns und andere drohende Verschlechterungen der Habitate wären ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG.
Bezogen auf die jeweiligen Maßnahmen finden gegen Ende der Erstpflege der betreffenden CEF-Maßnahmen die abschließenden Funktionskontrollen mit der zuständigen Fachbehörde

statt. Der Nachweis der Funktionalität der Maßnahmen ist auch der Planfeststellungsbehörde gegenüber zu erbringen, s. Nebenbestimmung 1.5.4.7.
Diese stellen damit die Voraussetzung für den Baubeginn dar. Dabei erfolgt eine Prüfung, ob der im Maßnahmenblatt beschriebene Zielzustand und die erforderlichen Strukturen vorhanden sind. Sofern das arttypische Habitat für die ggf. betroffene Art hergestellt und durch die Pflege erhalten wird, ist die Funktionalität gegeben. Bei den vorgesehenen Maßnahmen sind die Zielhabitate weitgehend sicher entwickelbar. Eine Besiedlung muss hingegen nicht nachgewiesen werden, sofern die Maßnahmen ausreichend risikosicher sind, da es laut Artenschutzrecht um die Funktionalität bzw. Wirksamkeit der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang geht.
Nach LANA 2010 müssen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen eine artspezifische Eignung aufweisen, um ununterbrochen und dauerhaft die ökologische Funktion der Lebensstätte zu sichern, und sie müssen zum Eingriffszeitpunkt funktionieren bzw. wirksam sein.
Der Forderung des BUND wird mit der ohnehin vorgesehenen Voraussetzung des Nachweises der Funktionalität der CEF-Maßnahmen begegnet.

Ausgleich und Ersatz

Der BUND wendet ein, dass insgesamt 415.727 m² Biotope durch das Vorhaben zerstört und 1,3 Mio. m² Biotope mehr oder weniger stark beeinträchtigt werden (Unterlagen Stand Januar 2020). Darunter befinden sich auch besonders wertvolle und schwer ersetzbare Biotope wie gesetzlich geschützte Biotope. Die vorgesehenen Maßnahmen könnten diesen massiven Eingriff nicht vollständig ausgleichen oder ersetzen. So sei das Moränenkliff des Usedomer Peenestrom-Ufers nicht ersetzbar.

Der Vorhabeträger hat die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung Funktionsverlust und Funktionsbeeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope mit Deckblatt überarbeitet.
Durch Deckblatt Unterlage 12.1.1 weist der Vorhabenträger insgesamt eine Betroffenheit in einem Umfang von 9,84 ha Biotopflächen durch das Vorhaben aus (vgl. hierzu Tabelle 33 und Tabelle 34). Der anlage- und baubedingte Biotopverlust beträgt insgesamt 3,77 ha.
Die Anlage eines zusätzlichen Radweges auf der Südseite der Neuen Bahnhofstraße hat keine zusätzlichen Auswirkungen auf die Biotopfunktion, da die Anlage innerhalb des Baufeldes erfolgt und damit keine zusätzlichen Biotopflächen betroffen werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die gesetzlich geschützten Biotope gehen nicht vollständig verloren. Es sind jeweils nur Teilflächen betroffen, so dass die entsprechenden Biotopfunktionen nicht vollständig verloren gehen. Betroffen sind die folgenden Biotoptypen: BHB, KVR, NAF/NAU, VRL, TMD, VWN.

Die tatsächlich verbleibenden Biotopverluste sind kompensierbar. Der Vorhabenträger begegnet mit seiner LBP-Planung den entstehenden Verlusten mittels fachlich und rechtlich belastbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Eingriffs-Ausgleichsbilanz ist stimmig. Den Biotopverlusten mit besonderer Bedeutung wird geeignete Kompensation gegenübergestellt.
In Ermangelung einer konkreten Untersetzung der Einwendung bzgl. der Verluste von Biotopen ist es nicht möglich, detaillierte Ausführung zu einzelnen Problemen, die der BUND erkennt, vorzunehmen.
In Annahme, dass besonders kritisch die Verluste von speziellen Biotoptypen gemeint sein können, führt die Planfeststellungsbehörde folgend auf, dass als Beispiel die genannten Maßnahmen geeignet für Kompensation der Eingriffe durch das Vorhaben sind:
Mit Zuordnung der Kompensationsmaßnahme 14 E (Ökokonto Renaturierung Fischlandwiesen) können auch die Wasserflächen- und Schilfverluste im Bereich der Pfeilerstandorte kompensiert werden.
Die Maßnahme 6 A_{CEF} (Verbesserung der Habitatbedingungen für die Zauneidechse südwestlich von Wolgast) kompensiert multifunktional auch die Verluste von ruderalisierten Sandmagerrasenflächen.
Heckenpflanzungen zur Kompensation der Verluste von gesetzlich geschützten Gehölzflächen sind Bestandteil der Maßnahme 7 A_{CEF} (Verbesserung der Habitatbedingungen für Vogelarten des Offen- und Halboffenlandes südwestlich von Wolgast).
Ausweislich der Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung Funktionsverlust und Funktionsbeeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope (Unterlage 12.1.1, Anhang 3E) werden die Funktionsverluste und –beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Auf die ausführliche Abwägung unter Punkt 3.2.4 wird hingewiesen.

Das aufgeführte Moränenkliff des Usedomer Peenestrom-Ufers wird durch die Brücke überspannt. In den Flächenbestand des Moränenkliffs wird nicht eingegriffen.

<u>Ersatzmaßnahme 11E</u>
Weiterhin wendet sich der BUND gegen die Bilanzierung des Ausgleichs der Ersatzmaßnahme 11 E Querungshilfe für Fischotter durch Schaffung eines Unterführungsbauwerkes im Kreuzungsbereich B 111/ Mellengraben (BW 9) mit 602.860 KFÄ.
Die Anrechnung des Baues einer Straßenbrücke als Naturschutzmaßnahme wird als nicht fachgerecht angesehen. Dazu verweist der BUND auf eine Vorgabe der Hinweise zur Eingriffsregelung, LUNG 2019, (HzE), wonach der Kompensationswert der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit eines Fließgewässers berechnet werden soll.

Eine Inwertsetzung mit mehreren hunderttausend KFÄ erscheine schon deshalb unverhältnismäßig, da die Gestaltung der Durchlässigkeit nur durch eine Baumaßnahme mit weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft möglich ist. Auf der Eingriffsseite wurde angegeben, dass die Konflikte K2 zur Hälfte, K3 fast vollkommen, K4.2 vollkommen und K5 anteilig durch die bauliche Änderung dieses Durchlasses kompensiert werden sollen. Dies sind 355.000 m² zerstörte Biotope, die damit kompensiert werden sollen. Jedoch sind mit dem Bauwerk nicht die Funktionen des Naturhaushaltes dieser Biotope zu ersetzen.
Die Anforderungen der § 15 BNatSchG und § 20 NatSchAG M-V seien nicht erfüllt.

Der Vorhabenträger hat die Inwertsetzung der Fischotterquerungshilfe durch Deckblatt (Unterlage 12.1.1 Anhang 2 Seite 3D) aktualisiert. Danach beläuft sich die Kompensationsleistung der Maßnahme 11E auf 550.411 KFÄ.
Die zuständige untere Naturschutzbehörde hat dieser Berechnung mit Stellungnahme vom 16.03.2020 zugestimmt. Der BUND wendet mit Stellungnahme vom 03.03.2020 im Deckblattverfahren auch gegen diese aktualisierte Berechnung ein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Ziel der Maßnahme 11E ist die Entschneidung bzw. Wiedervernetzung des Fischotterlebensraumes Kölpinsee/ Mellenbucht/ Achterwasser. Der vorhandene Grabendurchlass ist für eine Fischotterquerung ungeeignet. Der Verkehrspunkt Mellengraben/ B111 ist mit 13 nachgewiesen Fischottertotfunden seit 1998 der konfliktreichste im ganzen Landkreis Vorpommern-Greifswald und gehört im Land Mecklenburg-Vorpommern zu den die Fischotter am stärksten gefährdenden Bereichen.
48 % der Totfunde am Verkehrspunkt B 111/ Mellengraben waren Fähen. Nach der landesweiten Analyse der Brücken und ihrer Eignung für den Fischotter in Mecklenburg-Vorpommern wurde die Querungshilfe am Mellengraben /B 111 in die höchste Prioritätsstufe eingeordnet, da hier ein "Fähengebiet" betroffen ist.

Die geplante Maßnahme 11 E umfasst zudem nicht nur die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit des Mellengrabens, sondern stellt darüber hinaus eine Maßnahme der Wiedervernetzung von Lebensräumen dar, wobei die Maßnahme insbesondere auf die Entschärfung eines Konfliktes in einem Verbreitungsgebiet des Fischotters mit landesweiter Bedeutung abzielt. Die Maßnahme dient gleichzeitig auch als Entschneidungs- bzw. Wiedervernetzungsmaßnahme für andere gewässerbundene Tiergruppen, wie z.B. Wasserorganismen, Amphibien und Libellen.
Es handelt sich bei dieser Maßnahme um eine Ersatzmaßnahme zur Kompensation von Eingriffen in Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes mit allgemeiner Bedeutung.

Die Hinweise zur Eingriffsregelung Mecklenburg-Vorpommern (HzE) gelten nicht für Straßenbauvorhaben im Land Mecklenburg-Vorpommern. Anwendung findet der Leitfaden zur Erstellung und Prüfung Landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern (eingeführt durch einen gemeinsamen Erlass des Wirtschafts- und des Umweltministeriums 2002).
Der LBP-Leitfaden für Straßenbauvorhaben enthält keine methodischen Vorgaben für die Inwertsetzung einer solchen Kompensationsmaßnahme. In Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde erfolgte die Inwertsetzung dieser Maßnahme – wie in Unterlage 12.1.1 dargelegt – maßgeblich über die Kosten dieser Maßnahme, wobei auch der Umfang der Kompensationsflächenäquivalente abgestimmt wurde.
Die zusätzliche Zielstellung der Schaffung von Entscheidungen nach §§ 15 BNatSchG sowie 20 NatSchAG M-V trägt ebenfalls durch.
Die Entschneidung von Lebensräumen durch Schaffung der Durchgängigkeit an Verkehrstrassen entspricht dem erklärten Ziel der Bundesrepublik Deutschland, so dass der Vorhabenträger für die Straßenbauverwaltung des Bundes hierauf Bezug nehmen darf ggf. sogar hat, sobald sich die Möglichkeit bietet, s. Bundesprogramm Wiedervernetzung als Kabinettsbeschluss des Bundeskabinetts vom 29.02.2012.
Die Herstellung der Durchgängigkeit ist damit auch als Programmpunkt des Bundesprogrammes Wiedervernetzung gerechtfertigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken hinsichtlich der vom Vorhabenträger vorgelegten Bilanzierung der Maßnahme E 11. Umweltfachliche Gründe die gegen die gewählte Berechnungsweise sprechen, sind nicht bekannt.

<u>Unterwasserschall</u>
Der BUND erhebt weiterhin Einwände gegen das Bauvorhaben wegen erheblichen Unterwasserschalls, verursacht durch die erforderlichen Bauarbeiten zur Herstellung der Brücke über den Peenestrom einschließlich der Brückenpfeiler. Der Unterwasserschall sei im Schallschutzgutachen nicht untersucht worden und in der naturschutzrechtlichen Planung ungenügend berücksichtigt. Unterwasserschall schädige erheblich die Fischfauna.
Die Maßnahme zur Minderung des Unterwasserlärms 1.15 V_{FFH} „Einsatz von Vibrationsrammen bzw. Anwendung des „ramp up-Verfahrens“ zum Einbringen von Spundwänden“ werde als ungenügend erachtet. Gefordert werden wirksame technische Methoden zur Vermeidung wie der Einsatz eines Blasenschleiers.
Das sei erforderlich, um eine Verträglichkeit für das GGB DE 2049-302 (U. 12.3.1, S. 104) herzustellen und die Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (U. 12.2.1, S. 39 ff) zu garantieren sowie gemäß Fachbeitrag WRRL (U. 13.3.1, S. 58 und 62) erhebliche nachteilige

Umweltauswirkungen zu vermeiden. Betroffen seien Stör, andere Fische, Kegelrobbe, tauchende und gründelnde Wasservögel.

Der Vorhabenträger weist die Forderung nach weitergehenden Vermeidungsmaßnahmen als das geplante ram-up Vibrationsverfahren zurück, da er der Ansicht ist, den durch das Einbringen von Spundwänden und Pfeilergründungen verursachten Schall und Druck damit ausreichend zu bewältigen, um Schädigungen der Fauna zu vermeiden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die absehbaren baubedingten Beeinträchtigungen, wie das Risiko einer physiologischen Schädigung von Fischen im Zuge der Bautätigkeiten und einer Beeinträchtigung von Fischlebensräumen durch Stoffeinträge im Zuge der Bautätigkeiten sowie das Risiko einer Beeinträchtigung von Oberflächengewässern, im Zuge der Bautätigkeiten in die Abwägung eingestellt.
Nach Auswertung der Unterlagen des Vorhabenträgers, der Bewertung der gewählten Methode zum Einbringen von Spundkästen und Pfeilergründungen in die Peene und der zugänglichen Fachliteratur wird die Forderung zurück gewiesen.
Der Vorhabenträger hat nach Erkenntnis der Planfeststellungsbehörde mit dem ramp-up Vibrationsverfahren eine schallarme Methode gewählt, die zusätzliche Schutzvorkehrungen wie Blasenschleier nicht erfordert.
Mit der vorgesehenen Maßnahme 1.15V_{FFH} wird belastbar auf das natürliche Meideverhalten der relevanten marinen Fischfauna abgestellt.
Außerdem handelt sich bei den Gründungsarbeiten um temporäre Beeinträchtigungen, die durch das Verfahren und die bautechnisch erforderlichen Pausen deutlich reduziert werden.
Die potentiell gefährdeten Arten der Fauna haben die Möglichkeit, sich räumlich und zeitlich aus der lästigen Zone der Baustelle zu entfernen und auszuweichen.
Das bekannte Verhalten der Tiere lässt die belastbare Annahme zu, dass das Meideverhalten tatsächlich eintritt und sich das Gefährdungsrisiko für die Fauna nicht signifikant erhöht.
Das gewählte Bauverfahren ist geeignet, hinsichtlich der möglicherweise betroffenen Arten Verbotsverletzungen nach § 44 BNatSchG auszuschließen und die Verträglichkeit mit dem Gebietsschutz im GGB zu gewährleisten.
Das vom BUND vorgeschlagene Verfahren des Blasenschleiers unter den gegebenen Bedingungen (Meeresbodenbeschaffenheit, Rammtiefe, Abstandsflächen) stellt nicht zwingend eine wirksame technische Methode für den Einsatz im Bauvorhaben zur Reduzierung der Lärmbelastung der marinen Fischfauna dar, über die gewählte schallarme Gründungsmethode des ramp-up-Verfahrens mit Einvibrieren der Bauteile hinaus eine zusätzliche deutliche Minderung der Schallausbreitung zu bewirken.
Auf Grund der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse, die sich aus den bisher fachlich

begleiteten Einsätzen von Blasenschleiern v.a. beim Gründen von Windkraft-Offshore-Anlagen ergeben haben und zur Abwägung herangezogen wurden (so Studie im Auftrag des BfN 2013 mit Fortschreibung der Biologen Koschinski/Lüdemann „Entwicklung schallmindernder Maßnahmen beim Bau von Off-shore –Windenergieanlagen 2013“), lässt sich überzeugend prognostizieren, dass ein Meideverhalten der marinen Fauna auftritt. Der Blasenschleier ist nicht zwingend einzusetzen, solange eine andere, geeignete Minderungslösung zur Bewältigung von Unterwasserschall, wie hier das schallärmere Vibrationsverfahren eingesetzt wird.

3.2.5.21 Sonstiges

Sperrpfosten

Sperrpfosten sind Verkehrseinrichtungen im Sinne § 43 Abs. 1 StVO und anzuordnen. Die durch den Sperrpfosten gekennzeichnete Straßenfläche darf der Verkehrsteilnehmer nicht befahren (§ 43 Abs. 3 Satz 2 StVO).

Im Planfeststellungsbeschluss sind grundsätzlich keine verkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen, da sie der zuständigen unteren Verkehrsbehörde vorbehalten sind und nicht von der Konzentrationswirkung erfasst werden, s. Ziffer 35 Abs. 6 Planfeststellungsrichtlinie 2019. Besteht jedoch aus der geplanten Maßnahme heraus die Besorgnis, dass zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen Auflagen erforderlich werden oder diese nachteiligen Wirkungen effektiv abzuwenden, können diese bereits in der Planfeststellungsentscheidung aufgegeben werden.
Erforderlich wird eine solche Schutzauflage, wenn erhebliche, billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen.

Bereits in der Planprüfungsphase wurde dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde aufgegeben, die bauliche Situation am Kreisverkehr West zur Anbindung der Leeraner Straße und der Neuen Bahnhofstraße, die eigens für die Ableitung von Schwerverkehr mit Ziel Hafen Wolgast ableiten soll, geplant wird, anzupassen.
Im Kreisverkehr Ortsumgehung B 111 – Leeraner Straße – Neue Bahnhofstraße ist zwischen den Armen B 111 von Züssow kommend und Neue Bahnhofstraße des Kreisverkehrs eine zusätzliche Befestigung für Großraumfahrzeuge vorgesehen. Anfang des letzten Drittels der zusätzlichen Befestigung für Großraumfahrzeuge kreuzt der Radweg von der Leeraner Straße kommend in Richtung Neue Bahnhof Straße. Die zusätzliche Befestigung für Großraumfahrzeuge wird baulich als Rundbord mit 3 cm Überstand ausgestaltet, damit Großraumfahrzeuge von Züssow über die Neue Bahnhofstraße in den Wolgaster Hafen abbiegen können.
Bedingt durch diese erforderliche bauliche Gestaltung steht zu erwarten, dass auch andere Verkehrsteilnehmer die zusätzliche Befestigung für Großraumfahrzeuge zum schnelleren Abbiegen

nutzen und dabei Radfahrer auf den Radweg oder Fahrzeuge im Kreisverkehr gefährden können.
Dieses Planungskonzept hat der Vorhabenträger bis zur Planfeststellung so beibehalten.
Die bauliche Lösung der Planunterlage reicht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht aus, der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zu genügen und den Radfahrer vor Kollisionen durch Kraftfahrzeuge, die den befestigten Randstreifen überfahren, zu schützen.
Die Rechtfertigung, hier verkehrsrechtliche Anordnungen vorzusehen, besteht damit, zumal der Vorhabenträger kein nachrichtliches Konzept der Beschilderung und Markierung für das Vorhaben vorgelegt hat, mit welchem anderweite Lösungen gezeigt werden.
Es ist damit die Sch- und Rechtslage eingetreten, in der Zulassungsentscheidung eine Regelung aufzunehmen.
Diese ist unter Ziffer 1.1.8 aufgeführt.

Um das verkehrliche Bedürfnis – Großraumfahrzeuge – abbilden zu können und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sind rot-weiß gestreifte, herausnehmbare Sperrpfosten zur Abgrenzung zwischen Fahrbahn und zusätzlicher Befestigung für Großraumfahrzeuge als das mildeste Mittel der Wahl, die Verkehre sicher zu trennen und zugleich flexibele Überfahrtmöglichkeiten für Großraum- und Schwerlastverkehr vorzuhalten.

3.2.6 Individualbetroffenheiten

Rechtlicher Ausgangspunkt

Nicht jede Einwendung hat Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren dient der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen, welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können. Kaufpreisforderungen und Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Sie werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungserschwernisse etc.
Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG ebenfalls das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und bleibt

dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür § 5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern vom 2. März 1993, zul. geänd. durch Gesetz vom 25. Oktober 2005 (GVOBl. M-V, S. 535) i. V. m. § 100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung § 74 Absatz 2 VwVfG-M-V im Range vorgeht.
Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen verbleiben in der Regel mit Einverständnis des Eigentümers in der Pachtsache, hier wird der Pächter voll entschädigt und zahlt weiter die Pacht an den Eigentümer.
Für die Bemessung der erforderlichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes ist allein die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BmSchV) und das dort geregelte Berechnungsverfahren maßgebend (Anlage 1 zu § 3 der 16. BmSchV).
Alle Fragen zum Grunderwerb und der Entschädigung für vorübergehende Inanspruchnahme werden außerhalb des Planfeststellungsverfahren in den nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geklärt.

Aus Gründen des Datenschutzes können die jeweiligen Einwender im Planfeststellungsbeschluss nicht mit Klartextnamen benannt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die im Anhörungsverfahren vergebenen und im Einladungsschreiben zur Erörterung bekannt gegebenen Einwendungsnummern übernommen.

3.2.6.1 Einwendungen zu Trassenführung und Variantenwahl

Bereich Wolgast

P 01

Der Einwender begrüßt den Bau der Ortsumgehung, ist aber mit der Trassenführung nicht einverstanden. Er ist eigentumsrechtlich nicht betroffen.
Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Anbindung der Ortsumgehung Wolgast auf der westlichen Seite. Der Einwender fordert, dass die B 111 (alt) in der jetzt vorhandenen Linienführung als kürzester und schnellster Weg in die Stadt erhalten bleiben und der geplante Rückbau einer Teilstrecke der alten B 111 nicht erfolgen soll. Er weist auf die historische Bedeutung dieser Straße für die Stadt Wolgast wird hin.
Die Entflechtung der Verkehrsströme am westlichen Bauanfang der neuen B 111 soll nach Auffassung des Einwenders in der Nähe der alten B 111 erfolgen, so dass die ursprüngliche Verkehrsbeziehung erhalten bleibt. Die vom Vorhabenträger geplante Entflechtung über den Kreisverkehr Knoten West der Ortsumgehung Wolgast und die Leeraner Straße werde abgelehnt.
Der Verkehr aus Richtung Westen in die Stadt und aus der Stadt heraus in Richtung Westen, kann nach Auffassung des Einwenders am besten direkt über die alte B 111, den kürzesten

Weg, geregelt werden.
Besonders wird in dem Zusammenhang auf die Einhaltung der für die Rettungsdienste gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfrist (10 Minuten) hingewiesen. Dazu sei die kürzeste Strecke notwendig. Durch die vorliegende Planung, Anbindung über den Knoten West in Richtung der Altstadt Wolgast, ergebe sich eine Mehrlänge des Rettungsweges und somit ein größerer Zeitaufwand im Zuge eines Rettungseinsatzes.
Der Einwender verweist dazu auf Artikel 1 Grundgesetz, dass die Würde des Menschen unantastbar sei.
Der Vorhabenträger hat mit der Erwiderung und im Rahmen der umfassenden Erörterung auf die umfangreichen Variantenuntersuchungen zur Linienbestimmung für die vorliegende Planung als die optimale Lösung für die Entflechtung der Verkehrsströme aus und in Richtung Westen verwiesen.
Mit der geplanten Anbindung in südwestlicher Richtung können die Quell- und Zielverkehre von und zur Innenstadt Wolgast mit dem regionalen und überregionalen Verkehr auf der OU optimal verknüpft werden. Die Trennung der Verkehrsarten trägt nach Darstellung des Vorhabenträgers zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
Dabei seien auch die Verkehrsbeziehungen für die Rettungsfahrzeuge (Krankenwagen, Notarzt, Feuerwehr, Polizei und andere) besonders berücksichtigt und abgestimmt.
Mit dem Bau der Ortsumgehung komme es zu keiner Verschlechterung der Fahrbeziehungen für die Rettungsfahrzeuge. Die vorgeschriebenen Zeiten zwischen Eingang des Notrufes und Eintreffen der Rettungsfahrzeuge am Einsatzort können weiterhin gewährleistet werden.
Im Erörterungstermin konnten die Bedenken und Argumente des Einwenders nicht ausgeräumt werden, die Einwendung bleibt aufrechterhalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Aus den Variantenuntersuchungen (hier insbesondere Achse 22 und 14 sowie die Varianten S 2 und S 2 opt) zur Linienbestimmung der B 111 und der Anbindung der neuen Bahnhofsstraße geht hervor, dass eine Verschiebung des geplanten Knoten West weiter in westliche Richtung (Bauanfang) zu einer Verlängerung der neuen Bahnhofsstraße und zu zusätzlichen Eingriffen in weitere private Belange als bisher führen würde. Außerdem verringerte sich der Knotenabstand zwischen dem vorhandenen Knoten B 111/ Kreisstraße VG 22 und dem neuen Knoten West der OU unter das fachlich vertretbare Maß der technischen Planvorgaben.
Danach sind bei der Planung überregionale Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der netzplanerisch angestrebten Fahrgeschwindigkeit Knotenabstände von weniger als 2 km zu vermeiden. Durch die vom Einwender vorgeschlagene Verschiebung des Knotens West in unmittelbare Nähe des Ausschleifpunktes der neuen B 111 würde sich der Knotenabstand auf weniger als 1 km reduzieren. Das ist fachplanerisch nicht vertretbar.

Eine Verletzung der Rettungsdienstplanverordnung des Landes M-V (GS M-V Gl Nr. 2120-3-1 vom 26.09.2016) hinsichtlich der vorgeschriebenen Hilfszeiten tritt mit der geplanten Anbindung West nicht ein. Das bestätigt auch der Eigenbetrieb Rettungsdienst des Landkreises Vorpommern-Greifswald mit E-Mail vom 27.09.2019 auf die erneute Nachfrage des Vorhabenträgers, die ihm durch die Planfeststellungsbehörde aufgegeben wurde. Dem Rettungsdienst sind dabei die durch die Planung entstehenden Mehrwege von ca. 650 m konkret benannt worden.

Die Einwendung zum Bestand der historischen Stadtführung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Erhalt von historischen Straßenanbindungen besteht nicht.
Eine gesetzliche Vorschrift, auf Grund derer die Beibehaltung historischer Straßenführungen herleiten könnte, existiert nicht.
Solcherlei Aspekte können allenfalls aus moralischen/ideellen Gründen herangezogen werden und Berücksichtigung finden, wenn überwiegende Interessen des Allgemeinwohls nicht entgegen stehen. Hier steht das überwiegende öffentliche Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und sich daraus ergebene Anforderungen an Grundsätze der Planung, wie Mindestentfernungen zwischen Knotenpunkten, s.o., einem gesellschaftssoziologischen- historischen Aspekt des Stadtbildes eindeutig entgegen.
Die über den aus § 8 a Abs. 4 FStrG folgenden Anspruch auf eine Verbindung zum Wegenetz hinaus gehenden Interessen eines Grundeigentümers bzw. Straßennutzers sind, soweit sie nicht als geringfügig von vornherein nicht zu Buche schlagen, im Rahmen der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen, können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (vgl. zum Ganzen: Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 11. Mai 1999 - BVerwG 4 VR 7.99 - Buchholz 407.4 § 8 a FStrG Nr. 11 m.w.N.).

P 04

Der Einwender ist eigentumsrechtlich nicht betroffen.
Die Einwendung richtet sich gegen die geplante westliche Anbindung der Ortsumgehung Wolgast. Er fordert, dass die historisch gradlinige Straßenführung in die Stadt Wolgast erhalten bleibt. Dazu schlägt er hinter der Ziesebrücke, aus südlicher Richtung kommend, eine „normale“ Kreuzung vor.

Der Vorhabenträger hat darauf erwidert, dass die geplante Verknüpfung der Stadt Wolgast mit der OU über zwei Kreisverkehre erfolgt, die aus Sicht der Verkehrsqualität eine leistungsfähige Anbindung gewährleisten und eine gute Erreichbarkeit der Stadt Wolgast garantieren.
Um eine wirksame Entlastung der Stadt Wolgast vom Durchgangsverkehr zu erreichen, werden Teile der alten B 111 zurückgebaut. Die südwestliche Anbindung der Stadt Wolgast erfolgt künftig

über die Leeraner Straße und den Kreisverkehr am Knoten West. Mit dieser Anbindung in südwestlicher Richtung können die Quell- und Zielverkehre von und zur Innenstadt Wolgast mit dem regionalen und überregionalen Verkehr auf der OU optimal verknüpft werden. Die Trennung der Verkehrsarten trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
Bei Anordnung einer plangleichen Kreuzung (alte und neue B 111) unter Beibehaltung der bestehenden Linienführung würden zahlreiche Autofahrer weiterhin die bisherige B 111 für die Ortsdurchfahrt Wolgast nutzen und nicht, wie angestrebt, die geplante Ortsumfahrung annehmen.
Damit würde die Akzeptanz der Ortsumfahrung wesentlich sinken und das Projektziel einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Wolgast vom Durchgangsverkehr nicht erreicht werden.
Die Einwendung konnte durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung nicht erledigt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Mit dem Erhalt der historischen Straßenführung würde das Planungsziel der Ortsumfahrung untergraben, da ein Großteil des überregionalen Verkehres prognostiziert weiterhin die Ortslage Wolgast durchfahren würde.
Zu der vom Einwender vorgeschlagenen Kreuzungslösung mit Anbindung der Ortsumgehung Wolgast östlich der Ziesebrücke in Nähe der Kreuzung B 111/ Kreisstraße VG 22 sind die vorliegenden Ergebnisse der Variantenuntersuchung zu den Varianten S2opt und S3 vergleichbar, siehe Unterlage 1 - Erläuterungsbericht. Dort wird dargelegt, dass der mit einer südlichen Anbindung verbundene Eingriff in die Nahrungs- und Schlafplätze rastender Gänse und Schwäne sowie den Nutzungsraum des Fischotters ist die vorgeschlagenen Variante mit § 34 BNatschG nicht verträglich ist. Weiterhin sind zusätzliche/ umfangreichere Eingriffe in unversiegelte Flächen erforderlich.
Eine solche Lösung ist naturschutzrechtlich nicht vertretbar. Schon in der Variantenwahl des Vorhabenträgers wurde diese Lösung zu Recht ausgeschieden. Mit derselben Argumentation ist dem Vorschlag des Einwenders zu entgegnen, weshalb die Forderung zurückzuweisen ist.

P 11

Der Einwender ist eigentumsrechtlich nicht betroffen. Er ist als Bewohner des Wohnhauses Bahnhofsstraße 124, das in unmittelbarer Nähe der geplanten Neuen Bahnhofsstraße liegt, und Nutzer eines Kleingartens in der Kleingartenanlage „Sonnenhang e. V.“ angrenzend am Baufeld.
Die Einwendung beinhaltet nachfolgende Schwerpunkte:

<u>Neue Bahnhofsstraße</u>

Warum erfolgt die Anbindung der neuen Bahnhofsstraße nicht gradlinig an den vorhandenen Eisenbahnübergang über einen Kreisverkehr in angemessener Größe?
Durch den automatischen Schrankenbetrieb wird nach dafürhalten des Einwenders ein Stau für den Verkehr im Bereich des Südhafens erwartet.

Der Vorhabenträger begründet in Erwiderung und im Erörterungstermin die ausreichende Leistungsfähigkeit der vorliegenden Planung der Neuen Bahnhofsstraße. Die Verkehrssituation und Belastung im Südhafen sind gesamt betrachtet worden. Der Planung liegen Leistungsfähigkeitsberechnungen mit dem Ergebnis zu Grunde, dass die Knotenpunkte sowie der Querschnitt der Neuen Bahnhofsstraße die zu erwartende Verkehrsmengen sicher und zügig aufnehmen können.

Der Aspekt der Einwendung wird zurückgewiesen.
Aus den Planunterlagen geht hervor, dass Schleppkurven von Großraumtransporten berechnet wurden und die Radien ausreichend bemessen sind.
Der Vorhabenträger hat die Leistungsfähigkeit der Anbindung der Neuen Bahnhofsstraße überzeugend nachgewiesen. Mängel an der technischen Planung sind nicht erkennbar.
Der Verkehr im gesamten Südhafen wird prognostisch nicht zur Staubildung führen, da die Ausgestaltung der Straßen, des Knotens und der Kontext zur Bahnanlage aufeinander abgestimmt ist. Der Schrankenbetrieb ist außerhalb der Einflussmöglichkeiten des Vorhabenträgers. Auch die Planfeststellungsbehörde ist nicht berechtigt, in die Regelungen des Bahnbetriebes einzugreifen.

<u>Lärmschutz</u>
Der Einwender fordert Lärmschutz für Wohnanlieger und Kleingärtner.
Die Forderung wird als unbegründet zurückgewiesen.
Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen für sämtliche angrenzende Bebauungen im Nahbereich des Bauvorhabens wurden die Immissionspegel ermittelt und mit den zulässigen Grenzwerten verglichen. Auf dieser Basis wurde auch die Kleingartenanlage sowie die Wohnanlieger der Neustadt entsprechend berücksichtigt (Verweis auf Unterlage 11).
Für das Wohnhaus des Einwenders in der Bahnhofstraße 124 liegen die berechneten Beurteilungspegel mit $\leq$ 54 dB(A) für den Tag und $\leq$ 47 dB(A) für die Nacht unterhalb der zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) bzw. 49 dB(A) für Wohngebiete gemäß 16. BImSchV. Es sind somit keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
Auch für die verbleibenden Kleingartenparzellen südlich der „Neuen Bahnhofstraße“ liegen die berechneten Beurteilungspegel mit $\leq$ 61 dB(A) für den Tag unterhalb der zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) gemäß 16. BImSchV

Die Gesundheitsschwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, die zu beachten sind, werden nicht überschritten. Die Schutzwürdigkeit von Außenwohnbereichen und Kleingartenanlagen lässt wegen der zulässigen Nutzungsvoraussetzungen eine Berücksichtigung von Grenzwerten zum Nachtschutz nicht zu.

Berücksichtigung der Entwicklungsvorstellungen die Peenewerft

Der Einwender fürchtet, dass die Peenewerft als wichtiger Wirtschaftsfaktor der Stadt Wolgast durch das Vorhaben an seiner Entwicklung behindert würde

Der Vorhabenträger erwiderte daraufhin umfassend zur Gesamtverkehrssituation und Verkehrsentwicklungsprognose, die einer Entwicklung der Peenewerft nicht entgegensteht.

Die Besorgnis des Einwenders wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Zum einen ist die Peenewerft selbst am Verfahren beteiligt und hat sich zu ihrer Betroffenheit geäußert. Sie hat auf Nachfrage des Vorhabenträgers mit Schreiben vom 22.03.2016 bestätigt, dass die optimierte Achse der OU Wolgast dem Betriebs- und Entwicklungskonzept nicht entgegensteht.

Auch unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung wurde durch die Peenewerft im Anhörungsverfahren keine abweichende Stellungnahme eingereicht.

Wachstums- oder Änderungspläne eines Betroffenen können zudem im Planfeststellungsverfahren nur soweit berücksichtigt werden, wie die Planung des Betroffenen verfestigt und belastbar ist. Diesbezüglich ist eine in weiterer Zukunft stehende Entwicklung der Peenewerft, die zur Zeit im politischen Raum diskutiert und in keiner Form entschieden ist, als nicht verfestigte Planung nicht zu berücksichtigen.

Allgemeine Entwicklung des Straßenverkehrs auf der Insel Usedom

Der Einwender hat Zweifel an der Richtigkeit der der Planung zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen und verweist auf den zu erwartenden Verkehrszuwachs, insbesondere Durchgangsverkehr, auf der Insel Usedom nach Fertigstellung des Swinetunnels in Swinemünde.

Wie vom Vorhabenträger in Erwiderung und Erörterung dargestellt, sind den Unterlagen umfangreiche Verkehrsprognoseberechnungen zur geplanten Ortsumgehung Wolgast mit und ohne Swinetunnel für 2030 zu entnehmen. Diese der Planung zu Grund liegenden Berechnungen werden auch durch aktuelle Verkehrsprognosen des Bundes und aktuelle Gutachten zur Verkehrsentwicklung auf der Insel Usedom untermauert, die die Planfeststellungsbehörde zur Abwägung herangezogen hat.

Wie vom Einwender dargestellt, ist mit einer Zunahme des Verkehrs auf der Insel Usedom in den nächsten Jahren zu rechnen. Die Verkehrszuwächse infolge der festen Swinequerung und

einer ggf. entfallenden Tonnagebegrenzung an der Grenzübergangsstelle Garz wirken sich durchgängig auf die B 110 bis zur AS Jarmen der BAB 20 aus.
Die für den Fall einer neuen festen Swinequerung zu erwartende Prognoseverkehrsmenge für das Jahr 2030 mit 14.123 Kfz/24h im Bereich der OU Wolgast (B 111) übersteigen die Objektprognose 2030 (DTV 15.600 Kfz/24h) nicht.
Die für den Bereich der B 110 und B 199 zu erwartende Zunahme an Verkehrsmengen ist Gegenstand der Integrierten Landesverkehrsplanung, die sich auch mit der Verkehrslenkung auf der Insel Usedom auseinandersetzt und nicht verfahrensgegenständlich.
Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Die geplante neue Brücke steht am falschen Ort.
Der Einwender ist gegen eine zweite Wolgaster Brücke und fordert unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklung des Straßenverkehrs auf der Insel Usedom eine Entflechtung der Verkehrsströme auf der Insel durch eine großräumige Lösung.
Er hält den Wiederaufbau der Karniner Brücke, als Verkehrsbrücke, in Verbindung mit der Erneuerung der Zecheriner Brücke für eine wesentlich bessere Lösung zur Entflechtung der Verkehre auf der Insel.
Der Vorhabenträger hat dazu erläutert, dass es mit dem gegenständlichen Vorhaben darum geht, die Stadt Wolgast von den Belastungen des Durchgangsverkehrs zu entlasten.

Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.
Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem 6. Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) sowie zuvor in den vorgängigen Fassungen des FStrAbG als im vordringlichen Bedarf aufgeführtes Projekt mit der Zielstellung „Ortsumfahrung Wolgast“ aufgenommen. Zielstellung seitens des Bundes als zuständiger Straßenbaulastträger ist nicht die Erschließung der Insel Usedom gesamt, sondern die Verkehrsentlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrt und damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionsminderung sowie der damit einhergehenden Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten in der Ortsdurchfahrt. Außerdem ist die Reisezeit auf der Bundesstraße 111 im gesamten Streckenzug zu erhöhen. Nur darauf bezieht sich die Planrechtfertigung des Vorhabens.
Die Karniner Brücke (Brücke für den Eisenbahnverkehr) ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Ortumgehung Wolgast soll als überregionale Straßen lediglich die Ortsumfahrung Wolgast herstellen.
Auf die umfassende Begründung des öffentlichen Interesses der Baumaßnahme unter Punkt 3.2.2 wird hingewiesen.

P 23

Der Einwender ist eigentumsrechtlich nicht betroffen. Grundsätzlich vertritt er die Auffassung, dass der Autoverkehr in Wolgast, im Innenstadtbereich, vermindert werden muss.
Seine Einwendung richte sich als Fußgänger und Radfahrer gegen die jetzt vorliegende Planung.
Er vertritt die Auffassung, dass die Verkehre, die aus Richtung L 262 kommen, auch weiterhin den stark belasteten Bereich der alten B 111 zwischen dem Hotel „Postel“ und Bahnhofstraße nutzen müssen. Damit werde in diesem Bereich durch die geplante Ortsumgehung keine Entlastung erfolgen.
Mit der planerischen Lösung für die Bahnhofstraße, sei er nicht einverstanden.

Dazu hat der Vorhabenträger in Erwiderung und Erörterung erklärt, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Entflechtung der Verkehre die Anbindung der Bahnhofstraße erforderlich sei. Die Verkehre aus der nördlichen Richtung der Landesstraße L 262 in Richtung der Baumärkte sind durch die geplante Ortsumgehung zu erfassen und zu optimieren.

Die Einwendung hat sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung nicht erledigt.

Die Einwendung wird mit Verweis auf die vorliegenden Betrachtungen der Prognoseverkehrsmengen und zur Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung/ Bahnhofstraße zurückgewiesen.
In Unterlage 1 führt der Vorhabenträger unter Punkt 2.2 eine umfassende Betrachtung zu den bestehenden und zu erwartenden Verkehrsverhältnissen durch. Den Unterlagen ist die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt zweifelsfrei zu entnehmen. So werden die Prognoseverkehrsmengen der verschiedenen Zufahrtsstraßen zur Ortsdurchfahrt Wolgast (B 111) mit und ohne Ortumgehung ausgewiesen. Für den vom Einwender aufgeführten besonders stark belasteten Bereich zwischen „Postel“ und Bahnhofstraße wird trotz der geringen Reduzierung des Verkehrs aus Richtung L 262 eine Reduzierung des Durchgangsverkehres um mehr als 5.500 Kfz/24h und des Schwerlastanteils um 1,4 % prognostiziert. Die wesentliche Entlastung der Ortdurchfahrt Wolgast wird durch die Teilung der Verkehrsströme in West-Ost-Richtung bzw. umgekehrt erzielt.
Die in die Planung eingeflossenen Verkehrsdaten sind auch durch weitere Gutachten außerhalb des Verfahrens belegt, die die Planfeststellungsbehörde zur Abwägung heranbezogen hat.
Es sind keine Fehler in der Herleitung der Prognosen ersichtlich.

Der Einwender fordert weiterhin Verbesserungen für den überregionalen Radverkehr.
In der Einwendung wird gefordert, an der B 111 durchgehend Radwege zu bauen. Der Radverkehr müsse über Radwege auch in die Stadt hineingeführt werden.

In der Einwendung wird die Verlängerung des Radweges bis Pritzier gefordert.

Der Vorhabenträger weist die Forderungen zurück mit der Begründung, der Planungsauftrag laute nicht Optimierung des Radwegenetzes, sondern Herstellung einer Ortsumfahrung.

Dir Forderung wird ebenfalls durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.
Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt, über das sich aus dem Antrag und dem Planungsziel gerechtfertigte Vorhaben zu entscheiden. Nur insoweit im nachrangigen Straßennetz durch das Vorhaben notwendige Folgemaßnahmen erforderlich sind, wozu auch Radwegeverbindungen gehören können, vermag es hierzu Entscheidungen und Auflagen geben. Weitergehende Planungen – wie hier etwa die Verlängerung des Radweges nach Pritzier – wären nur dann Planungsgegenstand, wenn hier der zuständige Straßenbaulastträger sich im Vereinbarungswege an dieses Verfahren bei der Gelegenheit „mit anhängt“. Sie liegt es hier nicht.
Die Forderung der Verlängerung des straßenbegleitenden Radweges an der B 111 über die Bauvorhabengrenze hinaus bis Pritzier (Knoten B111/L 26) ist im Rahmen des geplanten Bauvorhabens also nicht möglich. Der weitere Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes an der B 111 ist der langfristigen Planung des zuständigen Straßenbauamtes Neustrelitz vorbehalten und nicht Gegenstand des Verfahrens.
Die Forderung der Radwegeverlängerung ist an das SBA Neustrelitz zu richten.

In der Einwendung wird ein Umdenken zur Erhöhung der Mobilität des öffentlichen Nahverkehrs gefordert. Zukunftsweisend muss der Schwerpunkt auf die Verbesserung des Nahverkehrs gelegt werden und nicht der Autoverkehr durch Straßenbauvorhaben gezielt verstärkt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Landesplanerische Beurteilung des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern vom 02.03.2004 für das Vorhaben sowie umfangreiche verkehrswirtschaftliche Untersuchungen des Vorhabenträgers, die im Materialband 1 der Planungsunterlagen dokumentiert sind, verweisen auf die herausragende verkehrliche Bedeutung der B 111 als nördliche Verbindungsstraße zwischen dem Festland und der Insel Usedom nicht nur als Zubringer von und zur Autobahn A 20. Die B 111 ist als Bäder- und Erschließungsstraße eine der bedeutendsten Fremdenverkehrstrassen der Region Vorpommern.
Umfassende aktuelle Verkehrsanalysen belegen, dass die Verkehrsprobleme der Insel Usedom und der Stadt Wolgast nur in der Kombination von baulichen und sonstigen Maßnahmen lösbar sind. Die Verbesserung der Mobilität des Nahverkehrs ist dabei von entscheidender Bedeutung. Auf bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung des Straßennetzes kann aber nicht verzichtet werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde im August 2016 durch das Bundeskabinett beschlossen. Der Neubau der Ortumgehung Wolgast wird im BVWP als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Das Bauvorhaben dient als verkehrsentlastende Maßnahme für die Stadt Wolgast, insbesondere auch des Schwerverkehrs und Verbesserung der überregionalen Verkehrsqualität der B 111.
Über Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität des Nahverkehrs ist gesondert durch die dafür zuständigen Gremien zu entscheiden. Sie sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Bereich der Insel Usedom

P 2

Der Einwender wohnt und arbeitet auf der Insel Usedom. Den Bau der OU Wolgast hält er für dringend notwendig.
Die Einwendung richtet sich dagegen, dass für die Ortschaften Neeberg und Sauzin/Ziemitz in der vorliegenden Planung keine direkte Anbindung an die B111 vorgesehen ist.
Er begründet die Notwendigkeit der direkten Anbindung mit der demografischen Entwicklung der Gemeinde Sauzin mit den Ortsteilen Sauzin und Ziemitz sowie des Ortsteils Neeberg der Gemeinde Krummin in den letzten Jahren. In diesen Bereichen bestehe durch den Einwohnerzuwachs ein hoher Pendelverkehr über die B 111 nach Wolgast und darüberhinaus in die Richtungen Greifswald / Stralsund, Anklam und Lubmin.
Weiterhin wären in den Bereichen Sauzin / Neeberg Gewerbetreibende ansässig. Der Rad- und Bustourismus habe sich in diesem Bereich verstärkt entwickelt. Der tägliche Schulbusverkehr würde ebenfalls von einer direkten Anbindung profitieren. Die Schüler fahren zu den regionalen Schulen in Wolgast bzw. Karlshagen. Private Schulen sind in Zinnowitz und Ahlbeck.
Der Einwender empfiehlt insbesondere für die Ortschaften Neeberg und Sauzin die Anbindung durch einen Kreisverkehr oder eine Kreuzung mit entsprechenden Ein- und Ausfädelfahrspuren zu prüfen.

Der Vorhabenträger hat die Variantenwahl unter dem Aspekt der Anbindung der Ortslagen im Wolgaster Ort in Erwiderung und Erörterung begründet.
Die Ortsumgehung dient als überregionale Straße, die mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h und die Knotenpunkte von 70 km/h befahren werden kann. Durch Verringerung der Knotenabstände sinke die Leistungsfähigkeit der Ortsumgehung. Der Planung liegt ein DTV von 14.000 Kfz/24h auf der B111 und jeweils 1.026 Kfz/24h der Kreisstraßen VG 26 und VG 27 zu Grunde. Eine plangleiche Kreuzung mit der K 26 VG wäre nur mit einer Lichtsignalanlage verkehrssicher zu betreiben, was sich deutlich nachteilig auf den Verkehrsfluss im Zuge der Ortsumgehung auswirken würde.

Daher sieht der Vorhabenträger keine Möglichkeit, einen zusätzlichen Knotenpunkt im Kreuzungsbereich der K 26 VG anzuordnen.
Aus Sicht des Vorhabenträgers ist die geplante Anbindung der Ortschaften Sauzin /Ziemitz und Neeberg über den geplanten Knotenpunkt östlich von Mahlzow ausreichend.

Die Einwendung hat sich durch Erwiderung und Erörterung nicht erledigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorliegende Planung unter dem Aspekt der Einwendung, ob eine andere planerische Lösung einer Anbindung der südlich im Bereich Wolgaster Ort liegenden Ortschaften und weitere Möglichkeiten der Optimierung der Strecke B 111 möglich wären, eingehend geprüft.
Die vom Einwender als Begründung für die Notwendigkeit einer direkten Anbindung der Ortschaften Sauzin/ Ziemitz und Neeberg genannte demografischen Entwicklung in den Bereichen lässt sich nicht bestätigen.
Aus den statistischen Berichten zur Bevölkerungsentwicklung ist ein deutlicher Bevölkerungszuwachs nicht ersichtlich. In der Gemeinde Sauzin mit den Ortsteilen Sauzin und Ziemitz ist ein Zuwachs von 23 Personen in der Gemeinde Krummin mit den Ortsteilen Neeberg und Krummin ein leichter Bevölkerungsrückgang in den letzten 10 Jahren erkennbar.

Bevölkerung insgesamt

Gemeinde	2000	2008	2015	2018
Sauzin	411	420	440	443
Krummin	249	258	238	235

Ein erheblich zunehmender steigender Verkehr auf den Kreisstraßen zur B 111 ist nicht ableitbar.
Da das Planungsziel für das Vorhaben OU B 111 u.a. die Herstellung eines verkehrssicheren und leichten Verkehrsflusses („Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“) als Maxime darstellt, stehen zusätzliche Knotenpunkte, zumal wenn sie über eine Lichtsignalanlage zu steuern sind, dem Planungsziel entgegen. Ein Knotenpunkt rechtfertigt sich erst dann, wenn die Anbindung es nachgeordneten Straßennetzes nicht anders möglich ist.
Hier ist die Anbindung der Kreisstraßen K 26 und K 27 zur Erschließung des Wolgaster Ortes und den dort liegenden Ortschaften mit den Überführungen über die B 111 und der im Bestand befindlichen Anbindung an die B 111 alt möglich und dem auflaufenden Verkehr zumutbar.
Ein Knotenpunkt der Kreisstraßen VG 26 und VG 27 oder einer Kreisstraße mit der B 111, wie vom Einwender gewünscht, sowohl in einer Ausführung als Kreisverkehr oder mittels Lichtsignalsteuerung, behindert die Sicherheit und Leichtigkeit des überregionalen Verkehrs auf der

B 111 und auch der anknüpfenden Kreisstraßen. Eine solche Lösung drängt sich nicht auf und ist mit den aufgeführten zumutbaren Verbindungsmöglichkeiten zu Recht außer Betracht geblieben.

P 10

Der Einwender ist Anwohner der Gemeinde Sauzin. Er betont die Notwendigkeit des geplanten Bauvorhabens zur Verbesserung der Infrastruktur.
Die Einwendung richtet sich gegen die geplanten Brückenbauwerke zur Überführung der Kreisstraßen VG 26 und VG 27. Um die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die OU Wolgast auf der Inselseite zu reduzieren, sollten die Brückenbauwerke abgesenkt werden.
Der Einwender regt alternativ die Überprüfung der vorliegenden Planung auf möglichen Ersatzes der Kreuzungsbauwerke BW 6 und BW 7 durch Kreisverkehre an, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren.

Der Vorhabenträger hat dazu in der Erwiderung und Erörterung erläutert, dass eine weitere Absenkung der Trasse nicht möglich sei, weil es dann zur Ansammlung von Niederschlagswasser im Bereich der Trasse der B 111 kommen würde. Auf Grund der Charakteristik der Landschaft seien in der Planung bereits die jeweiligen Tiefpunkte berücksichtigt. Die geplanten Brücken würden sich auf Grund des Geländeniveaus in die Landschaft einfügen und sich nicht störend auf das Landschaftsbild auswirken.
Die Konstruktionshöhe der Brückenbauwerke ergibt sich aus den statischen Erfordernissen.
Die Anregung des Einwenders, die Kreuzungsbauwerke durch Kreisverkehre zu ersetzen, lehnt der Vorhabenträger mit Verweis auf die überregionale Funktion der geplanten Bundesstraße und die Gewährleistung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs ab.
Von Kreisverkehren würde eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der Geschwindigkeit ausgehen.
Der Vorhabenträger hält unter Berücksichtigung der Verkehrsbelegungszahlen der potentiell an einem Kreisverkehr beteiligten Straßen an der vorliegenden Planung als optimale Planung fest.

Die Einwendung hat sich durch die Erläuterungen des Vorhabenträgers nicht erledigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorliegende Planung unter dem Aspekt der Einwendung geprüft, ob eine andere planerische Lösung und weitere Möglichkeiten der Optimierung der Streckenführung möglich wären. Der Vorhabenträger wurde aufgefordert, für die Planfeststellungsbehörde weiterführende Ausführungen zu möglichen Varianten, die den Entfall eines oder

beider Brückenbauwerke im Zuge der Kreisstraßen bringen könnten, vorzulegen, die dem Gebot der Prüfung einer Vermeidung der negativen Einwirkungen auf das Landschaftsbild insbesondere im Kontext mit der bestehenden Landschaftsschutzgebietsverordnung Insel Usedom und Festlandgürtel gerecht werden und eine Auseinandersetzung mit der Konfliktlage ermöglichen.
Der Vorhabenträger hat dazu ergänzende Ausführungen zu verschiedenen Planungsvarianten vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat das Material in der Abwägung herangezogen.
Es wurden zusätzlich zur aktuellen Planung mit den beiden Brücken im Zuge der Kreisstraßen VG 26 und VG 27 sechs Alternativmöglichkeiten untersucht und bewertet.
Diese sehen wie folgt aus:
Lösungen zum Entfall der bisher vorgesehenen Überführungen über die OU Wolgast im Zuge der VG 26 und VG 27, dafür Unterführung der VG 27 unter der OU (Untervarianten 1, 2 und 3), oder Entfall der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 26, Brücke im Zuge der VG 27 bleibt (Untervariante 4), Entfall der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 27, Brücke im Zuge der VG 26 bleibt (Untervariante 5) oder Ersatz der bisher vorgesehenen Überführung im Zuge der VG 27 durch eine Unterführung, die Brücke im Zuge der VG 26 bleibt (Untervariante 6).
Die Untervarianten 1, 2 und 3 zeigen durch den Verzicht auf beide Überführungen jeweils eine Vermeidung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überformung.
Die Untervarianten 4, 5 und 6 erreichen hingegen nur eine Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, da jeweils nur eine der beiden Überführungen entfällt.
Zur Erreichung des Ziels, der Minderung des Eingriffs in das Landschaftsbild, sind jedoch bei allen Untervarianten jeweils erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz notwendig. Zwar in unterschiedlichem Maße wird ein zusätzlicher Aus- und Neubau der für die jeweilige Anpassung erforderlichen Straßen an der VG 26 und/oder VG 27 bzw. sogar der Straße zwischen Neeberg und Sauzin erforderlich. Das bedingt zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch Flächeninanspruchnahme und Versiegelung.
Die Lösungen bringen zusätzliche Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet mit sich, was gemäß der LSG-Verordnung so weit wie möglich zu vermeiden ist.
Zusätzliche Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen wäre eine Folge für die Lösung der Zusammenlegung der beiden Kreisstraßen, um sie in einem Brückenbauwerk über die B 111 zu führen (Untervarianten 4 und 5). Weiterhin kommt es zu einer Verlängerung von Verkehrswegen und Fahrtzeiten auf den Kreisstraßen.

Im Abwägungsprozess und der Gegenüberstellung der Lösungsansätze kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich keine der Alternativmöglichkeiten aufdrängt und so zu verfolgen wäre.

Die aktuelle Planung mit zwei Überführungsbauwerken in den vorhandenen Trassen der beiden Kreisstraßen stellt somit einen vertretbaren Eingriff dar.
Es wird ergänzend auf Ziffer 3.2.5.3.4 Zulässigkeit nach LSG-VO verwiesen.

3.2.6.2 Einwendungen zu eigentumsrechtlichen Betroffenheiten

P 18

Der Einwender ist Eigentümer der teilweise durch dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme für die B 111, die Bahnhofsstraße und LBP-Maßnahmen überplanten Flurstücke der Gemarkung Wolgast, Flur 11, Flurstücke 11/6, 13/2, 13/3 und 14/7.
Die Einwendung richtet sich gegen die Zersplitterung der Flächen durch das geplante Bauvorhaben. Gefordert wird die Gesamtübernahme der betroffenen Flurstücke.

Der Vorhabenträger hat auf Anregung des Einwenders die Planung durch Deckblatt überarbeitet und die Flächeninanspruchnahme so arrondiert, dass kleinteiligen unwirtschaftlichen Restflächen übernommen werden. Die geplante dauernde Belastung von Teilflächen für die LBP-Maßnahmen 1.9.1 V_{CEF} und 1.9.1 V_{CEF} wurde entsprechend der Forderung in der Einwendung in Erwerb umgewandelt. Dazu wird auf die planfestgestellten Unterlagen 14.1 Blatt 4D und Unterlage 14.2 Seiten 6D und 7D verwiesen.

Die Einwendung hat sich durch die Erwiderung des Vorhabenträgers, Erörterung und die Änderung der Planung - Deckblätter zu Unterlage 14.1 Blatt 4D und Unterlage 14.2 Seiten 6D und 7D - erledigt.
Auf das dem Planfeststellungsverfahren nachfolgende Grunderwerbs-/ Entschädigungsverfahren wird verwiesen.
Gemäß § 92 Abs. 3 BauGB kann der Eigentümer die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück insoweit verlangen, als das Restgrundstück oder der Restbesitz nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann. Die Unwirtschaftlichkeit ist im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu prüfen.

Die Notwendigkeit der Ortsumgehung Wolgast für die Entlastung der Stadt Wolgast wurde vom Einwender nachdrücklich betont.

P 20

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast. Teilflächen beider Flurstücke sollen dauerhaft als Standort für die Brückenpfeiler 50 und vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden.
Die Flurstücke werden durch das Bauwerk 5 überspannt bzw. befinden sich unmittelbar im Bereich der Wirkung der Brücke auf darunterliegende Flächen.
Der Eigentümer wendet sich gegen die geplante Inanspruchnahme der Flächen.
Die Flurstücke sind mit einem Gebäude bebaut, das teilweise für Wohnzwecke genutzt wird. Ein Teil der Gebäude/ baulichen Anlagen wurden ehemals als Imbiss und zur Unterbringung von Gästen gewerblich genutzt. Die gewerbliche Nutzung ist zurzeit eingestellt.

Der Eigentümer fordert die Gesamtflächenübernahme der Grundstücke einschließlich der darauf stehende Gebäude und baulichen Anlagen.
Er begründet seinem Antrag mit dem Verlust der gewerblichen Nutzungsmöglichkeit und die Einschränkungen der Wohnnutzung durch die Lage unter der Brücke und die erdrückende Wirkung des Brückenpfeilers 50, der auf dem Grundstück errichtet wird.
Entsprechend der Festlegungen im Bebauungsplan Nr. 14 der Stadt Wolgast (Hafengewerbegebiet Süd Wolgast ehemaliger Marienestützpunkt) seien für dieses Grundstück wegen der besonderen Lage die Wohnnutzung und die Ausübung des Gewerbes miteinander verknüpft.
Die wohnliche Nutzung der Grundstücke werde nachhaltig durch die erdrückende Wirkung nach Errichtung des Brückenpfeilers 50 auf dem Flurstück 9/8 und die Überbauung des Grundstückes durch die Trasse der neuen B 111 in Höhe von ca. 38 m mit unzumutbaren negativen Auswirkungen auf die mentale Gesundheit für ihn und seine Familie beeinträchtigt.
Durch die geplante dauerhafte Inanspruchnahme (153 m²) würden 6 Stellplätze für die gewerbliche Nutzung entfallen, sobald sie wieder genutzt werden sollten. Die gewerbliche Nutzung des Gebäudes ruhe nur befristet und dürfe fortgeführt werden, sobald er seine gegenwärtige Tätigkeit beendet.

Der Vorhabenträger lehnt die geforderte Übernahme der Flächen ab und führt aus, dass die Gesamtsituation zumutbar sei. Das Wohnhaus werde nicht unnutzbar gemacht, es bleibe Zufahrtsmöglichkeit erhalten. Einen Ersatz für die Stellplätze könne geprüft werden.

Die Einwendung wird hinsichtlich der Stellplatzproblematik und der Frage der Erschließung der Grundstücke des Einwenders zurückgewiesen.
Jedoch gibt die Planfeststellungsbehörde dem Übernahmeanspruch hinsichtlich der Wohnnutzung dem Grunde nach statt.

Stellflächen

Die Vorhaltung von Stellplätzen ist zur Ausübung des Gewerbes (Imbiss) auf dem Grundstück erforderlich aber für die Prüfung des Übernahmeanspruchs nicht entscheidungsrelevant.
Ein Anspruch auf Erhalt bzw. Wiederherstellung von sechs Stellplätzen besteht nicht.
Zum Zeitpunkt des Beginns der Veränderungssperre, § 9 a FStrG, durch Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde das Gewerbe nicht ausgeübt. Die Ausübung des Gewerbes ruht wegen der gegenwärtigen Tätigkeit des Grundstückseigentümers als Bürgermeister.
2019, somit zum Zeitpunkt der Auslegung und dem Greifen der Veränderungssperre, waren keine baulichen Anlagen für Parkplätze auf dem Flurstück südlich des Gewerbegebäudes zu erkennen, die durch den Pfeilerneubau Achse 50 zurückgebaut werden müssen und entfallen.
Es gibt nur eine teilweise befestigte Zufahrt die von der Pollerstraße bis zum Gewerbe- und Wohngebäude führt. Der Vorhabenträger hat in der Erörterung erklärt, dass die Bereitstellung von Ersatzflächen für die durch das Bauvorhaben wegfallenden Stellplätze möglich ist.
Die Verhandlungen dazu sind Gegenstand des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens.

Erschließung

Die Erschließung der verbleibenden Teilflächen der Flurstücke 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast ist über das angrenzende Flurstück 9/9 möglich, da zum Pfeilerstandortes auch eine Zufahrt geplant ist.
Das Gewerbe- und Wohngebäude kann zukünftig über eine neue Zufahrt nördlich des Pfeilers Achse 50 erreicht werden.
Ein Anspruch auf Erhalt der Zufahrt eines Grundstücks besteht nur dem Grunde nach. Kann eine bestehende Zufahrt nicht mehr aufrecht erhalten werden, ist die Anbindung der relevanten Grundstücke anders zu gewährleisten. So liegt es hier. Die Erschließung des Grundstücks bleibt gesichert und erfolgt über das Flurstück 9/9.

Übernahmeanspruch Wohngebäude

Der Übernahmeanspruch wegen „schwerer und unerträglicher“ mittelbarer Beeinträchtigung setzt grundsätzlich den Antrag des Grundstückseigentümers im Planfeststellungsverfahren voraus. Der Antrag liegt mit den Einwendungen vom 28.12.2018 und 28.02.2020 vor.
Im Planfeststellungsbeschluss ist über den Antrag dem Grunde nach zu entscheiden. Über die Höhe des Anspruchs auf Entschädigung, d.h. der Grundstückswert, ist in der gütlichen Verhandlung bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 19a FStrG zu entscheiden.
Der Entscheidung zur Übernahme der Wohnung durch den Vorhabenträger liegt die Prüfung zu Grunde, ob es dem Eigentümer und seiner Familie zumutbar ist, im betroffenen Objekt auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens weiter zu wohnen.
Das Grundstück liegt am Rande des „Hafengewerbegebietes Süd“ der Stadt Wolgast. Durch 1.

Änderung des Bebauungsplanes Nr. 14 „Hafengewerbegebiet Süd“ Stadt Wolgast sind gemäß § 8 Abs. 3 Punkt 1 BauNVO das Wohnen u.a. für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, zulässig. Diese Nutzung ist durch den Einwender in Anspruch genommen. Er wohnt in dem Gebäude.

Die Zumutbarkeitsbewertung zieht diverse Aspekte bei, die auf die Wohnqualität in einem Haus einwirken:

1. Verschlechterung der städtebaulichen Situation des für Wohnnutzung zulässigen Grundstückes. Erdrückende Wirkung des Brückenpfeilers 50 und Überführung der geplanten Trasse der B 111/ Brücke (BW 5), dass die eine künftige Wohnnutzung unzumutbar wird.

Die hier zu betrachtenden Aspekte sind die Wirkung des Bauwerks als Überführungsbauwerk der Trasse einer Bundesstraße, die Lage des Pfeilers 50 sowie Sekundärerscheinungen wie Verschattung und Erscheinungsbild des zukünftigen Wohnumfelds mit nachziehenden mittelbaren Einwirkungen. Konkret zeigt sich das so:

Durch das geplante Bauvorhaben wird das nordwestlich gelegenen, bewohnbare Grundstück nachhaltig in der Lage verändert. Die geplanten Trasse der B 111 verläuft im zu betrachtenden Bereich auf einem Brückenbauwerk in 38 m Höhe. Auf dem Brückenbauwerk ist eine Lärm- und Irritationsschutzwand vorgesehen (Gesamthöhe 4 m über Fahrbahn), wobei die obersten 2 m transparent gestaltet werden sollen.

Im Abstand von ca. 9 m / max. 10 m zum betrachtenden, hier relevanten Gebäude Lotsenstraße 2 wird der Brückenpfeiler Achse 50 errichtet.

Um das tatsächlich bauliche Gesamtbild in einen rechtlichen Kontext zu stellen, hat die Planfeststellungsbehörde v.a. in der Rechtsprechung Hinweise gefunden und für sich in Anspruch genommen, die die Zumutbarkeitsgrenze umreißen.

Es ist in der Rechtsprechung zwar anerkannt, dass die erdrückende Wirkung einer Anlage dazu führen kann, dass die weitere Nutzung eines benachbarten Wohnhauses zu Wohnzwecken unzumutbar erscheint; so schon BVerwG 4 A 44/00 vom 06. Juni 2002; juris; s. auch NVwZ 2003,209.

Die mit dem Bauvorhaben erzeugte Situation der Lage des Wohngrundstücks entspricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der Fallkonstellation, die zur o.g. Entscheidung des BVerwG vom 06. Juni 2002 geführt hat: Böschungen, Stützmauern, Brückenwiderlager können auf ein Wohngrundstück eine derart erdrückende Wirkung haben, dass eine künftige Wohnnutzung unzumutbar wird.

Die Unzumutbarkeit der Wohnnutzung durch Errichtung benachbarter baulicher Anlagen wird in weiterer höchstrichterlicher Rechtsprechung behandelt, auf die in der vorliegenden Abwägung der Planfeststellungsbehörde Bezug genommen wird:

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 10. September 2007 – 22 B 06.2707 –, juris

RdNr 14 („Wucht einer Mauer“ mit erheblicher Verschattungswirkung v.a. im Winter)

Dies kann nur im jeweiligen Einzelfall beurteilt werden.
Der Brückenpfeiler wird ca. 9 m neben dem Wohnhaus errichtet und erreicht eine Höhe von 38 m bei einem Format von 11,6 x 16 m.
In der Rechtsprechung findet sich, dass eine rechtserhebliche erdrückende Wirkung bei Abständen von hohen baulichen Anlagen von ca. 28 m zu Wohngebäuden nicht mehr in Betracht komme (OVG NW vom 6.6.1990, DVBl 1991, 389/391), wohl aber bei diesbezüglichen Abständen von 7,5 m; BGH vom 08. November 1979; DVBl 1980,285.
Mit 9 m Abstand des beschriebenen Pfeilers befindet sich das Vorhaben im rechtlich erheblichen Raum zur Feststellung einer Unzumutbarkeit.

Neben der tatsächlichen Baulichkeit durch den Pfeiler wirkt das Vorhaben wegen der Überspannung des Grundstücks für die geführte Trasse auf der Brücke. Die Wirkung ist im wahrsten Sinne des Wortes erdrückend, weil sich eine massive Baulichkeit stets und ständig über den Köpfen der Bewohner befindet und nicht ausgeblendet werden kann.

Zusätzlich wird in der zitierten Entscheidung BVerwG 4 A 44/00 auf Zutritt von Licht und Luft hinsichtlich der Zumutbarkeit der Wohnnutzung eingegangen. Um sich diesen Aspekt als weitere Bewertungsgrundlage zu erschließen, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger zu weiterführenden Untersuchungen angehalten.
Für den notwendigen Zutritt von Licht und Luft können als Bemessungsgrundlage zwar die Abstandsvorschriften des Bauordnungsrechts eine Beurteilungshilfe darstellen.
Sie helfen allerdings abschließend belastbar nicht weiter. Auch nach der Rechtsprechung bestehen keine festen prozentualen Obergrenzen für die Zumutbarkeit einer Verschattung.
In dem Urteil des BVerwG vom 23.05.2005 - Az.: 4 A 4.04 - zur A 72, werden relative Veränderungen in den Besonnungszeiten von 13 % bis 17 % in den Wintermonaten als nicht relevant eingeschätzt. Änderungen von 30 % werden jedoch als relevant angesehen. Das bedeutet aber nur, dass solche Veränderungen im Rahmen einer planerischen Abwägung zu berücksichtigen sind.
Ob die Veränderungen der Verschattungssituation zumutbar sind, ist hingegen von dem Planungsträger einzelfallbezogen zu bestimmen.
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Planungsträger somit die Auswirkungen seiner Planung auf die Verschattungssituation mit anderen Interessen (Lärmschutz, Landschaftsbild u. ä.) abzuwägen (siehe Urteil im Rahmen einer Bauleitplanung am OVG Münster 2 D 27/11 NE, Urteil vom 06.07.2012–, Rdnr. 70 ff.).

Die Wohnqualität eines Wohnhauses kann aber auch schon dann erheblich oder sogar unzumutbar beeinträchtigt sein, wenn in den sonnenarmen Wintermonaten, in denen das Sonnenlicht als besonders wertvoll empfunden wird, die Sonneneinstrahlung durch verschattende Bauten wesentlich verringert wird.
Die Grenze der Zumutbarkeit einer Verschattung ist jedenfalls dann überschritten, wenn die Besonnung in den Wintermonaten um eine Drittel reduziert wird (BVerwG 4 A 4.04, Urteil vom 23. Februar 2005, juris Rdnr. 58; Hessischer VGH 2 C 2165/09, Urteil vom 17. November 2011, juris Rdnr. 76).

Zur Prüfung der Verschattungssituation des Wohnhauses Lotsenstraße 2 im Istzustand und im Planfall durch Trasse und Pfeiler 50 hat der Vorhabenträger das Fachgutachten vom Juni 2020 der Lohmeyer GmbH eingeholt.
Betrachtet wurden unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen Bedingungen mit vorhandenen Laubbäume und Sträuchern drei Untersuchungspunkte:

Punkt 1: Ostfassade, südliche Eingangstür
Punkt 2: Südfassade
Punkt 3: Ostfassade unter Dachüberstand

Die Betrachtung erfolgte nach den Kriterien der DIN 5034 „Tageslicht in Innenräumen“ (Stand Juli 2011) und den Beurteilungskriterien der EN 17037:2018.

Die DIN 5034 setzt als minimal erforderliche mögliche Sonnenscheindauer 4 Stunden (h) am 21.03. und 23.09. (Tag- und Nachtgleiche) bei einem Höhenwinkel von mindestens 6 Grad in Fenstermitte und als Winterkriterium 1 Stunde am 17. Januar bei einem Höhenwinkel von mindestens 6 Grad in Fenstermitte voraus, um eine zumutbare Wohnnutzung zu erlauben.
Das in der DIN 5034 genannte Kriterium „4 Stunden am 21.03.“ kann im Planfall an keinem der betrachteten Fenster eingehalten werden, da das Brückenbauwerk selbst an diesem Tag zu einer starken Verschattung führt. Diese starke Verschattung von 30 % oder mehr betrifft nur ca. 2 Monate im Jahr. Dies wurde anhand der Ergebnisse für Punkt 2 ermittelt. In den besonders bedeutsamen Wintermonaten liegen die Reduktionen der möglichen Besonnungszeiten durch das Bauvorhaben im Mittel bei 14 %.
Es ist bekannt, dass die DIN 5034 für städtebauliche Belange erstellt wurde. Das Regelwerk dient dazu, wohnhygienische Mindeststandards zu definieren. Für Brückenbauwerke, wie hier vorliegend, wird sie nur sinngemäß angewendet und ist aber nicht direkt für diese Art der baulichen Hindernisse erstellt.
Die DIN-Werte geben somit nur eine erste Orientierung für eine ausreichende Besonnung.

Im Jahr 2019 wurde die europäische DIN-Norm „Tageslicht in Gebäuden; Deutsche Fassung EN 17037:2018“ veröffentlicht. Die Betrachtung der möglichen direkten Besonnung für Wohnräume weicht in einigen Aspekten von den Regelungen der DIN 5034 ab. Das betrifft zum einen den Ort der Besonnungsermittlung, der an die Innenseite der Fensterwand zu legen ist und zwar vertikal gesehen nicht mehr zwingend in Fenstermitte. Weiter wird eine Besonnungsdauerermittlung ab einem Höhenwinkel für ca. 11 Grad für Deutschland angegeben. Außerdem haben sich die Beurteilungskriterien geändert, die in der DIN EN 17037 als Empfehlungen benannt werden. Für einen Wohnraum einer Wohnung sollte an einem ausgewählten Datum zwischen dem 1. Februar und dem 21. März eine direkte Besonnung möglich sein, die bei einer Besonnungsdauer von 4 Stunden/Tag als hoch, bei 3 Stunden / Tag als mittel und bei 1,5 Stunden / Tag als gering bezeichnet wird.
Der 17.01. wird nicht mehr mit betrachtet.
Die Auswertung nach der Richtlinie DIN-EN 17037 erfolgte ebenfalls für alle drei näher betrachteten Untersuchungspunkte am 01.02., am 01.03. und am 21.03.
Im Istzustand wird an allen betrachteten Punkten die mögliche Besonnungsdauer als „hoch“ angesehen. Dies ist dadurch bedingt, dass die mögliche Besonnungszeit am 01.03. und 21.03. an allen drei Punkten mindestens vier Stunden beträgt.
Nach neuer DIN-EN 17037 wird die mögliche Besonnung von Punkt 2 auch im Planfall als „hoch“ eingeschätzt, wenn auch die Zeiten im Vergleich zum Istzustand um 8% abnehmen. An den Punkten 3 und 4 verringert sich die Besonnungssituation von „Hoch“ im Istzustand auf „Mittel“ (3 Stunden) im Planfall.

Der transparente Teil der Lärmschutzwand spielt für die Besonnung des betrachteten Wohnhauses zwischen 01.02. und 21.03. (Stichtage der DIN-EN 17037) keine Rolle, wird aber die Helligkeit in den betroffenen Räumen im gesamten Jahr verbessern. Die Verbesserung der Helligkeit entspricht jedoch nicht dem Kriterium Besonnung.

In Auswertung der Gutachten steht fest, dass sich der sogenannte Zutritt von Sonnenlicht auf das Wohnhaus des Einwenders erheblich nachteilig verändert. Nach den Maßgaben der DIN 5034 wird die Zumutbarkeitsschwelle unterschritten, nach der DIN-EN 17037 verbleibt ein als „mittel“ eingestuftes Maß der Besonnung. Die Ausrichtung der DIN als Maß für Städtebauprojekte nimmt zwar keine Brücken/Trassen von Straßen in den Fokus, zielt jedoch darauf ab, die benachbarte Gebäudenutzung, die durch „irgendein“ Bauprojekt beeinträchtigt wird, einzustufen. Insofern kann es nicht rechtserheblich darauf ankommen, dass lediglich Hochbauten nach Baurecht als Sonnenlicht nehmende Projekte berücksichtigt werden, sondern auch solche Bauwerke wie vorliegend die Straße als Infrastrukturvorhaben. Die Verschattungswirkung auf den Nachbarn ist es, worauf es ankommt, weshalb das Ergebnis der Beurteilung nach DIN 5034 als

entsprechend belastbar herangezogen wird. Die Bewertung nach DIN-EN 17037 hilft dem Negativergebnis nach DIN 5034 nicht so überzeugend ab, als dass mit den danach festgestellten Veränderungen, die auch nur zum „Mittel“ führen, die Zumutbarkeit unstreitig angenommen werden darf.
Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass in der Gesamtschau der beiden Normen, projiziert auf das gegenständliche Gebäude, die erheblich negativen Effekte der Verschattung durch das Vorhaben haben, dass die Unzumutbarkeit der zukünftigen Nutzung als Wohnung festgestellt werden kann.

Hinzu kommt die befundene erdrückende Wirkung durch die Nähe und Massivität des Brückenpfeilers sowie die Überspannung mit dem dominierenden Brückenbauwerk insgesamt. Das Zusammenkommen dieser beiden Aspekte trägt bereits die Entscheidung der Unzumutbarkeit und der Verpflichtung zur Übernahme durch den Vorhabenträger.

2. Beeinträchtigung des Ausblicks in die freie Landschaft, Verlust der uneinsehbaren Lage des Grundstückes.

Optische Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf das Grundstück sind wegen der Vorbelastung durch die besondere Lage im Gewerbegebiet am Bahnhofs-/ Hafengelände nicht entscheidungsrelevant. Das Blickfeld wird aber zukünftig durch Brücke und Brückenpfeiler zusätzlich beeinträchtigt.
Die Befürchtung des Verlustes der uneinsehbaren Lage des Grundstückes, die durch den Einwender des Weiteren vorgetragen wurde, wird in die Beurteilung zum Erfordernis der Übernahme nicht eingestellt. Die Trasse der B 111 verläuft in einer Höhe von 38 m und ist mit einer 4 m hohen Lärm- und Irritationsschutzwand versehen. Das Grundstück ist von der Trasse/ Brücke der B111 somit nicht einsehbar

3. Technisch nicht beherrschbarer Gefahren, die von der in ca. 38 m Höhe überführten Straße ausgehen.

Auch die Befürchtung, durch herabfallende Teile von der Brücke geschädigt zu werden, werden ebenfalls nicht als tragend in die Entscheidung eingestellt. Die Brücke wird mit einer 4 m (über Gradiente) hohen Lärm- und Irritationsschutzwand versehen. Es ist davon auszugehen, dass technisch nicht beherrschbare Gefahren durch den Betrieb der Straße und die Wartung /Prüfung der Brückenkonstruktion weitestgehend auszuschließen sind.

Zum geltend gemachten Übernahmeanspruch hinzu kommt das Ergebnis der Planfeststellungsbehörde aus der Bewertung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorha-

bens auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit in der UVP, Verweis auf Entscheidung 1.3.1 und Abwägung Punkt 3.2.4.1.
Die Nutzung des Gebäudes zum Wohnen, die dem Betriebsinhaber des im Gebäude zulässigen Gewerbes eingeräumt ist, und von welcher tatsächlich Gebrauch gemacht wird, ist nach umweltrechtlicher Einschätzung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch nach UVPG der Gesundheit des Menschen nicht mehr zuträglich, sobald das Vorhaben gebaut wird und in Betrieb geht.
Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die Einwirkungen des Vorhabens erheblich sind. Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zur Reduzierung der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zum Schutz des Menschen sind nicht möglich.
Die Vollziehung des stattgegebenen Übernahmeanspruchs bringt nunmehr die Bewältigung der festgestellten verbliebenen erheblich nachteiligen Umweltauswirkung und erfüllt somit den bis dahin offen gebliebenen Auftrag aus der UVP.

Fazit:
Nach umfassender Prüfung der zu erwartenden Beeinträchtigungen des Grundstückes durch das geplante Bauvorhaben kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es für den Eigentümer und seine Familie unzumutbar ist, nach Fertigstellung des Bauvorhabens dort weiter zu wohnen.
Auf den Flurstücken 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast mit unmittelbar dort zu errichteten Pfeiler 50 wird auf das Wohngebäude wird eine erdrückende Wirkung und eine nicht mehr zuträgliche Verschattungswirkung erzeugt, was eine dauerhafte Nutzungsbeeinträchtigung und Wertverlust des Grundstückes von sehr hoher Bedeutung mit sich bringt.

Die erheblich nachteilige Wirkung des Vorhabens auf das Grundstück des Einwenders übersteigt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Zumutbarkeitsschwelle zugleich nach UVPG.
Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die wohnliche Nutzung des Grundstückes sind weder vermeidbar noch zu mindern. Sie können nur durch Übernahme durch den Vorhabenträger mit entsprechender Entschädigung des Einwenders gelöst werden.
Nach aktueller Rechtssprechung ist der Übernahmeanspruch wegen „schwerer und unerträglicher“ mittelbarer Beeinträchtigungen eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.
Dem Antrag auf Gesamtübernahme des Grundstückes bestehend aus den Flurstücken 9/8 und 5/52 der Flur 11 Gemarkung Wolgast wird auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG unter dem Gesichtspunkt der starken Beeinträchtigung der wohnlichen Nutzung entsprochen.
Die Übernahmeverpflichtung befindet sich unter Ziffer 1.3.1 dieses Beschlusses.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde schränkt das Bauvorhaben die gewerbliche Nutzung des Grundstückes jedoch nicht ein. Eine gewerbliche Nutzung, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfolgt, wäre auch unter Berücksichtigung der besonderen Lage des Grundstückes im Gewerbsgebiet nach der Fertigstellung des Bauvorhabens wieder möglich.

Über die aus dem Übernahmeanspruch resultieren Entschädigungsansprüche ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden. Sie sind im nachfolgenden Entschädigungs- und Grunderwerbsverfahren zu prüfen und zu verhandeln. Dazu wird auf die allgemeinen Ausführungen zum rechtlichen Ausgangspunkt unter Punkt 3.2.6 verwiesen.

P 07

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstückes 13/4 der Flur 11, Gemarkung Wolgast. Das Grundstück (Gebäude - und Freifläche) hat eine Größe von 2.189 m² und ist nicht bebaut. Die Eigentümerin macht einen Verstoß gegen Artikel 14, Abs. 1 Grundgesetz geltend.
Auf dem Grundstück ist zur Errichtung und Unterhaltung des Brückenpfeilers 30 ein Erwerb von 200 m² und der vorübergehenden Inanspruchnahme von 726 m² sowie dauernden Beschränkung von 1.173 m² geplant.
Die Eigentümerin hat in der Einwendung die Gesamtübernahme des Grundstückes gefordert. Die von der Eigentümerin geplante Bebauung der Fläche für Wohnzwecke ist durch das Bauvorhaben und die dadurch verbleibende Restfläche nicht realisierbar.

Der Vorhabenträger hat mit Erwiderung und in der Erörterung die Gesamtübernahme des Flurstückes 13/4 der Flur 11, Gemarkung Wolgast erklärt und mit Deckblatt zu Unterlage 14.1 Blatt 4D und Unterlage 14.2. Seite 7D in die Planunterlagen aufgenommen.
Die von der Einwenderin beantragte Bereitstellung einer Ersatzfläche sowie die Ablösung der im Grundbuch eingetragenen Grundschuld wurde vom Vorhabenträger abgelehnt.
Hinsichtlich der Höhe der Entschädigung für den Grundstückserwerb hat der Vorhabenträger auf das dem Planfeststellungsfahren nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Mit der Übernahmeerklärung des Vorhabenträgers für Grundstück 13/4 der Flur 11, Gemarkung Wolgast, ist dieser Teil der Einwendung erledigt.
Ein Anspruch auf Ersatzlandgestellung wird jedoch nicht festgestellt. Der Anspruch wird an dieser Stelle zurückgewiesen.
Der Anspruch auf Ersatzland ist gemäß § 100 Abs. 1 BauGB nur gewährt, wenn der Eigentümer auf das Ersatzland zur Sicherung seiner Berufs- bzw. Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist.

Ein Angewiesensein der Eigentümerin auf das Ersatzland wird dann vorliegen, wenn ohne die Ersatzlandentschädigung die Erfüllung seiner Aufgaben vereitelt oder ernsthaft gefährdet wäre. Das ist hier nicht der Fall. Das überplante Grundstück diente der Eigentümerin bisher nicht zur Berufs- bzw. Erwerbstätigkeit.

Die Entschädigung für den Rechtsverlust und andere Vermögensnachteile für den Erwerb des Grundstückes erfolgt nach entschädigungsrechtlichen Bestimmungen und wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren geregelt. Der Anspruch auf Ablösung eines Grundpfandrechtes ist privatrechtlicher Natur und richtet sich gegen den Betroffenen. Er wird grundsätzlich nicht im Entschädigungsverfahren mitgeregelt.
Die Forderung der Eigentümerin auf Ablösung der Grundschuld wurde von Vorhabenträger zu Recht zurückgewiesen.

Die Einwenderin erklärte in der Erörterung, ihre Einwendung habe sich durch Zusage des Vorhabenträgers, das gesamte Grundstück zu erwerben, erledigt.
Die Gesamtübernahme des Grundstückes hat der Vorhabenträger mit den Deckblättern Unterlage 14.1 Blatt 4D und Unterlage 14.2 Seite 7D eingearbeitet. Die Deckblätter sind planfestgestellt.

P 21

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstückes 77/3 und Miteigentümer des Flurstückes 75/1 der Flur 1, Gemarkung Wolgasterfähre. Eine eigentumsrechtliche Betroffenheit dieser Flurstücke liegt nicht vor. Der Einwender befürchtet erhebliche Lärmbelästigungen durch das geplante Bauvorhaben, insbesondere durch Dammlage der Ortsumgehung im Bereich zwischen den Bauwerken 7 und 8 (Usedomer Seite).

Der Vorhabenträger verweist in seiner Erwiderung darauf, dass im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11) für sämtliche angrenzende Bebauungen im Nahbereich des Bauvorhabens die zu erwartenden Immissionspegel ermittelt und mit den zulässigen Grenzwerten verglichen worden seien.
Die Flurstücke 77/3 und 75/1 der Flur 1, Gemarkung Wolgasterfähre, befinden sich außerhalb des Einflussbereiches des geplanten Bauvorhabens. Die Lärmpegel liegen für den Tag unter 49 dB(A) und für die Nacht unter 45 dB(A) und somit unter den Immissionsgrenzwerten in reinen und allgemeinen Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten mit 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht.

Bei Unterschreitung der o.g. Immissionsgrenzwerte bestehe entsprechend §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung kein Anspruch auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Beeinträchtigungen liegen somit in dem vom Gesetzgeber definierten zumutbaren Bereich.

Der Einwender ist trotz ordnungsgemäßer Einladung zur Erörterung nicht erschienen.
Die Einwendung wird mit Bezug auf die zutreffenden Ausführungen des Vorhabenträgers in seiner Erwiderung und auf die rechtmäßige Planunterlage 11 in der planfestgestellten Fassung zurückgewiesen.

Weiterhin ist der Einwender Miteigentümer des Flurstückes 150/6 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow auf dem eine bauzeitliche Inanspruchnahme von 105 m² geplant ist. Gegen die vorübergehende Inanspruchnahme dieser Teilfläche wurden keine Bedenken erhoben.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).
Die Entschädigungsfragen sind Gegenstand des dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

P 24

Die Einwenderin P 24 wird vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Dirk Wolter mit Sitz in Rostock. Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Inanspruchnahme der Flurstücke 139 und 2/2 der Flur 11 Gemarkung Wolgast, die im Eigentum der Einwenderin stehen.

<u>Eigentum</u>

Der Vorhabenträger hat durch Erwiderung mitgeteilt, dass auf Grund der Einwendung die Planung geändert wird. Auf die geplante dauernde und vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Einwenderin wird verzichtet.
Die Eigentümerin erklärte nach Erhalt der Erwiderung des Vorhabenträgers die Einwendung als erledigt und teilte gleichzeitig einen Eigentumswechsel für die o.g. Flächen mit.

Die Grundstücke wurden im Mai 2019 an die Geschäftsführer des Gewerbebetriebes – Boots- und Yachtreparatur, Winterlager für Boote und Yachten- verkauft. Der Betrieb nutzt die Flurstücke als Betriebsfläche.
Die neuen Eigentümer erklärten, dass sich die Einwendung der Voreigentümerin, die ihnen bekannt ist, durch die Planänderung des Vorhabenträgers und Verzicht auf die ursprünglich geplante Inanspruchnahme von Teilflächen der Grundstücke bis auf die nachfolgenden Probleme erledigt hat.

Erschütterungen

Die (neuen) Eigentümer tragen vor, dass sie Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes durch Erschütterungen während der Bauzeit v.a. bei Rammarbeiten für Brückenpfeiler 70 des Bauwerks 5 sowie der zu errichtenden Uferwand auf der anliegenden Fläche befürchten.
Die befürchtete Beeinträchtigung wird auch für das Werftgebäude/ die Gebäude der Firma überhaupt geltend gemacht.

Die Befürchtungen konnten durch die Erwiderung des Vorhabenträgers nicht entkräftet werden.
An der Forderung der Voreigentümerin, dass Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden sollen, wird festgehalten. Der Vorhabenträger hat mit Erwiderung und Erörterung die Beweissicherung zugesagt.
Weiterhin wurde im Rahmen der Erörterung die sensiblen Betriebsanlagen des Gewerbebetriebes konkretisiert und mit Fachinformationen untersetzt. Die Betriebshalle ist mit zwei Krananlagen für 10 t bzw. 5 t Traglast ausgerüstet. Die Krananlage ist an den Hallenpfeilern verankert.
Die novellierten Krananlagen müssen im Lot bleiben. Erschütterungen während der erforderlichen Rammarbeiten bzw. Absenkungen des Grundstückes können zur Beeinträchtigung dieser Krananlagen führen.
Der Vorhabenträger hat zugesagt, nach Kenntnis der detaillierten technischen Daten der Krananlage, die von den Betroffenen bereitgestellt werden, bei der Bauausschreibung entsprechende Maßnahmen zu Minderung der Vibration durch die Rammarbeiten zu prüfen und vorzusehen.
Auf die Nebenbestimmung Punkt 1.5.12.5 wird verwiesen.
Mit der Nebenbestimmung wird der Besorgnis erheblicher Schäden durch Rammarbeiten und dadurch erzeugter Erschütterungen abgeholfen.

Baustaub

Die Einwender tragen vor, nachteilige Beeinträchtigung des Betriebes und der dort gelagerten Boote während der Bauzeit durch Baustaub zu befürchten, die sie abwenden möchten.
Der Vorhabenträge erklärt in seiner Erwiderung, dass mit einer großen Beeinträchtigung durch Baustaub nicht zu rechnen sei bzw. entsprechende Maßnahmen zur Minderung vorgesehen werden.
Zur Sicherstellung der Minderung von Baustaubemissionen wird dem Vorhabenträger per Nebenbestimmung aufgegeben, geeignete Maßnahmen durchzuführen.
Mit der Nebenbestimmung wird der Einwendung in diesem Aspekt abgeholfen.
Dazu wird auf Nebenbestimmung Punkt 1.5.12.4 wird verwiesen.

Mobile Strahlhalle

Auf dem am Betriebsgelände angrenzenden Flurstückes 5/56 der Flur 11, Gemarkung Wolgast

befindet sich gegenwärtig eine zum Betrieb gehörende mobile Strahlhalle mit fester Bodenplatte.
Die Nutzung der Teilfläche des Flurstückes 5/56 ist durch Pachtvertrag mit der Stadt Wolgast gesichert.
Die Planung sieht eine vorübergehende Inanspruchnahme des gesamten Flurstück 5/56 während der Bauzeit als Lagerfläche für Baumaterial vor. Die Einwender fordern, die von ihnen genutzte mobile Strahlhalle und das dazu gehörige Gelände nicht für das Vorhaben zu überplanen, da diese betriebliche Einrichtung für die Existenz des Betriebes essenziell sei. Auch vorübergehend während der Bauzeit könne auf die Nutzung der mobilen Strahlhalle kann nicht verzichtet werden.

Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass das bestehende Pachtverhältnis nicht bekannt gewesen sei. Es sei allerdings mittlerweile auf Nachfrage bei der Stadt Wolgast bestätigt und durch Vorlage des Pachtvertrages durch die Pächter nachgewiesen.
Der Vorhabenträger hat das Anliegen geprüft und verzichtet auf die vorübergehende Inanspruchnahme der Teilfläche des Flurstückes 5/56 im Bereich der mobilen Strahlhalle. Eine entsprechende Umplanung wurde vorgenommen. Dazu wird auf die Deckblätter zu Unterlage 14.1 Blatt 4D und 14.2 Seite 9D verwiesen.
Mit diesem Verzicht erklären sich die Einwender einverstanden. Durch Planänderung hat sich die Einwendung zu diesem Punkt erledigt.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Geschäftsführer im Rahmen der Bauvorbereitung und Baudurchführung regelmäßig zu kontaktieren
Dazu wird auf Nebenbestimmungen Punkt 1.5.2 und 1.5.3 wird verwiesen.

P 12 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast
Der Einwender hat als Mitglied des Vorstandes des Kleingartenvereins „Belvedere“ e.V. Wolgast eine Einwendung hinsichtlich der Inanspruchnahme von Kleingärten im Bereich der KGA „Belvedere“ gemacht.
Beantragt wird die Übernahmen der Kleingärten Nr. 239 bis 242 durch den Vorhabenträger. Der Kleingarten Nr. 239 werde gegenwärtig noch bewirtschaftet. Die Nutzung der anliegenden Gärten 240 bis 242 sei bereits in den letzten Jahren nach Vorverhandlungen zum geplanten Bauvorhaben aufgegeben.
In dem leergezogenen Bereich der KGA sei auch nur noch der Kleingarten Nr. 239 nutzbar und wäre bei Fortbestand der Nutzung gesondert durch Versorgungsleitungen zu erschließen.

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen hinsichtlich des Abbruchs der Gärten Nr. 239 bis 242 ergänzt und die Planung durch Deckblatt Unterlage 7, Blatt 4D geändert.
Durch Planänderung hat sich die Einwendung zu diesem Punkt erledigt.

Durch Einwendung und in der Erörterung wurde weiterhin auf Probleme der Versorgung mit Strom und Wasser der im Bestand verbleibenden Gärten der KGA „Belvedere“ sowie der südlich des Bauvorhabens liegenden Kleingartenanlagen „Am Ziesaberg“, „Waldessaum", „Sonnenhang" verwiesen. Im Bestand vorhandene Versorgungsleitungen waren aus der Planung nicht ersichtlich.
Die Stromversorgung der südlich des Bauvorhabens liegenden Kleingartenanlagen „Am Ziesaberg“, „Waldessaum", „Sonnenhang" und der Parzellen 243-252 der Kleingartenanlage „Belvedere” sei zu gewährleisten.
Südlich des Bauvorhabens ist die Wasserversorgung der Parzellen 243-252 der Kleingartenanlage „Belvedere” zu sichern.

Der Vorhabenträger hat durch Erwiderung und in der Erörterung die Gewährleistung der Stromversorgung Gartenanlagen zugesichert. Die baulichen Maßnahmen zu den Leitungsumverlegungen werden in den Bauvertrag für die OU Wolgast aufgenommen und nach Absprache mit den Vertretern der Kleingartenanlage durchgeführt.
Zur Ermittlung der genauen Lage der Leitungen vor Ort sind Suchschachtungen vorgesehen.
Die im Bereich der Kleingartenanlage „Belvedere” vorhandenen Stromleitung wurde in den Plänen durch Deckblatt Unterlage 5 Seiten 28.1E, 28.2E und Unterlage 7 Blätter 3D, 4D ergänzt.
Die Stromleitung dient als Hauptanschluss für die Gartenanlage und ist keinem Versorgungsanbieter zuzuordnen. Diese Stromleitung ist im Rahmen der Baumaßnahme neu anzuschließen.
Der Vorhabenträger hat dies zugesagt.
Mit der Zusage erledigen sich die Sorgen hinsichtlich der Stromversorgung in der Gartenanlage.

Südlich des Bauvorhabens ist die Wasserversorgung der Parzellen 243-252 der Kleingartenanlage „Belvedere” zu sichern.
Das Vorhandensein dieser Versorgungsleitung für Wasser zu den Parzellen 243 – 252 war dem Vorhabenträger nicht bekannt.
Es wurde bisher angenommen, dass die Leitung außerhalb des Baubereiches verläuft.
Eine Betroffenheit der Wasserleitung kann durch die Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger hat die Trinkwasserleitung durch Deckblatt Unterlage 5 Seiten 28.1E, Unterlage 7 Blätter 4D ergänzt.
Damit erledigt sich die Besorgnis hinsichtlich der Wasserleitungen.

Darüber hinaus hat sich Vorhabenträger verpflichtet, rechtzeitig über den Baubeginn im Bereich der Gartenanlage zu informieren und vor Beginn der Bauarbeiten einen Vororttermin mit der zuständigen Bauoberleitung / Bauüberwachung und dem Planer durchzuführen zu dem die Vertreter der Gartenanlage eingeladen werden.
Es wird auf die Nebenenscheidung 1.5.3 zur Regelung rechtzeitiger Kenntnisgaben vor Baubeginn.

Die Einwendung hat sich durch Erwiderung, Zusagen des Vorhabenträgers und Planänderung erledigt.

P 03 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast

Der Einwender ist Mitglied des Kleingartenvereins Belvedere e. V. Wolgast. Er beantragt den Rückbau des Kleingartens 239 und begründet den Antrag damit, dass in der ursprünglichen Planung aus dem Jahre 2009 der Abbruch des Gartens 239 vorgesehen war.
Die Nutzung der anliegenden Gärten 240 bis 242 wurde bereits in den letzten Jahren nach Vorverhandlungen zum geplanten Bauvorhaben aufgegeben.
In dem leergezogenen Bereich der KGA ist nur noch der Kleingarten Nr. 239 nutzbar und wäre bei Fortbestand der Nutzung gesondert durch Versorgungsleitungen zu erschließen und durch Einfriedung zu sichern.
Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen hinsichtlich des Abbruchs der Gärten Nr. 239 bis 242 durch Deckblatt Unterlage 7, Blatt 4D ergänzt.
Durch Planänderung hat sich die Einwendung erledigt.

P 16 - Kleingartenverein „Belvedere“ e.V. Wolgast

Der Einwender ist Pächter des Kleingartens 181 in der Anlage Belvedere.
Die Einwendung richtet sich gegen die geplante, teilweise Inanspruchnahme des Kleingartens Nr. 181 von 5 m² dauerhaft und 28 m² vorübergehend während der Bauphase.
Der Einwender befürchtet, dass der Erholungswert seines Gartens durch die Verringerung der Gartenfläche und vor allen Dingen durch die Nähe des Brückenbauwerkes 5 sowie die Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe selbst über einen Zeitraum von ca. fünf Jahren nicht mehr vorhanden sein werde. Er beantragt die Übernahme des Kleingartens Nr. 181 im Rahmen der Baumaßnahme.
Der Vorhabenträger und Einwender haben im Erörterungstermin eine einvernehmliche Lösung vereinbart. Der Vorhabenträger hat die Übernahme des Kleingartens für die Bauzeit und die Entschädigung des Gartens 181 ab Beginn der Bauzeit zugesagt und die Planung mit Deckblatt

zu Unterlage 14.1 Blatt 4D geändert.
Die Gartenfläche kann ungenutzt während der Bauzeit bestehen bleiben bzw. wenn sich ein neuer Pächter für den Garten findet, neu zugeteilt bzw. arrondiert werden, um eine weitere gärtnerische Nutzung der verbleibenden Teilfläche zu ermöglichen. Eine Gesamtübernahme der verbleibenden Teilfläche lehnt der Vorhabenträger ab.

Die Einwendung hat sich durch die Zusage des Vorhabenträgers und Planänderung erledigt.
Die Planfeststellungsbehörde unterstützt die einvernehmliche Lösung zwischen den beiden Parteien. Rechtlichen Bedenken zur Vorgehensweise bestehen nicht.
Die Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahren und werden im nachfolgenden Grunderwerbs-/ Entschädigungsverfahren verhandelt.

P 17

Die Einwender, treten im eigenen Interesse und im Interesse ihres Vaters auf, der eigentumsrechtlich und in der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung seiner Flächen von dem geplanten Bauvorhaben betroffen ist.
Das Wohnhaus und die Betriebsstätte des Landwirtschaftsbetriebes befinden sich in unmittelbarer Nähe zur geplanten Trasse der OU Wolgast auf der Usedomer Seite.
Die geplante Inanspruchnahme nach durch Deckblatt geänderter Planung umfasst 5.684 m² Erwerb und 3.926 m² vorübergehende Inanspruchnahme und 804 m² dauernde Belastung (Leitungsrecht).
Die Einwendung wurde in Abwesenheit des Einwenders am 19.06.2019 erörtert, da die Einwender trotz ordnungsgemäßer Einladung zur Erörterung nicht erschienen sind.
Die Bitte um einen Ersatztermin per E-Mail vom 20.06.2019 hat die Anhörungsbehörde erst nach Abschluss der Erörterung privater Belange, die vom 18.06.2019 – 20.06.2019 in Wolgast stattgefunden hat, am 21.06.2019 erreicht.
Das Begehren wurde mit Verweis darauf, dass mit Beendigung des Erörterungstermins das Anhörungsverfahren abgeschlossen ist, abgelehnt.
Im Deckblattverfahren erfolgte keine Einwendung.
Die Einwendung ist als unerledigte Einwendung zu betrachten und zu entscheiden.
Ergänzende Erklärungen der Einwender unter Berücksichtigung der Erwiderung des Vorhabenträgers werden in die Abwägung eingestellt.
Die Einwendung richtet sich gegen die Nähe der geplanten Trasse der OU Wolgast zur Wohnbebauung und die damit verbundene befürchtete Lärmbeeinträchtigung.
In der Einwendung wird bemängelt, dass aus der Unterlage 11 – Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchungen – die vorhandene Wohnbebauung des Einwenders nicht ersichtlich sei

und keine Betrachtung der Lärmbeeinträchtigung des Wohnhauses durch die neue Trasse der Ortsumgehung und die bereits vorhandenen Straßen (alte B 111 und neuer Wirtschaftsweg) erfolge. Die Einwender befürchten wegen der Nähe zum Vorhaben eine Wertminderung (Wohnwertminderung) des Grundstückes durch Lärm.
Sie wenden sich außerdem gegen die geplante Inanspruchnahme von Flächen.
Sie seien nicht bereit, die überplanten Grundstücksteilflächen zu veräußern, weil selbst bei einer auskömmlichen Entschädigung keine neuen Flächen zur Sicherung des Einkommens aus Landwirtschaft in der Umgebung erworben werden können.
Zusätzlich werden die Flachen zersplittert und kleinteilig durch die Zerschneidung, was die Bewirtschaftung unwirtschaftlich macht.

Der Vorhabenträger verweist in seiner Erwiderung auf die schalltechnischen Berechnungen in der Unterlage 11 und die Nachvollziehbarkeit der Lage von vorhandener Bebauung und den geplanten Anlagen.
Aus den Planunterlagen ist die Bebauung des Betriebsgeländes, die außerhalb der Baufeldgrenzen liegt, zu entnehmen. Das Wohnhaus sei allerdings nicht gesondert gekennzeichnet und liegt ebenfalls außerhalb des Vorhabengebietes (Baufeldes).
Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen seien der Unterlage 11 auch für diesen Bereich zu entnehmen. Hinsichtlich der Lage des Wohnhauses könne sich an den Betriebsgebäuden orientiert werden, besonders seitens der Eigentümer dieses Betriebes, die mit den Verhältnissen vertraut sein sollten. Die ausgewiesenen schalltechnischen Berechnungen der Immissionsorte 67/68, 69/70 und 71 ermöglichen eine Beurteilung der Lärmbeeinträchtigung am Wohnhaus.
Der Vorhabenträger stellt dar, dass im Verlauf der OU Wolgast auf der Usedomer Seite keine Grenzwertüberschreitungen prognostiziert seien. Für den Bereich des Wohngebäudes liegen die berechneten Beurteilungspegel mit < 53 dB(A) für den Tag und < 46 dB(A) für die Nacht unterhalb des hier anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64 dB(A) bzw. 54 dB(A). Es werden sogar die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten. Somit sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
Eine Entschädigung für erhebliche Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm komme erst in Betracht, wenn zulässige Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktive – als vorrangig in den Blick zu nehmende – Schallschutzmaßnahmen nicht ergriffen werden. Hier fehle es an dem Sachverhalt.

Der Vorhabenträger stellt in seiner Erwiderung ausführlich die Grundstücksbetroffenheiten für die einzelnen Flurstücke der Einwender dar und erklärt, dass seiner Ansicht nach kein Anspruch auf Ersatzgestellung bestehe.

Die Einwendung wird vollumfänglich zurückgewiesen.
Die Einwender sind in die Lage versetzt worden, die Planungen in Bezug auf Ihr Eigentum und ihre Betroffenheit zu lesen und einander zuzuordnen.
Die Immissionsprognose hinsichtlich Lärm, Unterlage 11, weist aus, dass eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Lärm nach der 16. BImSchV nicht eintritt. Die Wohnlage der Einwender ist der Nutzungsart Dorf-/Mischgebiet nach BauNVO eingeordnet. Diese Einordnung ist korrekt.
Die prognostizierten Lärmwerte an den Immissionsorten der Wohngebäude der Einwender liegen sogar unterhalb der zulässigen, niedrigeren Grenzwerte für reine Wohngebiete.
Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 BImschG muss der Vorhabenträger nicht vorsehen.

Eine Betrachtung des Gesamtlärms – hier der neuen Ortsumfahrung B 111 und der Kreisstraße K 26 – kommt nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. 3. 1996 – BVerwG 4 C 9.95) dann in Betracht, wenn „der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die die Gesundheit gefährdet oder mit einem die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändernden, schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum verbunden ist“. Dies ist nach Ansicht des Gerichtes bei Schallbelastungen oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts der Fall.
Im vorliegenden Fall ist das auszuschließen. Im betreffenden Gebiet werden die Grenzwerte eingehalten. Eine Überschreitung der 70/ 60-Grenze kann nur auftreten, wenn die Vorbelastung schon bei ca. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts läge. Bei den vorliegenden Verkehrsbelastungen sind solche Pegel an der Bebauung nicht zu erreichen.
Als von sich aus vorgesehene lärmmindernde Maßnahme ist für die Trasse der B111 – OU Wolgast (Achse 26) ist, mit Ausnahme des Bereiches der Brücke über den Peenestrom (BW 5), eine lärmmindernde Fahrbahnoberfläche mit dem Korrekturwert
D_{StrO} = - 2 dB(A) für Streckenbereiche mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/h vorgesehen.
Fernere Geräusche des Verkehrslärms auf der neuen Peenebrücke (ohne den lärmmindernden Asphalt) wirken nicht zusätzlich auf die Gebäude der Einwender ein.
Auf der Brücke über den Peenestrom werden beidseitig 4 m hohe Kollisions- und Irritationsschutzwände errichtet.
Auf den unteren 2,0 m ist die Kollisionsschutzwand als Sicht- und Irritationsschutz ausgestaltet, so dass vorwiegend zwar optische aber auch akustische Störungen, die von Bewegungsreizen, Verkehrsgeräuschen, Lichtspiegelungen und Scheinwerferlicht auf der Brücke ausgehen, ausgeschlossen werden.

Das Ansteigen von Verkehrsgeräuschen durch die heranrückende Straße führt nicht zu einer Wertminderung des Restgrundstückes. Die Voraussetzung für die Anerkennung einer Wertminderung durch Lärm in Form sind zum einen eine Beeinträchtigung, die sich durch Grenzwertüberschreitungen herleiten ließe, und zum andren der Nachweis einer spürbaren Mehrbelastung bei der Nutzung des Außenwohnbereiches durch Verkehrslärm. Die spürbare Mehrbelastung ließe sich aus einem Lästigkeitsmaß herleiten.
Der Grad der Lästigkeit von Verkehrsgeräuschen kann als erreicht angesehen werden, wenn der Mittelpegel 50 dB (A) überschreitet. Spürbar ist die Mehrbelastung, wenn sich der Mittelpegel um mindestens 3 dB (A) erhöht. Das menschliche Ohr vermag geringere Veränderungen der Lautstärke (also Veränderungen um weniger als 3 dB(A)) nicht wahrzunehmen.
Ein fachplanerischer Ausgleichsanspruch wegen erhöhter Immissionen besteht nicht, da der Beurteilungspegel den anzuwendenden Immissionsgrenzwert nicht überschreitet.
Eine spürbare Mehrbelastung durch Zunahme um 3 dB(A) des vorhandenen Mittelpegels tritt auch nicht ein. Ein Anspruch auf Anerkennung einer Wertminderung trägt also nicht durch und wird daher nicht festgestellt.

Hinsichtlich der Forderung nach Ersatzland für die in Anspruch zu nehmenden Flächen hat die Planfeststellungsbehörde die Angaben des Vorhabenträgers anhand der Unterlagen und der Erwiderung für sich geprüft.
Von der Baumaßnahme betroffen sind Teilflächen der Flurstücke 120/1, 145, 146/2, 150, 151 und 153 der Flur 1, Gemarkung Sauzin und des Flurstückes 218 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow durch An- bzw. Durchschneidung der Flächen.
Das Flurstück 120/1 der Flur 1, Gemarkung Sauzin liegt westlich der Kreisstraße VG 26 und wird großflächig mit anliegenden Flächen in Schlageinheit bewirtschaftet. Die Erreichbarkeit ist durch Zufahrt von der Kreisstraße VG 26 gesichert.
In einer weiteren Schlageinheit werden die Flurstücke 145, 146/2, 150, 151 und 153 der Flur 1, Gemarkung Sauzin großflächig bewirtschaftet.
Die Flurstücke 150, 151,153 werden durch den Ausbau der Kreisstraße VG 26 angeschnitten und sind über die neue Zuwegung parallel zur Kreisstraße und Ackerzufahrt am Flurstück 151 erschlossen.
Dazu wird auf Deckblatt 6D zu Unterlage 7 verwiesen
Die Flurstücke 145 und 146/2, die Bestandteile der gleichen Schlageinheit sind, werden durch den Ausbau der Kreisstraße angeschnitten und durch die Trasse der neue B 111 durchschnitten. Die östlichen Teilflächen können in bewährter Weise weiterhin in der Schlageinheit bewirtschaftet werden. Die Erreichbarkeit ist über vorhandene Zuwegungen und die o.g. neue Zuwegung/ Zufahrt gesichert.

Die westlichen Teilflächen dieser Flurstücke werden durch Durchschneidung, wie auch anliegende Flurstücke, vom Schlag getrennt. Eine großflächige Bewirtschaftung ist aber weiterhin in Einheit mit anliegenden Flächen möglich. Die Zufahrt hat der Vorhabenträger zum Flurstück 145 durch Deckblatt 6D zu Unterlage 7 ergänzt. Unwirtschaftliche Restflächen entstehen nicht.
Das Flurstückes 218 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow wird durch die geplante Trasse der B 111 durchschnitten.
Die nördliche Teilfläche ist vom Betriebsgelände weiterhin, wie bisher erreichbar. Die südliche Teilfläche kann nur noch über den geplanten Wirtschaftsweg 1 und über benachbarte Flächen erreicht werden.
Im Entschädigungsverfahren ist vom Vorhabenträger zu klären, ob die südlichen Teilflächen der Flurstücke 218 und 207 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow in Schlageinheit weiter landwirtschaftlich genutzt werden können und die Erschließung durch ein Wegerecht bzw. eine Restflächenübernahme seitens des Vorhabenträgers erfolgt kann.

Die Entschädigungsfragen sind Gegenstand des dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).
Ein Antrag auf Entschädigung in geeignetem Ersatzland wurde nicht gestellt. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nach § 100 BauGB nicht, da durch die geplante Baumaßnahme ein existenzgefährdender Eingriff nicht zu befürchten ist. Ca. 2 % der betroffenen Flurstücke werden für das Bauvorhaben dauerhaft in Anspruch genommen. Die Einwender haben eine drohende Existenzgefährdung durch den Wegfall der genannten Teilflächen nicht geltend gemacht. Eine Existenzgefährdung ist bei dieser Größenordnung nicht per se anzunehmen. macht, so dass dieser Sachverhalt nicht von Amts wegen durch die Planfeststellungsbehörde gutachterlich geprüft wurde.

P 06

Die Einwender sind Eigentümer der Flurstücke 150/1 bzw. 151/2 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow. Eine eigentumsrechtliche Betroffenheit durch das Bauvorhaben liegt nicht vor.

Auf dem Grundstück 150/1 befindet sich das Haus Achterwiek, das teilweise gewerblich genutzt wird. Im Haus befinden sich die Wohnung der Eigentümerin sowie zwei Ferienwohnungen, die von der Eigentümerin an Feriengäste vermietet werden.
Auf dem Grundstück 151/2 befindet sich das Wohnhaus der Eigentümer und die Ferienpension Landhaus Teichgraf mit zwölf Ferienwohnungen und Ferienzimmern.

Die Einwendungen beinhalteten verschiedene Aspekte und werden sachlich getrennt betrachtet.

1. Beeinträchtigung durch Baulärm während der Baumaßnahme

Die Einwender befürchten während der Baumaßnahme Beeinträchtigungen des Pensionsbetriebes durch Baulärm und daraus entstehenden wirtschaftlichen Schaden durch ausbleibende Feriengäste und Schadensersatzansprüche von Feriengästen.
Die Einwender gehen davon aus, dass der Baulärm einerseits aus der Fertigstellung des Bauvorhabens resultiert und zum anderen durch den erhöhten Verkehrslärm durch bremsende und anfahrende Fahrzeuge auf der temporär anzulegenden Baustellenumgehung der B 111 in Richtung Wolgast erzeugt wird.
Existenzgefährdungen werden nicht gelten gemacht.
Die Zuwegungen zu den Grundstücken 150/1 und 151/2 am Ende der Baustrecke der B 111 Ortsumgehung Wolgast bleiben während der Bauzeit und auch nach Abschluss der Bauarbeiten bestehen und können entsprechend genutzt werden.

Der Vorhabenträger erwiderte zu diesem Aspekt mit Ausführungen zur Anwendung der gesetzlichen Grundlagen und dem geplanten Sachverhalt während des Baus der Straße in der Nähe der Liegenschaft Ferienhauswohnungen Häuser Achterwiek und Teichgraf.
In diesem Bereich seien vorrangig Streckenbauarbeiten und keine Rammarbeiten erforderlich.
Eine intensive Beeinträchtigung durch Baulärm in unmittelbarer Nähe der Grundstücke sei nicht zu erwarten.
Beeinträchtigungen durch Baulärm gehen schwerpunktmäßig von der Gesamtbaumaßnahme, insbesondere von den Arbeiten zur Herstellung des Brückenbauwerkes über den Peenestrom aus.
Die Planung stelle sicher, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden.
Bei Berücksichtigung der geplanten Minderungsmaßnahmen sei davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen durch Baulärm zu erwarten sind.

Um die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baulärm möglichst gering zu halten, sichert der Vorhabenträger zu, die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) vollständig zu berücksichtigen.
Er sehe außerdem den Einsatz von lärmarmen Bauverfahren und lärm- und emissionsarmen Baumaschinen zur Reduzierung der Geräusch-, Abgas-und Partikelemissionen vor und werde die Bauzeiten von 7 – 20 Uhr begrenzen. Die davor sowie danach notwendigen Vorbereitungszeiten werden als nicht lärmbeeinträchtigend eingeschätzt.

Mit den Ausführungen des Vorhabenträgers und der erfolgten Zusage erledigt sich die Einwendung bezüglich der Besorgnis, von Baulärm unzuträglich gestört zu werden.
Die Planfeststellungsbehörde legt darüber hinaus mittels Nebenbestimmung fest, dass die Einhaltung von Lärmschutz während der Bauzeit zu garantieren ist. Diese Nebenbestimmung erreicht damit alle potentiell Betroffenen, die nicht per Zusage eine Verabredung mit dem Vorhabenträger getroffen haben.
Es wird auf die Nebenbestimmung Punkt 1.5.12.1 und die Ausführungen zum Thema Lärmschutz unter Ziffer 3.2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vorhabenträger hat den Einwendern außerdem zugesagt, für den Beschwerdefall wegen Überschreitung der Lärmgrenzwerte einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen und sie über Beginn und Beendigung von Bauzeiten zu informieren.
Dazu wird auf die Nebenbestimmung Punkt 1.5.3 verwiesen.

2. Beeinträchtigung der Pensionsbetriebe hinsichtlich der Betriebswirtschaft

Die Einwender erwarten einen wirtschaftlichen Schaden für die Pensionsbetriebe durch Rückgang der Gästezahlen und Schadensersatzansprüche von Feriengästen während der Bauzeit.
In Verbindung mit den geplanten Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung durch Baulärm, hat der Vorhabenträger zugesichert, die betroffenen Einwender rechtzeitig über den Beginn und Ausführung der Baumaßnahmen zu informierten, s.o., damit die Einwender in die Lage versetzt werden, schadensmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wie zum Beispiel rechtzeitige Information der Stammgäste der Pensionen über vorübergehende Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Die Einwendung zu diesem Aspekt wird zurückgewiesen.
Grundsätzlich ist im Planfeststellungsbeschluss über Entschädigungsfragen nicht zu entscheiden. Dazu wird unter Punkt 3.2.6 - Rechtlicher Ausgangspunkt auf das nachfolgende Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren ausgeführt.
Das Ausmaß der Einwirkungen, das der Eigentümer auf Grund von Gesetzen oder Verordnungen hinnehmen muss, ist eine Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums. Im Ergebnis bedeutet das, dass grundsätzlich zwei Schwellen zu unterscheiden sind:

- die Enteignungsschwelle des Art. 14 Abs. 3 GG (schwere und unerträgliche Einwirkungen) und
- die Schwelle des Art. 14 Abs. 2, die als Erheblichkeitsschwelle bezeichnet werden kann (erhebliche, unverhältnismäßige, billigerweise unzumutbare Einwirkungen).

Ein Eingriff in Rechtspositionen (Eigentumsrecht), die in den Schutzbereich nach Art. 14 GG fallen, liegt nicht vor.

Fachplanerische Ausgleichsansprüche aus dem BImSchG und dem VwVfG setzen voraus, dass das Eigentum unverhältnismäßig oder im Verhältnis zu anderen ungleich in unzumutbarer Weise belastet wird (Art. 14 Abs. 2 GG).
Grundsätzlich setzt ein fachplanerische Ausgleichsanspruch wegen Baulärm eine unzumutbare Beeinträchtigung durch Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze voraus. Entschädigt werden kann nur die baubedingte Erhöhung, bei Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze für den Zeitraum der unzumutbaren Beeinträchtigung mindestens 70 dB(A) Tag bzw. 60 dB (A) Nacht.
Im vorliegenden Fall bestehen keine Anhaltspunkte, die auf eine Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle durch erhebliche, unverhältnismäßige, billigerweise unzumutbare Einwirkungen wegen Baulärm hinweisen.
Ein Ausgleichsanspruch wegen Beeinträchtigung des Ferienhausbetriebes durch Baulärm besteht nicht.
Auf Punkt 3.2.4.1 des Beschlusses wird verwiesen.

3. Beeinträchtigung durch Verkehrslärm nach Fertigstellung der Baumaßnahme.
In der Einwendung wird die Richtigkeit der in Unterlage 11 ausgewiesenen schaltechnischen Berechnungen angezweifelt.
Die Einwendung zu diesem Schwerpunkt wurde nach Erwiderung und umfassenden Erläuterungen des Vorhabenträgers zu den Lärmberechnungen im Erörterungstermin als erledigt erklärt.

4. verkehrsrechtliche Aspekte
Die private Zuwegung zu den Grundstücken der Einwender liegt hinter dem östlichen Ende der Baustrecke B 111 – Ortsumgehung Wolgast im Bereich der bestehenden B 111.
Die Grundstücke werden verkehrstechnisch durch zwei jeweils 5 m breite und dicht nebeneinander parallel verlaufende Zuwegungen zur B 111 erschlossen. Die Zuwegung zum Grundstück 150/1 erfolgt über das Flurstück 150/5. Die Zuwegung zum Landhaus Teichgraf erfolgt auf dem Flurstück 151/2.
Die Einwender befürchten in Größenordnung Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme, insbesondere eine weitere Verschlechterung der Sichtweiten beim Ein- und Ausfahren auf der Zuwegung zur B 111 sowie beim Überqueren der Fahrbahn der B 111 durch Fußgänger und Radfahrer. Die Sichtweiten seien bereits gegenwärtig (im Bestand vor Bau der OU) durch die Geländeprägung und den leichten Anstieg der B 111, insbesondere im Sommer, durch belaubte Bäume und hochgewachsenes Getreide oder teilweise witterungsbedingt eingeschränkt.
Dadurch komme es immer wieder zu Gefährdungssituationen im Bereich der Zuwegung zu den Pensionen.

Befürchtet wird eine zunehmende Beeinträchtigung der Sichtweiten durch die stärkere Linkskrümmung der neuen B 111 im Bereich des Knotens Ost. Die Einwender fordern unabhängig vom Baubeginn der Ortsumgehung Wolgast kurzfristig verkehrssicherheitstechnischen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote, im Bereich der Anbindung der Zuwegung an die B 111.

Der Vorhabenträger hat erwidert und erläutert, dass die Sichtweiten in der Planung geprüft wurden. Die technischen Richtlinien werden eingehalten. Das frei zu haltende Sichtfeld betrage 200 m bei einer Geschwindigkeit größer 70 km/h.
Die Sichthöhe werde sich durch den leichten Anstieg der neuen B 111 verbessern.
Der Vorhabenträger verweist zur Erläuterung auf die Unterlage 8 Blatt 10 (Höhenplan).
Durch Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich der Anordnung des Knotenpunktes Ost entstehe eine bessere Sichtweite. In Richtung östlicher Fahrbahn auf der Seite in Fahrtrichtung Wolgast werde sich an den jetzt vorhandenen Gegebenheiten nichts ändern.

Im Erörterungstermin wurde die Problemstellung umfassend diskutiert. Die verkehrsrechtlichen Aspekte und die Erwiderung des Vorhabenträgers wurde den Einwendern erläutert, v. a. dass die angesprochenen verkehrssicherheitstechnischen Maßnahmen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens der B 111 – Ortsumgehung Wolgast sind, da sie ursächlich nicht mit dem Bau der Ortsumgehung Wolgast im Zusammenhang stehen.

Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.
Eine Verschlechterung der Einfahrt-Ausfahrtsituation an der Zufahrt zu den Häusern tritt nach Planlage nicht ein. Baulich entstehe keine Situation zur Gefährdung der Verkehrssicherheit. Um der gegenwärtigen Lage eine potentielle Unfallstelle auszuräumen, wurden die Einwender an den Straßenbaulastträger der B 111 im Bestand (SBA Neustrelitz) und die untere Verkehrsbehörde (Landkreis Vorpommern-Greifswald) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat im weiteren Verfahren den zuständige Straßenbaulastträger für die Bestandsstrecke der B 111 sowie die zuständige Verkehrsbehörde über die dargestellten Verkehrssicherheitsdefizite informiert und um Prüfung der Angelegenheit ersucht.

P 22

Von der Einwenderin wurden zwei fristgerechte Einwendungen (registriert im Verfahren als P 22 und P 22.1) zum geplanten Bauvorhaben erhoben, wobei sich die erste Einwendung durch Zusendung entsprechender Planunterlagen durch die Anhörungsbehörde und durch die zweite Einwendung weitestgehend erledigt hat.

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Flurstücke 51, 52, 53, 54 und 55 der Flur 1 Gemarkung Sauzin auf denen eine dauerhafte Inanspruchnahme von Teilflächen (Erwerb und dauernde Belastung) durch das geplante Bauvorhaben vorgesehen ist. Die geänderte Inanspruchnahme von Teilflächen dieser Flurstücke im Rahmen des Anhörungsverfahrens wird mit den Deckblättern - Unterlage 14.1 Blatt 5 D und Unterlage 14.2, Seite 10 D planfestgestellt.
Auf die geplante Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 56, 57, 58 und 59 der Flur 1 Gemarkung Sauzin verzichtet der Vorhabenträger nach Planänderung der Flächeninanspruchnahmen für die Maßnahme 3 A_{CEF}. Dazu wird auf die Deckblätter Unterlage 14.1 Blatt 5 D und Unterlage 14.2, Seite 11 D verwiesen.

Die Einwendungen richten sich gegen die geplante Inanspruchnahme der Eigentumsflächen.

Nach umfassender Erörterung der geplanten und erforderlichen Inanspruchnahmen von Flächen sowie örtliche Besichtigung der Flächen im Beisein der Eigentümerin hat der Vorhabenträger die Planung geändert.

Die geplante dauernde Belastung von Teilflächen der Flurstücke 51, 52 und 53 der Flur 1 Gemarkung Sauzin für Stützen der Brückenpfeiler 90 und 100 wird im Einvernehmen mit der Eigentümerin in Erwerbsfläche ausgewiesen.
Für die artenschutzrechtlich zwingende Maßnahme 3 A_{CEF} **„**Ausbringen von Fledermauskästen und Vogelnistkästen für Höhlenbrüter als Ersatzquartiere“ hat der Vorhabenträger eine Lageänderung und Reduzierung der Maßnahmeflächen für die Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF} vorgenommen.
Dadurch reduziert sich die eigentumsrechtliche Betroffenheit der Einwenderin. Der Vorhabenträger verzichtet auf die geplante Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 56, 57, 58 und 59 der Flur 1, Gemarkung Sauzin.
Für die Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF} werden Teilflächen der Flurstücke 51, 54 und 55 der Flur 1 Gemarkung Sauzin überplant.
Zusätzlich zum Ausbringen der Fledermaus- und Vogelnistkästen als künstlichen Ersatzquartieren wird, entsprechend der Forderung der unteren Naturschutzbehörde auf den Teilflächen der vorhandene Waldbestand aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen (Nutzungsverzicht), so dass sich einhergehend mit der Entwicklung von Altholzbeständen ein natürliches Quartierangebot entwickeln kann.
Die Eigentümerin hat in der Erörterung dazu die grundsätzliche Bereitschaft der Bereitstellung von Teilflächen erklärt.
Entsprechend der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Eigentümerin im Erörterungster-

min wurde die Auswahl der geeigneten Teilflächen für die Ausgleichsmaßnahme 3 A_{CEF} im Rahmen eines Ortstermins am 2.10.2019 gemeinsam mit der zuständigen Forstbehörde Flächen abgestimmt und durch Protokoll dokumentiert.
Die Einwendung hat sich Planänderung Deckblätter Unterlage 14.1 Blatt 5 D und Unterlage 14.2, Seiten 10 D und 11 D erledigt.

In der Einwendung weist die Einwenderin auf die nicht geklärte Zuwegung zu den Ausgleichsflächen hin, da der in den Plänen eingezeichnete gemeindliche Weg nicht nutzbar sei.
Der Vorhabenträger hat die Nutzbarkeit des geplanten Weges geprüft und durch Deckblätter Unterlage 14.1 Blatt 5.1 E und Unterlage 14.2, Seite 33.1 E die Zuwegung angepasst.
Der Hinweis hat sich dadurch erledigt.

Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen sind im Zuge der vorläufigen Anordnung vom 23.10.2019 mit erklärter Zustimmung der Einwenderin umgesetzt.

Fragen zur Ausweisung der Inanspruchnahmen von Teilflächen der Flurstücke 51, 52, 53 und 54 der Flur 1 Gemarkung Sauzin in Unterlage 14 für die Maßnahme 1.1 V_{CEF} und die Überspannung durch das Brückenbauwerk 5 wurden nach Erläuterung im Erörterungstermin als erledigt erklärt.

P 14

Die Einwender sind Eigentümer des Flurstück 152/1 der Flur 1 Gemarkung Sauzin, das mit einem Wohnhaus bebaut ist.
Betroffen ist das Grundstück durch die geplante Überführung der Kreisstraße VG 26 über die B 111. Die vorhandene Zufahrt wird durch eine neue Zufahrt ersetzt.
Die Einwendung befasst sich mit mehreren verschiedenen Aspekten, die im Folgenden einzeln betrachtet werden.

<u>Grundstücksinanspruchnahme</u>

Die Einwendung zur Grundstücksinanspruchnahme hat sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers und Erörterung erledigt.
Die ursprünglich geplante Erwerbsfläche reduziert sich um 14 m² (Zufahrt) auf 33 m². Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme erhöht sich damit um 14 m² (Zufahrt) auf 118 m², die aber nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zur Verfügung stehen. Dazu hat der Vorhabenträger die Deckblätter Unterlage 14.1 Blatt 6 D und Unterlage 14.2 Seite 15 D erstellt.

Beeinträchtigungen der Lebensqualität im ländlichen Raum und gesundheitliche Folgeschäden durch Lärm und Abgase

Die Einwendung richtet sich weiterhin gegen den geplanten Verlauf der Ortsumgehung auf der Usedomer Seite. Das Wohngrundstück befindet sich in unmittelbarer Nähe, in Sicht- und Hörweite der geplanten Trasse der Ortsumgehung.
Die Einwender begründen die Einwendung gegen die Baumaßnahme mit Befürchtungen zur Beeinträchtigungen der Lebensqualität im ländlichen Raum und gesundheitliche Folgeschäden durch Lärm und Abgase. Sie kritisieren zudem, dass Flora und Fauna des Wohnumfeldes stark in Mitleidenschaft gezogen würden. Sie lehnen die Zerstörung des Landschaftsbildes des Peeneurstromtales ab und befürchten Schäden am Wohngebäude durch die Bauarbeiten. Insgesamt erzeugt das Vorhaben wegen der genannten Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes und der Umwelt einen gravierenden Wertverlust des Grundstückes.

Der Vorhabenträger erwiderte, den Belangen von Natur und Umwelt die erforderliche Beachtung geschenkt zu haben, er verweist auf seine Unterlage 12, die eine umfangreiche Auseinandersetzung und Kompensationsplanung darlege. Durch zahlreiche Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen werden mit Umsetzung des Projektes keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.
Das Vorhaben stehe im übergeordneten Allgemeininteresse und führe zu einer erheblichen Entlastung für eine große Zahl der Bürger in Wolgast hinsichtlich Lärm, Staub und anderen Immissionen.
Zu den befürchteten Schäden am Gebäude durch bauzeitliche Erschütterungen erläutert der Vorhabenträger das Vorgehen zur Beweissicherung und eventuellen Umgang mit Auftreten von Schäden.

Hinsichtlich der Besorgnis vor unzulässigen Lärm- und Schadstoffimmissionen wird die Einwendung zurückgewiesen.
Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen hat der Vorhabenträger Lärmberechnungen für das betroffene Grundstück (Immissionsstandorte 63 und 64) vorgenommen.
Die Überprüfungen der Beurteilungspegel (Unterlage 11) weisen an den Immissionsstandorten 63 und 64 die Beurteilungspegel mit 54 dB(A) für den Tag und $\leq$ 47 dB(A) für die Nacht aus. Damit liegen sie nicht nur unterhalb der hier anzusetzenden Grenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64 dB(A) bzw. 54 dB(A) sondern halten auch die Immissionsgrenzwerte für allgemeines Wohngebiet ein.
Für das Vorhaben wurde eine Luftschadstoffuntersuchung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ RLuS 2012 durchgeführt

(siehe Unterlage 11A). Die Beurteilung der Berechnungsergebnisse erfolgte anhand der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, 39. BImSchV). Im Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung wurden keine Überschreitungen der Beurteilungswerte ermittelt. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind nicht zu erwarten.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung von Natur und Landschaftsbild hat sich die Planfeststellungsbehörde intensiv mit der Planung und der Betroffenheit der Einwender auseinandergesetzt.
Der Vorhabenträger hat dem Erhalt des Landschaftsbildes und einem verantwortungsvollen Umgang mit Natur und Landschaft durch Planung umfangreicher Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen besondere Beachtung geschenkt. Die umweltschutzfachlichen Unterlagen sind in dieser Hinsicht sehr ausführlich und zeigen eine intensive Auseinandersetzung mit Konflikten, die das Vorhaben in der Natur verursacht. Schwerpunkt ist dabei sicherlich neben der Bewältigung der sogenannten Eingriffsregelung nach BNatSchG zum grundsätzlichen Ausgleichs- und Ersatzbedarf für Eingriff in die Natur die Befassung mit gesetzlich geschützten Tier- und Pflanzenarten und dem Schutz der europäischen Schutzgebiete an/über der Peene.
Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, dass nach Beendigung des Eingriffs keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurückbleiben. Der Eingriff in Flora und Fauna wird mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen, siehe Unterlage 12, ausgeglichen. Diese Planung ist durch die zuständige Fachbehörde, die untere Naturschutzbehörde, gegen geprüft und bestätigt worden.
Hinsichtlich der Eingriffe in das Landschaftsbild, besonders durch die Bauwerke 6 und 7, die die beiden Kreisstraßen VG 26 – vor dem Grundstück der Einwender – und VG 27 fehlte der Planfeststellungsbehörde die Auseinandersetzung des Vorhabenträgers, v.a. dahingehend, die Überformung der Landschaft durch diese beiden Brücken zu vermeiden oder abzumildern. Der Vorhabenträger wurde aufgefordert, hierzu planerische Alternativen zu erarbeiten, insbesondere, weil zugleich eine Befreiung von Verboten des Eingriffs in das Landschaftsbild aus der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet Insel Usedom und Festlandgürtel erforderlich wird. Nach zusätzlichem Untersuchungs- und Variantenbetrachtungsmaterial, das der Vorhabenträger ergänzend für die Bewertung der Planung der Brücken zur Verfügung gestellt hat, siehe Materialband, wurde nachvollziehbar, dass die Notwendigkeit und die Lage der beiden Brücken für die Kreisstraßen VG 26 und die VG 27 so ist, wie in der Planung vorgesehen. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2.5.3.4 „Landschaftsschutzgebiet Insel Usedom und Festlandgürtel“ verwiesen, aus welchen sich ergibt, dass die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes unumgänglich und zulässig ist.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die genannten Gründe dafür, dass das Vorhaben rechtmäßig in Hinsicht der Ausgleichbarkeit der Eingriffe in Natur und Landschaft ist, vom Einwender unmittelbar als nachteilig empfunden wird und auch nachteilig wirkt. Die Veränderung von der Natur und des Landschaftsbildes in der Nachbarschaft zum Grundstück der Einwender findet tatsächlich und unstreitbar statt.
Sie kann jedoch nicht abgewehrt werden, da ein Schutz- und Abwehranspruch gegenüber z.B. rechtmäßigen Infrastrukturvorhaben im Außenbereich nicht besteht. Solcherlei Vorhaben, die im übergeordneten öffentlichen Interesse liegen, wie hier die Ortsumfahrung mit ihren notwendigen Folgemaßnahmen, müssen geduldet werden.
Ebenso wenig besteht ein Anspruch darauf, dass Kompensationsmaßnahmen vollständig unmittelbar am Vorhaben liegend ausgeführt werden.
Lediglich fachlich erforderliche Kompensationsmaßnahmen, vorwiegend zum Artenschutz und innerhalb der geschützten Gebiete, müssen an der Örtlichkeit umgesetzt werden, an der sie wirken müssen.
Im Übrigen ist lediglich der Nachweis vorzulegen, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den Funktionsverlust ausgleichen und – bei Ersatzmaßnahmen – im selben Naturraum vorgenommen werden (§ 15 BNatSchG).
Die mit der Planung verursachten Beeinträchtigungen der Wohnlage sind aus der Situation, im Außenbereich (§ 35 BauGB) zu sein, zu dulden.
Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen.

<u>Befürchtete Schäden am Wohngebäude durch die Bauarbeiten</u>
In unmittelbarer Nähe zur Grundstücksgrenze beginnt der Ausbau/ die Anhebung der Kreisstraße VG 26, die dann in ca. 200 m Entfernung mit dem Brückenbauwerk 6 über die B 111 geführt wird.
Die vorhandene Grundstückszufahrt wird durch eine neue Zufahrt ersetzt. Die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger für die neue Zufahrt ist unter lfd. Nr. 59 der Unterlage 5 geregelt.
Vom Vorhabenträger werden grundsätzlich die Baumaßnahmen unter der Maßgabe der Vermeidung von Schäden auf Straßen, Wegen und an Gebäuden durchgeführt.
Der Vorhabenträger hat mit der Erwiderung und in der Erörterung ein bautechnischen Beweissicherungsverfahren zugesichert.
Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme werden durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Zustandserfassungen der Gebäude durchgeführt.
Bei dennoch schuldhaft verursachten Schäden, die nachweislich auf einem Fehlverhalten der beteiligten Baufirmen beruhen, besteht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Schadensersatzanspruch.

Die Einwendung hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.
Die Zusage der Durchführung von Beweissicherungsverfahren ist unter Punkt 1.6 verankert.

Wertverlust des Grundstückes durch Verschlechterung des Wohnumfeldes
Das Grundstück ist gegenwärtig durch die besondere Lage als Einzelgehöft im Außenwohnbereich geprägt. Es ist durch die vorhandene Kreisstraße VG 26 gut erschlossen.
Die Einwendung richtet sich gegen die Trassenführung der B 111 und das Heranrücken des Verkehrsweges (B 111) an das Grundstück. Durch die Einwender wird eine wertmindernde Lageverschlechterung des Grundstückes erwartet.

Der Vorhabenträger erklärt dazu, dass die Ortsumgehung im sichtbaren Bereich vom Grundstück keine Barriere darstellt, sondern auf Geländeniveau verlaufen wird.
Die Gelände- und Höhenlagen der Umgebung seien bei der Planung berücksichtigt worden. Die Trasse sei so optimal wie möglich der Geländestruktur angepasst worden. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen, wie das Pflanzen von Gehölzen und Gehölzgruppen, dienen der Erhaltung des Landschaftsbildes nach Fertigstellung der Trasse.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Forderungen nach Entschädigung einer Wertminderung des Grundstückes wegen allgemeiner Lageverschlechterung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und im Entschädigungsverfahren zu behandeln (siehe Hinweis Punkt 3.2.6 – Allgemein).
Nach aktueller Rechtsprechung ist der allgemeine Lagenachteil, hier insbesondere die Lage als Einzelgehöft, nicht entschädigungsfähig.
Entschädigungsansprüche setzten eine wesentliche Wertminderung des Grundstückes voraus.
Aus den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlage einschließlich der Einwendung ist eine wesentliche Wertminderung des Grundstückes, die zur Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten führt, nicht erkennbar.

P 08
Vom Einwender wurden zwei fristgerechte Einwendungen (registriert im Verfahren als P 8 und P 8.1) zum geplanten Bauvorhaben erhoben.
Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 152/2 und 143 der Flur 1 der Gemarkung Sauzin.
Die Einwendungen richten sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme des Flurstückes 152/2.
Gefordert wird eine leichte Verschiebung der Kreisstraße VG 26 in nordwestliche Richtung zur Vermeidung des Eingriffs in die Eigentumsflächen.

Die Einwendung gegen die Baumaßnahme wird außerdem begründet mit zu erwartenden Lärmbelästigung durch den starken Verkehr auf der Ortsumgehung und erheblicher Wertminderung des Grundstückes durch die Verlegung der Kreisstraße VG 26.
Es wird der Antrag gestellt, die Wertminderung des Grundstückes finanziell auszugleichen.
Zudem trägt der Einwender Befürchtungen hinsichtlich entstehender Schäden am Wohngebäude durch die Bauarbeiten vor.

Geplant ist die dauernde Inanspruchnahme von 108 m² im Bereich der Gebäudefläche und 36 m² im Bereich der anliegenden Gartenfläche durch den Ausbau der Kreisstraße VG 26. Die vorhandene Zufahrt wird laut Planung an gleicher Stelle höhenmäßig angepasst. Der vorhandene Zaun muss umgesetzt werden.
Der Vorhabenträger hat die Verschiebung der Kreisstraße VG 26 aus fachplanerischen Gründen und wegen der Auslösung neuer Betroffenheiten abgelehnt.

<u>Beeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe</u>
Die Einwendung bezüglich Lärm wird zurückgewiesen.
Es sind keine gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm und Luftschadstoffe zu erwarten.
Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen hat der Vorhabenträger Lärmberechnungen für das benachbarte nördlich und damit näher zur geplanten Ortsumgehung liegende Grundstück (Immissionsstandorte 63 und 64) vorgenommen.
Die Überprüfung der Beurteilungspegel (Unterlage 11) weisen an den Immissionsstandorten 63 und 64 die Beurteilungspegel mit 54 dB(A) für den Tag und ≤ 47 dB(A) für die Nacht aus. Damit liegen sie nicht nur unterhalb der hier anzusetzenden Grenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64 dB(A) bzw. 54 dB(A) sondern halten auch die Immissionsgrenzwerte für allgemeines Wohngebiet ein.
Für das Grundstück des Einwenders sind der Unterlage 11 Beurteilungspegel von
52 dB (A) am Tag und 45 dB (A) in der Nacht zu entnehmen.

Für das Vorhaben wurde eine Luftschadstoffuntersuchung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ RLuS 2012 durchgeführt (siehe Unterlage 11A). Die Beurteilung der Berechnungsergebnisse erfolgte anhand der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, 39. BImSchV). Im Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung wurden keine Überschreitungen der Beurteilungswerte ermittelt.
Ein Entschädigungsanspruch wegen Beeinträchtigungen durch Immissionen besteht nicht.

Wertverlust des Grundstückes durch Verschlechterung des Wohnumfeldes

Es wird eine wertmindernde Lageverschlechterung des Grundstückes durch die Nähe der Ortsumgehung und durch den Ausbau der Kreisstraße VG 26 erwartet.

Der Anspruch auf Ersatz wegen Wertverlusten des Grundstücks wird zurückgewiesen.
Das Grundstück ist gegenwärtig durch die besondere Lage als Einzelgehöft im Außenwohnbereich geprägt. Es ist durch die vorhandene Kreisstraße VG 26 gut erschlossen.
In unmittelbarer Nähe zur Grundstücksgrenze beginnt der Ausbau/ die Anhebung der Kreisstraße VG 26 im Trassenbestand. Dadurch erhöht sich die Böschung der Kreisstraße VG 26 unmittelbar vor dem Grundstück. In ca. 230 m Entfernung wird die Kreisstraße VG 26 mit dem Brückenbauwerk 6 über die B 111 geführt.
Die vorhandene Grundstückszufahrt wird durch eine neue Zufahrt ersetzt.
Weiterhin ist die Versetzung des Zaunes hinter die Entwässerungsmulde geplant.
Die Ortsumgehung wird im sichtbaren Bereich vom Grundstück keine Barriere in die Landschaft darstellen, da sie auf Geländeebene verlaufen wird.
Durch die Anhebung der Trasse der Kreisstraße VG 26 im unmittelbaren Bereich des Grundstückes verändert sich die Lage des Grundstückes durch die Erhöhung der Böschung wesentlich.
Damm und Brücke zur Überführung der VG 26 stellen durchaus eine Barriere dar, da sie sich ins Gelände erheben. Das Gelände im Umfeld der Wohnlage in der Ackerlandschaft nördlich Sauzin ist allerdings schon natürlich bewegt und durchbricht eine weite freie Sicht in die Landschaft.
Die Gelände- und Höhenlagen der Umgebung sind bei der Planung berücksichtig worden. Die Trasse ist so optimal wie möglich der Geländestruktur angepasst worden. Die Wirkung der Dammlage für die Brücke der VG 26 wird daher als zumutbare Veränderung der Landschaftsstruktur im Umfeld der Wohngrundstücke des Einwenders gewertet.
Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen, wie das Pflanzen von Gehölzen und Gehölzgruppen dienen der Erhaltung des Landschaftsbildes nach Fertigstellung der Trasse.
Die Beeinträchtigung wäre nur durch eine Verlegung der Trasse der Kreisstraße in nordwestliche Richtung zu mindern.
Eine Verschwenkung der Trasse der Kreisstraße VG 26 in nordwestliche Richtung wurde geprüft und vom Vorhabenträger abgelehnt.
Um die Grundstücksbetroffenheit des Eigentümers zu reduzieren, werden durch die notwendige Verziehungslänge der Kreisstraße zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und wesentlich stärkere Betroffenheiten bei Dritten erzeugt.
Auch weitere Variantenuntersuchungen, die u.a. auf den vollständigen Entfall der Überführung der VG 26 mittels Brücke gerichtet waren, mussten verworfen werden. Es wird auf Ziffer

3.2.5.3.4 dieses Beschlusses verwiesen (Auseinandersetzung mit der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Insel Usedom und Festlandgürtel“.

Über den Antrag auf Entschädigung einer Wertminderung des Grundstückes wegen allgemeiner Lageverschlechterung durch die Nähe zur Ortsumgehung und durch den Ausbau der Kreisstraße VG 26 und die damit verbundene Erhöhung der Straßenböschung in unmittelbarer Nähe zum Grundstück ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden.
Die Ansprüche auf Entschädigung sind nach den entschädigungsrechtlichen Grundsätzen (BauGB § 93 ff) im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren (siehe Hinweis Punkt 3.2.6 – Allgemein) zu prüfen und entscheiden.

Die Kostenübernahme für die höhenmäßige Anpassung der Zufahrt ist unter lfd. Nr. 60 der Unterlage 5 durch den Vorhabenträger geregelt. Für die baubedingte Umsetzung des Zaunes hat der Vorhabenträger die Kostenübernahme im Erörterungstermin zugesagt (Verweis auf Punkt 1.6).

Der Vorhabenträger wird, verpflichtet den erforderlichen vorübergehenden Eingriff in das Grundstück des Einwenders so aus zu gestalten, dass Verluste von Gehölzen, Bäumen und Anpflanzungen ausgeschlossen werden, s. Entscheidung 1.3.1

<u>Befürchtete Schäden am Wohngebäude durch die Bauarbeiten</u>
Vom Vorhabenträger werden grundsätzlich die Baumaßnahmen unter der Maßgabe der Vermeidung von Schäden auf Straßen, Wegen und an Gebäuden durchgeführt.
Der Vorhabenträger hat mit Erwiderung und in der Erörterung ein bautechnischen Beweissicherungsverfahren zugesagt.
Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme werden durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Zustandserfassungen der Gebäude durchgeführt.
Bei dennoch schuldhaft verursachten Schäden, die nachweislich auf einem Fehlverhalten der beteiligten Baufirmen beruhen, besteht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Schadensersatzanspruch.
Die Einwendung hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.
Die Zusage ist unter Punkt 1.6 verankert.

<u>Inanspruchnahme des Flurstück 143 der Flur 1 Gemarkung Sauzin</u>
Das Flurstück 143 der Flur 1 Gemarkung Sauzin wird landwirtschaftlich genutzt und ist verpachtet. Geplant ist der Erwerb von 854 m². Die Ackerfläche wird durch die Trasse der B 111 durch-

schnitten. Gegen die Inanspruchnahme der Ackerfläche bestehen keine Bedenken. Die Entschädigungsansprüche des Eigentümers und Pächters der Fläche sind nach den entschädigungsrechtlichen Grundsätzen im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln.

P 28 und Unterschriftenliste

Die beiden Einwenderinnen haben Einspruch gegen den Bau der Ortsumgehung Wolgast erhoben.

Die Einwenderinnen sind eigentumsrechtlich in den Flurstücken 69, 71 und 72 der Flur 1 Gemarkung Wolgasterfähre durch geplanten dauerhaften Erwerb und durch vorübergehende Inanspruchnahme vom Vorhaben betroffen.

Der Einwendung angeschlossen haben sich weitere 67 Unterzeichner von Unterschriftenlisten, die jedoch keine eigentumsrechtlichen Betroffenheiten aufweisen und sich auf die nicht grundstücksbezogenen Aspekte der Einwendung beziehen.

Im Erörterungstermin sind nur die beiden Einwenderinnen erschienen.

Die Einwendung wird zunächst thematisch behandelt.

Abschließend erfolgt die Betrachtung der Grundstücksinanspruchnahme der Flächen im Eigentum einer der Einwenderinnen (s.u.)

<u>Zerstörung des malerischen Landschaftsbildes</u>

Die Einwender (gesamt, einschließlich Liste) beklagen eine nicht vertretbare Zerstörung des besonderen Landschaftsbildes auf der Insel Usedom durch das Vorhaben und seine übergroßen Brücken.

Der Vorhabenträger erwiderte darauf, im Rahmen der Linienbestimmung und der Vorplanung Trassenvarianten im Norden, im mittleren Bereich und im Süden von Wolgast detailliert untersucht und bewertet zu haben. Dabei sei auch ein besonderes Augenmerk auf das Landschaftsbild gelegt worden. Die gewählte Trasse stelle im Ergebnis die konfliktärmste Variante dar, u.a. auch durch die Nutzung von vorbelasteten Bereichen des Hafengeländes.

Verschiedene Maßnahmen, wie z.B. eine hochwertige architektonische Gestaltung der Brückenbauwwerke, die Bepflanzung und Ansaat des Straßenkörpers und zusätzliche Baumpflanzungen seien darauf ausgerichtet, dass nach Beendigung des Projektes das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Aus den vorliegenden Unterlagen ist ersichtlich, dass der Planung umfangreiche Untersuchungen zur Linienbestimmung und zu Trassenvarianten zu Grunde liegen.

Dazu wird auf die Abwägung unter Punkt 3.1.3 hingewiesen.
Zusätzlich zu den erwähnten Planunterlagen wurden ergänzend Varianten zu Verringerung des Eingriffs in das Landschaftsbild geprüft die jedoch keine Lösung mit geringerer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes aufweisen konnten. Es wird nach oben zu den Ausführungen unter Ziffer 3.2.5.3.4 Landschaftsschutzgebiet Insel Usedom und Festlandgürtel, verwiesen.
Die planfestgestellte Lösung stellt die rechtlich vertretbare Lösung dar, die die entsprechenden notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus dem LBP, Unterlage 12, nach sich ziehen.

Vertreibung der im Bereich angesiedelten Wildtiere aus ihrem Lebensraum
Die Einwendung bringt die Besorgnis der nicht hinnehmbaren Vertreibung von diversen wildlebenden Tieren vor.

Der Vorhabenträger führt dazu in seiner Erwiderung aus, dass durch zahlreiche Artenschutzmaßnahmen, wie z.B. Schaffung von Ersatzhabitaten, Vermeidungsmaßnahmen und Verbesserung von Habitatbedingungen im Rahmen von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen eine Verschlechterung des jeweiligen Erhaltungszustandes der Arten ausgeschlossen werden könne. Umfangreiche Untersuchungen zu artenschutzrechtlichen Belangen seien in den ergänzenden Materialbänden zur Planung dokumentiert.

Die Einwendung wird als nichtzutreffend zurückgewiesen.
Auf die umfangreiche Abwägung der naturschutzfachlichen Belange unter Ziffer 3.2.5.3, insbesondere hinsichtlich des Artenschutzes unter Punkt 3.2.5.3.4 wird hingewiesen.

Belastung des Erholungsraums im Bereich Sauzin
Die Einwendung trägt vor, der Erholungsraum der Sauziner Bevölkerung und deren Spazierwege werde durch das Bauvorhaben stark belastet. Die Wohnqualität von Sauzin verschlechtere sich.

Der Vorhabenträger weist den Vorwurf zurück. Es erklärt, im „Naturpark Insel Usedom“ gebe es mehrere empfohlenen Wander-, Rad- und Reitrouten.
Diese Routen bleiben in ihrer Funktion erhalten und werden teilweise über die geplante Ortsumgehung geführt. So werde die Wanderroute 2 im Zuge des Wirtschaftsweges 1 mit einem Brückenbauwerk (BW 8) über die OU Wolgast geführt. Die Kreisstraße VG 26 erhalte einen zusätzlichen Radweg und werde ebenfalls mit einem Brückenbauwerk (BW 6) über die OU Wolgast geführt. Damit bleiben die Erholungsmöglichkeiten im Bereich Sauzin erhalten bzw. die Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr werden verbessert.

Die Einwendung hat sich durch Erwiderung des Vorhabenträgers und nach Diskussion im Erörterungstermin durch Erklärung der Einwenderinnen erledigt.

Keine Verkehrswirksamkeit des Bauvorhabens zur Entlastung der Verkehrsströme in Richtung Insel Usedom und auf der Insel selbst

Die Einwendung trägt vor, das Vorhaben bringe den Verkehrsverhältnissen auf Usedom keine Entlastung.
Dieser Aspekt der Einwendung wurde im Rahmen der Beteiligung im Deckblattverfahren mit Schreiben einer der beiden Einwenderinnen vom 19.2.2020 aufrecht erhalten und bekräftigt.

Der Vorhabenträger verteidigt sein Vorhaben damit, dass es nicht Ziel sei, die Verkehrsverhältnisse auf der Insel Usedom zu bewältigen.
Das zwingende öffentliche Interesse des Bauvorhabens sei darauf gerichtet, die Ortsdurchfahrt Wolgast vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten in der Ortsdurchfahrt zu erhöhen und die Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in Wolgast zu mindern.
Es werde eine Verkürzung der Wege für die Quell- und Zielverkehre über die entsprechenden Zufahrten gewährleistet und eine Verflüssigung sowie Beschleunigung des durchgehenden Verkehrs auf der B 111 in Richtung/auf die Insel Usedom erreicht. Die Verbindung zwischen der BAB A 20 und den touristischen Zielen insbesondere auf der Insel Usedom sowie dem Hafen- und Industriestandort Wolgast wird im Planungsbereich als ein bekanntes Nadelöhr im Verkehrsfluss der gesamten Strecke B 111 verbessert.
Der Vorhabenträger stimmt zu, dass die Verkehrsverhältnisse auf der Insel Usedom mit diesem Vorhaben nicht verändert werden.
Zur Entlastung der Verkehrssituation auf der Insel Usedom und der Erhöhung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 111 bedürfe es weiterer Baumaßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens seien.
Die Thematik wurde im Erörterungstermin eingehend zwischen Einwenderinnen und Vorhabenträger besprochen.

Die Einwenderinnen haben im Erörterungstermin die Erledigung dieses Aspektes der Einwendung erklärt.

Unverhältnismäßigkeit zwischen vier Monaten Stau und Erdbewegungen mit Zerstörung Pflanzenwelt

Die Einwendung befindet, dass vier Monate Verkehrsstau im Sommer in keinem Verhältnis zu den riesigen Erdumwälzungen und der Zerstörung der Pflanzenwelt stünden. Die Schäden seien

in keinem Verhältnis zur Entlastung des Verkehrs.

Der Vorhabenträger erklärt dazu in seiner Erwiderung, die vorhandenen Verkehre und die zeitweilige Überlastung der Ortsdurchfahrt, vor allem in der Hochsaison, führten im Zentrumsbereich von Wolgast, wo überwiegend beidseitig Bebauung vorzufinden ist, zu hohen Belastungen der Anwohner und aller Verkehrsteilnehmer. Die Staubildung, verursacht durch die regelmäßigen Brückenöffnungen der Klappbrücke über den Peenestrom, das hohe Verkehrsaufkommen sowie die zahlreichen Kreuzungsbereiche, bedingen häufige Abbrems-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge, die zusätzlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen innerhalb des Stadtgebietes verursachen.
Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr komme es, neben einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsflusses, zu einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffimmission und somit zu einer deutlichen Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Wolgast. Damit werde das Stadtzentrum auch in zunehmendem Maße seiner Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsbereich gerecht und könne als Magnet für Touristen attraktiv werden. Für die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung ergeben sich neue Möglichkeiten. Aus diesen Gründen sei die geplante Ortsumgehung im Zuge der B 111 verkehrspolitisch sinnvoll und im Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Der Planung liegt eine Abwägung zwischen den verkehrlichen Belangen und den umweltfachlichen Anforderungen im Planungsgebiet zu Grunde, die in den Planunterlagen umfassend dokumentiert ist. Für das Bauvorhaben wurde gemäß § 17 S. 2 FStrG i.V.m. §§ 2 und 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt, die nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ist.
Gegenstand besonders der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Schutzgüter Boden und Flora und Fauna.
Es wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der zusammenfassenden Darstellung der Umweltbetroffenheit (Ziffer 3. 1.4 dieses Beschlusses) und der Bewertung der aus dem Vorhaben folgenden Umweltauswirkungen, siehe Ziffer 3.2.4 dieses Beschlusses, jeweils hinsichtlich der einzelnen Schutzgüte, so auch Boden und Tiere und Pflanzen, verwiesen. Die dortige Ausführung tragen diese Abwägung der Einwendung mit.
Im Ergebnis dieser Abwägung wurde die Vorzugsvariante mit den entsprechenden Maßnahmen zur Eingliederung der Trasse in die Natur und Landschaft ausgewiesen.

Planfestgestellt werden umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, die der Vermeidung und Minimierung sowie dem Ausgleich von Eingriffen in Flora und Fauna dienen.

Im Planfeststellungsverfahren wurde in Abstimmung mit den zuständigen Umweltbehörden des Landes eine weitere Modifizierung der geplanten Maßnahmen vorgenommen und die Planung durch entsprechende Deckblätter ergänzt.
Die Ergebnisse sind in Unterlage 1 - Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung, UVP-Bericht - zusammengefasst.
Im Fazit ist festzustellen, dass bei Durchführung des Projekts über das Instrument der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung und der damit im Zusammenhang stehenden Berücksichtigung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für alle Schutzgüter die Umweltwirkungen reduziert werden und somit keine als erheblich und nachhaltig negativ einzustufenden Umweltlauswirkungen gegeben sind.
Das Projekt wird damit entsprechend den rechtlichen Rahmenbedingungen als umweltverträglich angesehen.

Immissionen – Beeinträchtigung durch Verkehrslärm und Luftverschmutzung durch die Ortsumgehung
Die Einwenderinnen fragen, wie der Vorhabenträger die Anwohner an der Umgehung vor Dreck und Lärm schützen wolle.

Der Vorhabenträger antwortet in seiner Erwiderung mit Ausführungen zur Unterlage 11, die sich mit Immissionsschutz wie Lärm, Luftschadstoffen und Staub befasst.
Im Erörterungstermin wurde dazu umfassen erklärt, wie Immissionsschutz erfolgen werde.

Die Frage wird als Ausdruck der Forderung nach intensiveren Immissionsschutzmaßnahmen gewertet und zurückgewiesen.
Die Überprüfung der Beurteilungspegel (Unterlage 11) weisen in den Bereichen der Wohnbebauung in Sauzin einen Beurteilungspegel mit ≤ 58 dB(A) für den Tag und ≤ 49 dB(A) für die Nacht aus. Damit liegen sie nicht nur unterhalb der relevanten anzusetzenden Grenzwerte in Kern-, Dorf- und Mischgebieten von 64 dB(A) bzw. 54 dB(A) sondern halten auch die Immissionsgrenzwerte für allgemeines Wohngebiet ein. Mit zunehmenden Abstand zur Trasse der B111 reduziert sich die Beeinträchtigung durch Lärm bis auf 51 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) für die Nacht auf Höhe der Wolgaster Straße 1 in Sauzin.

Lärmgrenzwertüberschreitungen werden nicht konstatiert, so dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen nicht geboten sind.
Für das Vorhaben wurde eine Luftschadstoffuntersuchung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ RLuS 2012 durchgeführt

(siehe Unterlage 11A). Die Beurteilung der Berechnungsergebnisse erfolgte anhand der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, 39. BImSchV). Im Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung wurden keine Überschreitungen der Beurteilungswerte ermittelt. Zusätzliche Schutzmaßnahmen aktiver Art sind nicht erforderlich.
Ein Entschädigungsanspruch wegen Beeinträchtigungen durch Immissionen besteht nicht.
Es werden insgesamt keine gesundheitliche Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe erwartet.

Inanspruchnahme der Flächen, die im Eigentum einer der Einwenderinnen stehen
Aus den Flurstücken 69, 71 und 72 der Flur 1, Gemarkung Wolgasterfähre werden Teilflächen für die Trasse der B 111 und den Ausbau der Kreisstraße VG 27 dauerhaft (15.761 m²) und vorübergehend (9.674 m²) in Anspruch genommen. 1.485 m² sollen für ein Leitungsrecht im Grundbuch dinglich gesichert werden. Die Inanspruchnahme der Teilflächen hat sich durch Planänderung geändert. Dazu hat der Vorhabenträger die Deckblätter Unterlage 14.1 Blatt 7 D und Unterlage 14.2 Seite 17 D eingereicht.

Die Flächen werden landwirtschaftlich genutzt und sind verpachtet.
Die Eigentümerin hat mit Einwendung und in der Erörterung ausdrücklich auf die Verpachtung der Flächen an einen Landwirt mit biologischem Anbau hingewiesen und Befürchtungen geäußert, dass durch die Nähe der Ortsumgehung eine ökologisch geprägte Bewirtschaftung der Flächen nicht mehr möglich sei.
Mit Verweis auf die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen werden die Befürchtungen als unbegründet zurückgewiesen.

Die Eigentümerin befürchtet weiterhin Schwierigkeiten bei der weiteren Verpachtung der Flächen durch die Veränderung des Zuschnittes der Flächen und der Lage zur neuen B 111.
Diese Befürchtung wird ebenfalls zurückgewiesen.
Die Bewirtschaftung der Flurstücke 69 und 72 wird durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Der Zuschnitt ändert sich nicht wesentlich, da die Flächeninanspruchnahmen größtenteils im Randbereich zur Kreisstraße VG 27 geplant sind.
Für das Flurstück 72 wurde ein Eigentümerwechsel auf den bisherigen Pächter der Fläche mitgeteilt. Der neue Eigentümer der Fläche wurde durch die Planfeststellungsbehörde über die Inanspruchnahme der Flächen durch das geplante Bauvorhaben informiert.

Das Flurstück 71 wird durch die Trasse der B 111 durchschnitten. Das Flurstück hat eine Gesamtgröße des Flurstückes von 200.248 m². Für den Ausbau der Kreisstraße VG 27 und den

Neubau der B 111 werden insgesamt 9.730 m² (ca. 5 %) dauerhaft in Anspruch genommen. Die großflächige Bewirtschaftung ist auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens, trotz der Durchschneidung, weiterhin möglich. Die verbleibenden Teilflächen sind gut arrondiert.

Gegen die Inanspruchnahme der überplanten Teilflächen wurde kein Einspruch erhoben.

Die Entschädigungsansprüche der Eigentümerin und des Pächters der Flächen sind nach den entschädigungsrechtlichen Grundsätzen im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln, die im Interesse der Eigentümerin erst nach Erlangung der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen sollen.

P 13

Die Einwender sind Eigentümer und Pächter umfangreicher Flächen im Bauvorhabengebiet auf der Insel Usedom. Sie vertreten die Interessen eines Landwirtschaftsbetriebes, in den durch das geplante Bauvorhaben eingegriffen wird.
Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat der Landwirtschaftsbetrieb eine umfassende Einwendung vorgelegt. Im Deckblattverfahren erfolgte keine Einwendung.

Die Einwendung wird nachfolgend thematisch behandelt.
<u>Eingriff in das Grundeigentum und die Pachtflächen</u>
Die Maßnahme stelle laut Vorbringen des Einwenders einen Eingriff in das Grundeigentum dar, verbunden mit einem enormen Wertverlust und Nutzungsbeeinträchtigungen. Die Einwender lehnen diese Inanspruchnahme ab.
Gefordert wird für die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen ein 100 %iger Flächenausgleich. Existenzgefährdung wird nicht geltend gemacht.

Der Vorhabenträger trägt zum Sachverhalt vor, durch das Bauvorhaben sei die dauerhafte Inanspruchnahme durch 5.239 m² Erwerb und für die dingliche Sicherung von 1.817 m² sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von 4.298 m² geplant.
Von den Pachtflächen (inclusive Pflugtausch) werden 37.180 m² Erwerb und für die dingliche Sicherung von 5.002 m² sowie die vorübergehende 14.872 m² für das Bauvorhaben benötigt.
Die ursprünglich auf dem Flurstücken 214 (Eigentum), 215 (Pacht) und 196/3 (Pacht) der Flur 1 Gemarkung Neeberg geplante Inanspruchnahme für die Maßnahme 5 A_{CEF} entfalle nach Umplanung des Vorhabenträgers zur Entlastung privater Eigentümer von Flächen.
Die nach Umplanung verbleibenden Flächeninanspruchnahmen seien für das Vorhaben unverzichtbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die vom Bauvorhaben betroffenen Eigentums- und Pachtflächen werden mit mehreren anliegenden Grundstücken in Schlägen einheitlich bewirtschaftet.
Insbesondere die mit der Durchschneidung verbundene Teilung der Grundstücke führt anerkanntermaßen zu Beeinträchtigungen der Nutzung der bisherigen Wirtschaftseinheiten.

Von der Durchschneidung betroffen sind das Flurstück 137/2 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow aus dem Grundeigentum der Einwender sowie die Pachtflächen Gemarkung Mahlzow, Flur 1

Flurstücke 203/2 und 204/1

Flurstück 206/3

Flurstücke 224/2, 225/1, 227 und 228

die in drei unterschiedlichen Schlägen bewirtschaftet werden.
Die Flächeninanspruchnahme mitsamt der sich daraus ergebenden Folgen der Erschwernis der Bewirtschaftung sind jedoch mit der Planrechtfertigung für das Vorhaben im notwendigerweise erforderlichen Umfang zulässig. Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ist seitens des Vorhabenträgers im Rahmen der Planänderung erneut und wiederholt auf das notwendige und damit verhältnismäßige Mindestmaß reduziert worden.
Die Durchschneidung der Flächen macht eine neue Arrondierung der Bewirtschaftungseinheiten erforderlich. Die entstehenden Restflächen sind weiterhin in wirtschaftlichen Schlägen nutzbar und erreichbar.
Die Anpassung der neu entstehenden Wirtschaftseinheiten ist zumutbar.

Der Entschädigungsanspruch sämtlicher Folgen des Eingriffs in die Eigentums- und Pachtflächen, einschließlich der Arrondierungsschäden durch An- und Durchschneidung, ist ausschließlich im Entschädigungsverfahren zu prüfen und entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde trifft dazu keine verbindlichen Entscheidungen.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).
Ein Antrag auf Entschädigung in geeignetem Ersatzland wurde nicht gestellt. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nach § 100 BauGB nicht, da der durch die geplante Baumaßnahme ein existenzgefährdender Eingriff nicht zu befürchten ist. Drohende Existenzgefährdung wurde seitens der Einwender auch nicht geltend gemacht.

<u>Auswirkungen der neuen Trasse auf wasserführende Schichten bei der künftigen Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen und vorhandene Meliorationsanlagen</u>
Die Einwender befürchten künftige Beeinträchtigungen und fordern ein hydrologisches Gutachten.

Der Vorhabenträger erwidert mit Verweis auf die hydrologischen und hydrogeologischen Unterlagen der Planung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Planfeststellungsunterlagen enthalten einen Fachbeitrag zur Prüfung von Vorhabenswirkungen, die die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG) beeinträchtigen (Unterlage 13.3.1) sowie eine gutachterliche Stellungnahme zu den „hydrologischen Verhältnissen im Trassenbereich der OU Wolgast (B 111) auf Usedom sowie Bewertung möglicher Auswirkungen durch versickerndes Oberflächenwasser vom Straßenkörper auf den Grundwasserkörper WP_KO_12 (Usedom Nord)“ von der Ingenieurgesellschaft Dr. Reinsch mbH (Unterlage 13.3.2). Im WRRL-Fachbeitrag und in der gutachterlichen Stellungnahme werden die Auswirkungen der neuen Trasse auf wasserführende Schichten hinreichend untersucht.
Die Unterlagen sind den Einwendern zugänglich gemacht worden.
Nachteilige Einwirkungen auf die Bodenschichten mit Wasserführung, die durch die Landwirtschaft genutzt werden, treten nicht ein. Einer Änderung der vorhandenen Grund- und Schichtenwassersituation ist durch das geplante Bauvorhaben nicht zu erwarten.
Für die Herstellung der Trassen sind ggf. teilweise bodenverbessernde Maßnahmen erforderlich, die jedoch keinen Einfluss auf die vorhandenen Grundwasserstände bzw. Schichtenwassersituation haben.
Die Planfeststellungsbehörde hält die vorliegenden Unterlagen für ausreichend. Die Forderung nach weiteren hydrologischer Gutachten wird zurückgewiesen. Im Rahmen der Erörterung hat die Anhörungsbehörde den Einwendern die gutachterliche Stellungnahme (Unterlage 13.3.2) in Kopie übergeben.
Dem Vorhabenträger liegen bisher keine Hinweise zu vorhandenen landwirtschaftlichen Drainagesystemen im Bereich der Trasse vor. Mit Erwiderung und in der Erörterung hat der Vorhabenträger zugesagt, die vorliegenden Unterlagen der Landwirtschaftsbetriebe zu Meliorationsanlagen im Bereich der Trasse in der weiteren Planung zu berücksichtigen und Suchschachtungen zur Lageermittlung von Drainagen vor Beginn der Bauausführung durchzuführen.
Hinsichtlich der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit landwirtschaftlicher Drainagen wird auf Punkt 1.5.10 des Beschlusses verwiesen.

<u>Befahrbare Breite des Wirtschaftsweges 1 und des Brückenbauwerkes 8 (BW 8)</u>
Der Vorhabenträger hat die Forderungen der landwirtschaftlichen Betriebe und der Gemeinde mit Änderung der Planung durch Deckblätter berücksichtigt und die befestigte Breite der Wirtschaftswege 1 und 2 von 3 m auf 4 m sowie die lichte Weite des BW 8 von 20,74 m auf 22,37 m vergrößert. Die Kronenbreite der Wirtschaftswege 1 und 2 beträgt 5,50 m.

Die Einwendung hat sich durch Planänderung - Deckblätter Unterlage 5D Seite 25D (lfd. Nr. 74-76) und die Unterlage 7 Blatt 9 D erledigt.

Einleitstelle 9

Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Regenentwässerung über Einleitstelle Nr. 9 in einen Vorfluter ohne Bezeichnung. Es wird darauf verwiesen, dass diese Vorflut nicht existiert. Der Vorhabenträger hat darauf hin die Planung geändert. Die Planänderung ist dem Einwender zur Beteiligung vorgelegt worden.
Die neu geplante Entwässerungsanlage (Versickerungsbecken mit Überlaufmulde) wird bei ca. Bau-km 6+450 zwischen der B 111 alt (Abbruchfläche) und der neuen B 111 im Bereich einer LBP-Gestaltungsmaßnahmenfläche angeordnet.
Dazu werden die Deckblätter Unterlage 5 Seite 28.1 E (lfd. Nr. 88) und die Unterlage 7 Blatt 10D planfestgestellt. Die Einwendung hat sich durch Planänderung erledigt.

landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 A_{CEF} und 4 A_{CEF}

In der Einwendung wird der Standort der bei Mahlzow geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 A_{CEF} und 4 A_{CEF} wegen fehlender ganzjähriger Zuwegung abgelehnt.

Der Vorhabenträger hat zur Entlastung privater Eigentümer die Maßnahmeflächen für die landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 A_{CEF}und 4 A_{CEF} geändert.
Die ursprünglich auf dem Flurstücken 214 (Eigentum), 215 (Pacht) und 196/3 (Pacht) der Flur 1 Gemarkung Neeberg geplante Flächeninanspruchnahme für die Maßnahme 5 A_{CEF} entfällt nach Umplanung. Damit entfällt auch die geplante Nutzung des Wegeflurstücks 220 der Gemarkung Neeberg, Flur 1 und des Wegeflurstücks 184 Gemarkung Mahlzow, Flur 1 als Zuwegung.
Die geänderte Planung wird mit Deckblätter Unterlage 12.1.3 und Unterlage 14.1 jeweils Blatt 8.1D sowie Unterlage 14.2 Seite 33 D planfestgestellt.
Die Einwendung hat sich durch Planänderung erledigt.

Beeinträchtigungen während der Bauzeit

Aufgrund des umfangreichen Eingriffs in die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes, die die Existenzgrundlage darstellen, fordern die Einwender die Einhaltung der Baufeldgrenzen sowie die Gewährleistung der uneingeschränkten Zugänglichkeit/Erreichbarkeit für Erntearbeiten, Pflegemaßnahmen und Wiederbestellungsarbeiten während der Bauphase. Die Zuwendungen sollen so dimensioniert werden, dass diese mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten befahrbar sind.
Der Vorhabenträger hat die Einhaltung der vorgesehenen Baufeldgrenzen, die im Gelände sichtbar markiert werden sollen, durch Erwiderung zugesagt.
Eine uneingeschränkte Bewirtschaftung und der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen

außerhalb der Baufeldgrenze wird ermöglicht.
Weiterhin hat sich der Vorhabenträger verpflichtet, frühzeitig über den Bauablaufplan zu informieren. Die Vertreter des Betriebes benötigen einen zeitlichen Vorlauf von mindestens 1 ½ Jahren, um zur Schadensminderung betriebliche Planungen, Fruchtfolge und die Bewirtschaftung der betroffenen Flächen entsprechend einzustellen.

Die Verpflichtung zur rechtzeitigen Information zum Baubeginn wird durch Nebenbestimmung gesichert. Siehe dazu Punkt 1.5.3 des Beschlusses.
Bei eventuell auftretenden Schwierigkeiten ist der Bauleiter Ansprechpartner vor Ort und auch jederzeit der Vorhabenträger Ansprechpartner. Die Namen der Ansprechpartner werden vor Baubeginn benannt.

Agrarförderungen
In der Einwendung wird auf die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik einzuhaltenden Verpflichtungen des Landwirtschaftsbetriebes verwiesen und deren Berücksichtigung gefordert.
Das sind Maßnahmen der 1. Säule (Direktzahlungen) und der 2. Säule (Agrarumweltmaßnahmen, wie vielfältige Kulturen im Ackerbau, Schaffung von Strukturelementen).
Die Einhaltung der den Agrarförderungen zu Grunde liegenden Bewirtschaftungsverpflichtungen müsse gegenüber dem Einwender als Landwirtschaftsbetrieb gewährleistet sein. Bei baubedingten Eingriffen in die Förderflächen wird ein finanzieller Ausgleich für Folgeschäden (Rückzahlung von Fördermitteln) gefordert.

Die Forderung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.
Sie ist nicht planfeststellungsrelevant und wird in das anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.
Die Entschädigung für den Rechtsverlust und andere Vermögensnachteile für den dauernden und vorübergehenden Flächenentzug erfolgt nach entschädigungsrechtlichen Grundsätzen und wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.
Grundsätzlich können nach den Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft - LandR 19- durch den Flächenentzug zusätzliche Einkommensverluste entstehen, wenn gewährte öffentliche Zuwendungen entfallen. Soweit sie entschädigungsfähig sind, sind sie bei der Ermittlung des Deckungsbeitrages mit zu erfassen. Die Zuwendungsbestimmungen, insbesondere die Dauer der Gewährung, sind zu beachten.
Führt der Flächenverlust zu Rückforderungen von gewährten Zuwendungen, sind diese gesondert zu entschädigen.
Dazu hat zwischen dem Landwirtschaftsbetrieb und dem Vorhabenträger eine Abstimmung zu den geförderten Flächen und den Zuwendungsbestimmungen zu erfolgen.

P 25

Die Einwender sind eigentumsrechtlich betroffen und betreiben einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb (Biobetrieb), der durch die geplanten Flächeninanspruchnahmen umfangreich in Anspruch genommen wird.
Von der Baumaßnahme sind die Eigentumsflächen Gemarkung Mahlzow, Flur 1 Flurstücke 228, 227, 225/1, 224/1 und 220 betroffen.
Der Vorhabenträger hat zur Entlastung privater Eigentümer die Maßnahmeflächen für die landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 Acef und 4 Acef geändert.
Die geplante Inanspruchnahme der Flurstücke 223 und 185 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow sowie der Flurstücke 1 und 3 der Flur 1, Gemarkung Krummin für die landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 Acef und 4 Acef entfällt.
Die geänderte Planung wird mit Deckblätter Unterlage 12.1.3 und Unterlage 14.1 jeweils Blatt 8.1D sowie Unterlage 14.2 Seiten 33 D und 34 D planfestgestellt.

Die Einwender wehren sich gegen die Inanspruchnahme und tragen nachfolgende Belange vor.
<u>Grunderwerbspreise</u>
Gefordert wird, dass der Grundstückspreis für Grundstücksanteile den marktüblichen Preisen entsprechen, weil eine Neuanschaffung vergleichbarer Grundstücke ermöglicht werden müsse. Hierbei sei insbesondere der Preisentwicklung der BVVG gerecht zu werden.

Die Forderung wird in diesem Verfahren zurückgewiesen.
Sie ist nicht planfeststellungsrelevant und wird in das anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.
Die Entschädigung für den Rechtsverlust und andere Vermögensnachteile für den dauernden und vorübergehenden Flächenentzug erfolgt nach entschädigungsrechtlichen Grundsätzen und wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.
Grundsätzlich bemisst sich die Entschädigung für den Rechtsverlust nach dem Verkehrswert (§ 194 BauGB) des Grundstückes.
Der Verkehrswert (Marktwert) wird durch den Preis bestimmt, der in dem Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung bezieht, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und der Lage des Grundstücks oder des sonstigen Gegenstands der Wertermittlung ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre.
Insofern fließt bei der Ermittlung des aktuellen Verkehrswertes auch die Preisentwicklung der BVVG ein.

<u>Wertminderung der landwirtschaftlichen Flächen nach vorübergehender Inanspruchnahme</u>

Die Einwender erwarten einen Wertverlust ihrer Flächen, nachdem sie nach vorübergehender Inanspruchnahme zurückgegeben werden.
Hinsichtlich der befürchteten Wertminderung der landwirtschaftlichen Flächen durch bauzeitliche Inanspruchnahme hat der Vorhabenträger durch Erwiderung die geforderte Zustandserfassung der Flächen vor und nach der Baumaßnahme zugesagt. Dazu werden die Bodenqualitätsmerkmale vor Beginn der Baumaßnahme und nach Beendigung der Baumaßnahme erfasst und zu dokumentiert. Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, die vorübergehend genutzten Flächen rekultiviert zurückzugeben.
Verweis auf Punkt 1.5.10 und 1.6 des Beschlusses.
Die Einwendung dazu hat sich durch Erörterung und Zusage des Vorhabenträgers erledigt.

Einhaltung der Baugrenzen

Gefordert wird, die Baufeldgrenzen zu vermessen und abzugrenzen, damit die Baufahrzeuge diese Grenzen nicht überschreiten.
Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Baufeldgrenzen sichtbar zu kennzeichnen. Bei Überschreitungen der Baugrenzen wird um umgehende Information der Ansprechpartner gebeten. Darüber hinausliegende Flächen, die nicht grunderwerblich erfasst wurden, sind von der Baumaßnahme unberührt und dürfen nicht genutzt werden.
Dieser Punkt der Einwendung hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.
Die Zusage ist unter Punkt 1.6 des Beschlusses festgestellt.

Berücksichtigung von ertragsmindernder Grenzbewirtschaftung

Durch das Bauvorhaben verursachte An- und Durchschneidungen der landwirtschaftlichen Flächen führen bei Einhaltung technologisch bedingte Grenzabstände zu erwerbsmindernden Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Betriebes.
Die Einwender fordern die Berücksichtigung von ertragsmindernder Grenzbewirtschaftung im Rahmen der Entschädigungsermittlung.

Die Forderung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.
Im Planfeststellungsverfahren ist über Entschädigungsfragen nicht zu entscheiden.
Die Forderung in das anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Überlassung von wirtschaftlich nicht nutzbaren Flächen und Restflächen

Die Flurstücke 224/2, 225/1, 227 und 228 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow aus dem Grundeigentum der Einwender werden durchschnitten. Sie werden gegenwärtig in einem Schlag bewirtschaftet. Die Durchschneidung der Flächen macht eine neue Arrondierung der Bewirtschaftungseinheit

erforderlich. Die verbleibenden Restflächen dieser Flurstücke lassen eine weitere landwirtschaftliche Nutzung zu.
In der Einwendung wird darauf hingewiesen, dass das Flurstück 220 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow nach Einziehung durch die zuständige Gemeinde nicht mehr öffentliche Wegefläche ist und als Ackerland genutzt wird.

Der Vorhabenträger hat den Hinweis in der Planung berücksichtigt.
Der Entschädigungsanspruch sämtlicher Folgen des Eingriffs in die Eigentums- und Pachtflächen, einschließlich der Arrondierungsschäden durch An- und Durchschneidung, ist ausschließlich im Entschädigungsverfahren zu prüfen und entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde trifft dazu keine verbindlichen Entscheidungen.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).

landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 A_{CEF} und 4 A_{CEF}

Die Einwendung zur geplanten Inanspruchnahme der Flurstücke 223 und 185 der Flur 1, Gemarkung Mahlzow sowie der Flurstücke 1 und 3 der Flur 1, Gemarkung Krummin für die landschaftspflegerischen Maßnahmen 5 A_{CEF} und 4 A_{CEF} hat sich durch Umplanung des Vorhabenträgers erledigt. Die Inanspruchnahme der Teilflächen entfällt.
Die geänderte Planung wird mit den Deckblättern Unterlage 12.1.3 und Unterlage 14.1 jeweils Blatt 8.1D sowie Unterlage 14.2 Seiten 33 D und 34 D planfestgestellt.

Erwerbsverhandlungen / Verbindliches Entschädigungsangebot

Die Eigentümer fordern den Abschluss der vertraglichen Regelungen der für den Straßenbau benötigten Teilflächen vor Baubeginn.
Der Forderung kann an dieser Stelle nicht statt gegeben werden.
Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG ebenfalls das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.
Die Einwendung wird in das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen.

Berücksichtigung des Gegenverkehrs am geplanten Wirtschaftsweg / Brückenbauwerk 8

Der Vorhabenträger hat die Forderungen der landwirtschaftlichen Betriebe und der Gemeinde mit Änderung der Planung durch Deckblätter berücksichtigt und die befestigte Breite der Wirtschaftswege 1 und 2 von 3 m auf 4 m sowie die lichte Weite des BW 8 von 20,74 m auf 22,37 m vergrößert. Die Kronenbreite der Wirtschaftswege 1 und 2 beträgt 5,50 m.

Die Einwendung hat sich durch Planänderung Deckblätter Unterlage 5D Seite 25D (lfd. Nr. 74-76) und die Unterlage 7 Blatt 9 D erledigt.

Sonstige Vermögensschäden (Mehrwege während der Bauzeit / Wertminderung angrenzender Flächen)

Die Einwender haben in der Erörterung erklärt, dass sich die Fragen zu sonstigen Vermögensschäden im Rahmen der Baudurchführung durch Erläuterungen zu den vorhergehenden Entschädigungsfragen, die im Entschädigungsverfahren zu klären sind, erledigt haben.

Durch Erläuterung der rechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung und der Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG und § 19a FStrG im Entschädigungsverfahren haben die Einwender ihre Einwendung hinsichtlich der Fragwürdigkeit der Verfahren als erledigt erklärt.
Die Planfeststellungsbehörde gibt den Hinweis auf den Einleitungstext zur Ziffer 3.2.6, in welchem sich Erläuterungen zu den verschiedenen Verfahrensschritten bei Eigentumsfragen durch das Vorhaben finden.

P 5

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstückes 202/2 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow in einer Größe von 103.795 m². Geplant ist die dauerhafte Inanspruchnahme von 4.216 m² für die Trasse B 111 und den Wirtschaftsweg 2 sowie 843 m² für Straßenbegleitgrün. 1.700 m² werden vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen.
Der Einwender fordert den Gesamterwerb des Flurstückes wegen der baubedingten Durchschneidung der Fläche.
Der Einwender machte in der Erörterung deutlich, dass die Verwertung der verbleibenden Teilflächen für ihn schwierig werde. Das Flurstück wäre durch Eintragung von Schlacke in früheren Zeiten in der Bodenqualität eingeschränkt. Die Fläche wäre deshalb gegenwärtig nicht verpachtet und würde landwirtschaftlich nicht genutzt.
Er fordert eine Gesamtübernahme der Flächen durch den Vorhabenträger.

Die Forderung wird seitens des Vorhabenträgers zurückgewiesen
Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung an dieser Stelle ebenfalls zurück.
Der Antrag auf Gesamterwerb des Flurstückes 202/2 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden, sondern im nachfolgenden Entschädigungsverfahren, siehe auch Ausführungen oben unter Punkt 3.2.5 – Rechtliche Grundsätze.
Grundsätzlich steht dem Eigentümer das Recht zu, Gesamtübernahme zu verlangen, soweit die

Flächen in seinem Eigentum stehen. Ein Übernahmeanspruch besteht für Restflächen, die entsprechend ihrer bisherigen Bestimmung nicht mehr verwendet oder wirtschaftlich genutzt werden können. Dabei muss die Teilinanspruchnahme die Ursache sein. Die bestimmungsmäßige Benutzung kann durch Zerstückelung oder Verkleinerung des Grundstückes verloren gehen.

Die Anhörungsbehörde hat sich vor Ort vom Zustand der Fläche überzeugt. Das Flurstück wurde in einem gepflegten, landwirtschaftlich bewirtschaften Zustand vorgefunden. Das Flurstück wird in Schlageinheit mit anliegenden Flächen landwirtschaftlich genutzt. 2019 war Getreide angebaut. Eine Nichtnutzbarkeit für die Landwirtschaft ist nicht zu erkennen und müsste belastbar nachgewiesen werden.
Das Flurstück 202/2 wird durch die OU B111 durchschnitten. Es entstehen zwei Teilflächen.
Die Größe der nördlich verbleibenden Teilfläche beträgt ca. 2,5 ha. Auf der Teilfläche ist ein alter Agrarflugplatz. Die Bewirtschaftung ist weiterhin in Schlageinheit mit den anliegenden Teilflächen der Flurstücke 201, 203/1 und 204/1 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow möglich.
Erschlossen ist die Schlageinheit über die vorhandene Zufahrt im Bereich der B 111 (alt) sowie die neue Zufahrt vom Wirtschaftsweg 1.

Die Größe der verbleibenden südlichen Teilfläche beträgt ca. 7,2 ha. Davon sind ca. 6,1 ha Nadelholz und 1,1 ha landwirtschaftliche Fläche.
Die Bewirtschaftung kann in Schlageinheit mit den anliegenden Teilflächen der Flurstücke 201, 203/1, 204/1 sowie der Flurstücke 194 -200 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow erfolgen. Die Erschließung ist über vorhandene Zuwegungen sowie die neue Zufahrt vom Wirtschaftsweg 2 gewährleistet.

Ein Übernahmeanspruch ist nach Festgestelltem abzulehnen, da die wirtschaftliche Nutzung des Flurstückes auch nach vorhabenbedingter Durchschneidung sinnvoll und vernünftig ist.
Der Entschädigungsanspruch sämtlicher Folgen des Eingriffs in die Eigentumsfläche, einschließlich der Arrondierungsschäden durch die Durchschneidung, ist ausschließlich im Entschädigungsverfahren zu prüfen und entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde trifft dazu keine verbindlichen Entscheidungen.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).

P 26

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstückes 146/1 der Flur 1, Gemarkung Sauzin.
in einer Größe von 2.200 m². Geplant ist die dauerhafte Inanspruchnahme von 167 m² für den Ausbau der Kreisstraße VG 26 sowie 112 m² für ein Leitungsrecht. 287 m² werden vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen.

Der Vorhabenträger hat die Planung durch die Ergänzung der dauernden Beschränkung für die notwendige Umverlegung eines E-Kabels im Bereich der Kreisstraße VG 26 der geändert; die Einwenderin ist an der Planänderung beteiligt worden.
Es werden die Deckblätter Unterlage 14.1, Blatt 6D und Unterlage 14.2 Seite 13 D planfestgestellt.
Die Eigentümerin hat der Flächeninanspruchnahme nicht widersprochen. Sie fordert eine Entschädigung für die anfallenden Beeinträchtigungen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Es besteht ein entschädigungsrechtlicher Anspruch für die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme der Teilflächen des Flurstückes 146/1 der Flur 1, Gemarkung Sauzin.
Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Rechtsverlust ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen.
Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.
Es ergeht der Verweis auf Punkt 3.2.6 – Rechtlicher Ausgangspunkt, der auch für diese Einwendung zur Anwendung kommt.

P 27
Der Einwender ist als berufsständische Interessenvertretung der Landwirte eigentumsrechtlich nicht betroffen.
In der Einwendung wird die Beachtung der Interessen der Eigentümer und Bewirtschafter landwirtschaftlicher Nutzflächen und der sorgsame Umgang mit Acker und Grünland im Rahmen der Planung gefordert.
Die Einwendung richtet sich gegen die Veränderung des Nutzungsstatus der landwirtschaftlichen Nutzflächen, insbesondere gegen die geplante Umwandlung von intensiver Ackerlandnutzung zu extensiv zu nutzenden Grünland bzw. Ackerland im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen 4 $A_{CEF,}$ 5 A_{CEF} und 7 $A_{CEF.}$

Durch ausführliche Erläuterungen zu den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen, Standortwahl und den Maßnahmezielen im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger überzeugend das Bemühen deutlich gemacht, die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe durch das Bauvorhaben minimal zu halten.
Die umfänglichen landschaftspflegerischen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen dienen dazu, den rechtlichen Anforderungen des BNatSchG nachzukommen, die anlagebedingten Verluste des Bauvorhabens auszugleichen.

Angemessene Entschädigungsangebote für die Eingriffe in landwirtschaftlichen Flächen werden mit den Eigentümern und Bewirtschaftern im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verhandelt.
Die Vertreterin der Berufsgenossenschaft erklärte im Erörterungstermin die Einwendung durch die Erwiderung und Erläuterung des Vorhabenträgers für erledigt.

P 9

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstückes 195/4 der Flur 3 Gemarkung Loddin in einer Größe von 3.440 m². Im Erörterungstermin sind bevollmächtigte Vertreter der Eigentümerin aufgetreten.
Die Einwenderin erhebt Einspruch gegen den Verkauf von Teilflächen der Flurstücke 195/4 und 195/2 der Flur 3 Gemarkung Loddin. Als Kompromiss schlägt sie einen Flächentausch mit den Flurstücken 502/14 und 502/15 der Flur 1 Gemarkung Loddin vor.

Der Vorhabenträger erklärt in seiner Erwiderung zur Sachlage, geplant sei die vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche mit 267 m² und die dingliche Sicherung von 496 m² für ein Leitungsrecht (Gasleitung) für die Ersatzmaßnahme Otterdurchlass Mellengraben. Das Flurstück 195/2 der Flur 3 Gemarkung Loddin sei nicht von der Baumaßnahme betroffen.
Nach Fertigstellung der Baumaßnahme stünden die bauzeitlich genutzte Teilfläche sowie die von die Umverlegung der Gasleitung betroffenen Teilfläche wieder zur Verfügung und können, wie bisher landwirtschaftlich genutzt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil sie für das Vorhaben nicht zutreffend ist.
Fragen der Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme sind nicht in der Planfeststellungsverfahren, sondern im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln.

Weiterhin wird die Gewährleistung der freien Zufahrt zum Grundstück gefordert.
Der Vorhabenträger hat mit Erwiderung zugesichert, dass das Grundstück auch während der Bauausführung zugänglich ist. Damit hat sich dieser Punkt erledigt.

P 15 und P 19

Der Einwender P 15 ist Eigentümer des Flurstückes 176 der Flur 1 Gemarkung Mahlzow in einer Größe von 26.542 m².
Der Einwender P 19 ist Eigentümer des Flurstückes 196/3 der Flur 1 Gemarkung Neeberg in einer Größe von 10.652 m².

Beide Einwendungen richten sich gegen die Inanspruchnahme der Gesamtflächen für die landschaftspflegerische Maßnahme 5 A $_{CEF.}$
Die Inanspruchnahme der Flächen entfällt durch Umplanung des Vorhabenträgers.
Die geänderte Planung wird mit Deckblätter Unterlage 12.1.3 und Unterlage 14.1 jeweils Blatt 8.1D sowie Unterlage 14.2 Seiten 33 D (P 19) und 34 D (P 15) planfestgestellt.
Die Einwendungen haben sich durch Planänderung erledigt.

P 29

Der Einwender führt einen Landwirtschaftsbetrieb und hat sich erstmals nach Übersendung der Deckblätter mit Einwendung vom 20.02.2020 am Verfahren beteiligt. Durch den Agrarbetrieb werden als Eigentümer und Pächter umfangreicher Flächen im Bauvorhabengebiet auf der Insel Usedom landwirtschaftlich bewirtschaftet.
Die Einwendung richtet sich gegen die Zerschneidung der Flurstücke.
Der Vorhabenträger weist die Einwendung zurück und hält an der Planung nach Planänderung fest.
Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Im Deckblattverfahren können nur Einwendungen gegen die Planänderungen erhoben werden.
Von der Planung der Baumaßnahme sind die Eigentumsflächen der Gemarkung Mahlzow, Flur 1 Flurstücke 149/2 und 204/1 teilweise betroffen.
Das Flurstück 149/2 hat eine Gesamtgröße von 31.901 m² davon sind 12 m² Erwerb und 351 m² vorübergehende Inanspruchnahme geplant. Die Eigentumsflächen der Gemarkung Mahlzow, Flur 1 Flurstücke 149/2 sind von der Planung teilweise betroffen.
Die Planung hat sich jedoch durch Deckblatt Unterlagen 14.1 Blatt 10D nicht geändert.
Das Flurstück wird nicht durchschnitten. Der Einwand ist präkludiert.
Die Einwendung ist auch materiell-rechtlich nicht einschlägig.

Das Flurstück 204/1 hat eine Gesamtgröße von 34.495 m². Geplant ist die dauerhafte Inanspruchnahme durch Erwerb von 4.587 m² für die Trasse der B 111 und die Wirtschaftswege 1 und 2 sowie die dingliche Belastung für 1.203 m² für Gehölzpflanzungen (LBP). Dadurch wird das Flurstück zerschnitten. Die Durchschneidung der Fläche macht eine neue Arrondierung der Bewirtschaftungseinheiten erforderlich. Die entstehenden beiden Restflächen sind weiterhin in wirtschaftlichen Schlägen nutzbar und erreichbar.
Diese Planung sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von 372 m² haben sich ebenfalls durch Deckblatt Unterlagen 14.1 Blatt 9D nicht geändert. Der Einwand dazu ist präkludiert.

Zulässig ist die Einwendung jedoch hinsichtlich der Planänderung hinsichtlich der

vorübergehenden Inanspruchnahme (807 m²) und dinglichen Belastung durch ein Leitungsrecht (1.449 m²) von Teilflächen des Flurstückes 204/1 nach Präzisierung der Planung für notwendige Leitungsverlegungen.
Die Einwendung diesbezüglich wird zurückgewiesen, denn durch diese Planänderung werden wiederum keine zusätzlichen Flächenzerschneidungen bewirkt. Diese Teilflächen können nach Abschluss der Baumaßnahme weiterhin landwirtschaftlich bewirtschaftet werden.

Der Entschädigungsanspruch sämtlicher Folgen des Eingriffs in die Eigentums- und Pachtflächen des Betriebes, einschließlich der Arrondierungsschäden durch An- und Durchschneidung, ist ausschließlich im Entschädigungsverfahren zu prüfen und entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde trifft dazu keine verbindlichen Entscheidungen.
Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld (§ 99 BauGB).
Ein Antrag auf Entschädigung in geeignetem Ersatzland wurde nicht gestellt. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht nach § 100 BauGB nicht, da durch die geplante Baumaßnahme ein existenzgefährdender Eingriff nicht zu befürchten ist.

P 30

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 32/1 und 32/2 der Flur 1 Gemarkung Sauzin.
Der nichtortsansässige Eigentümer hat fristgerecht Einspruch gegen die dingliche Belastung von 12 m² des Flurstückes 32/1 und von 1.535 m² des Flurstückes 32/2 mit einem Wegerecht eingelegt. Diese Belastung erfolgte erst im Zuge der Planänderung. Der Einwender wurde im Nachanhörungsverfahren beteiligt.
Die dinglich zu belastenden Teilflächen der Flurstücke, wird auf den Deckblättern Unterlage 14.1 Blatt 5.1 E und Unterlage 14.2 Seite 33.1E nach Planänderung der Zuwegung zu Maßnahme 3 A_{CEF} erstmalig ausgewiesen. Laut Katastereintragung handelt es sich um Teilflächen die Nutzungsart Weg.
Der Vorhabenträger erwidert mit der Notwendigkeit der Eintragung des Nutzungsrechtes.

Der Einspruch wird als nicht planfeststellungsrelevant zurückgewiesen.
Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie hier die dingliche Belastung mit einem Wegerecht, ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen, das dem Planfeststellungsverfahren nachfolgt. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.
Auf die Ausführungen zum rechtlichen Ausgangspunkt unter Punkt 3.2.6 wird verwiesen.

P 31

Die Einwendung vom 03.03.2020 richtet sich gegen die im Deckblatt Unterlage 14.1 Blatt 6D und Unterlage 14.2 Seite 13D geänderte Inanspruchnahme des Flurstückes 146/1 der Flur 1 Gemarkung Sauzin und den damit verbundenen Eingriff in den Baumbestand.

Die Einwendung wird in Teilen zurückgewiesen.
Die Einwender haben das Grundstück durch Auflassung vom 02.04.2019 erworben. Voreigentümerin ist P 26. Die Einwender müssen daher die Sach- und Rechtslage gegenüber ihrem Kaufobjekt, wie zum Zeitpunkt des Kaufes, gegen sich gelten lassen. Zu Gunsten des Vorhabens besteht Veränderungssperre, § 9 a FStrG.
Geplant war schon vor dem Verkaufsfall der Erwerb von 167 m² aus dem Grundstück für den Ausbau der Kreisstraße VG 26. Hier erfolgte keine Planänderung.

Der Vorhabenträger hat die Planung hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme (287 m²) für die notwendigen Umverlegung eines E-Kabels präzisiert und durch Ausweisung der dinglichen Belastung für ein Leitungsrecht (112 m²) ergänzt.
Die dingliche Belastung für ein Leitungsrecht auf dem Grundstück, wie nach Planänderung vorgestellt, ist notwendig und verhältnismäßig, da für die plangerechtfertigte Umsetzung des Vorhabens und seiner notwendigen Folgemaßnahmen an der Kreisstraße erforderlich. Einen geringfügigen Eingriff in die Eigentumsrechte der Einwender ist nicht ersichtlich.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust und hier die dingliche Belastung mit einem Leitungsrecht, ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG, § 19a FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen, das dem Planfeststellungsverfahren nachfolgt. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.
Auf die Ausführungen zum rechtlichen Ausgangspunkt unter Punkt 3.2.6 wird verwiesen.

Der Forderung der Einwender, den alten Baumbestand auf ihrem Grundstück während der Dauer der Bauzeit und trotz des Baus der Straße zu erhalten, wird stattgegeben.
Dem Vorhabenträger wird mittels Entscheidung 1.3 aufgegeben, technische Lösungen zur Vermeidung des Eingriffs in den alten Baumbestand vorzusehen und die Lösung der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen.
Der Erhalt des alten Baumbestandes ist gemäß naturschutzrechtlicher Regelungen der Eingriffsvermeidung vorrangig vor Verlegung von Leitungen ohne Variantenuntersuchung.
Die Leitungsverlegung ist rechtzeitig mit den Eigentümern abzustimmen.

3.2.7 Gesamtabwägung

Das Vorhaben wird mit den Entscheidungen und Nebenbestimmungen planfestgestellt, weil die mit ihm verfolgten verkehrlichen Ziele die Inkaufnahme der in den Entscheidungsgründen aufgezeigten nachteiligen Wirkungen auf öffentliche und private Belange rechtfertigen.
Auch bei der Gesamtbetrachtung aller entgegenstehenden Interessen überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens.
Als besondere Nachteile haben sich im Verlauf des Verfahrens folgende Schwerpunkte herauskristallisiert:

- Versiegelung von Böden durch die Straßentrasse
- Umfänglicher Verbrauch an landwirtschaftlichen Flächen, insbesondere für den LBP
- damit verbunden der Eingriff in private Rechtspositionen wie Eigentum und Pacht
- Erforderlichkeit von Erteilung naturschutzfachlicher Ausnahmen und Befreiungen von Verbotstatbeständen im Baum-, Alleen-, gesetzlichen Biotopschutz und Landschaftsschutzgebietsschutz.

Erhebliche Auswirkungen auf Vogelschutzgebiete / Rast- und Zugvögel können durch umfangreiche Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen soweit vermieden werden, dass eine Berücksichtigung in der Gesamtabwägung nicht mehr erforderlich ist.
Mittels artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen wird nicht ausschließbaren Auswirkungen auf die geschützten und streng geschützten Arten begegnet, um Verbotstatbestände abzuwenden.
Mögliche Existenzgefährdungen sind nicht zu erwarten und müssen daher nicht in die Gesamtabwägung eingehen.

Für das Vorhaben sprechen neben dem gesetzlich festgestellten Bedarf, der von der Planfeststellungsbehörde zu beachten ist, die Ziele des Vorhabens. Neben dem Hauptziel, die angespannte Verkehrssituation im Zentrumsbereich der Stadt Wolgast zu entlasten, ist insbesondere die Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur zu nennen. Die OU Wolgast und die Anbindung der „Neue Bahnhofstraße“ vervollständigen zusammen mit der B 111 eine angemessen leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur der Stadt Wolgast und der Insel Usedom an das Bundesfernstraßennetz im Rahmen der staatlichen Daseinsvorsorge. Erreichbarkeitsdefizite und Überlastungszustände der bestehenden B 111 werden messbar reduziert.
Der straßenbegleitende Radweg an der Kreisstraße VG 26 verbessert die Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr zwischen der Stadt Wolgast und der Gemeinde Sauzin und dient als Teil des Radrundweges Usedom der Förderung des Radtourismus.

Selbst die stärksten Kritiker haben im Rahmen des bisherigen Verfahrens anerkannt, dass die

derzeitige Verkehrssituation unzureichend ist und – wenn auch auf anderem Wege – dringend verbessert werden muss.
Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Bauvorhaben B 111 Neubau der Ortsumgehung Wolgast einschließlich Neuer Bahnhofstraße und Radweg an der Kreisstraße VG 26 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum erforderlich ist und in seiner konkreten Ausgestaltung dem Abwägungsgebot des § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG genügt.
Das Verfahren entspricht den Vorgaben der §§ 17 Abs. 1 S. 4 und 17a ff. FStrG i.V.m §§ 72 ff VwVfG. Nach Abwägung der im Anhörungsverfahren vorgebrachten sowie der von Amts wegen zu ermittelnden öffentlichen und privaten Belange und der Umweltauswirkungen ist die Maßnahme als rechtmäßig und verhältnismäßig und somit zu Gunsten des Vorhabenträgers als zuzulassen anzusehen. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

4. Sofortige Vollziehung

Die Ortsumgehung Wolgast im Zuge der B 111 ist gemäß dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetztes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingeordnet.
Das Bauvorhaben ist somit sofort vollziehbar.
Eine Anfechtungsklage entfaltet somit keine aufschiebende Wirkung, § 71e Abs. 2 FStrG.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern
Domstraße 7
17489 Greifswald

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -
An der Jägerbäk 3
18069 Rostock

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringerem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Für die Erhebung der Klage stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

1. Schriftlich:
   Die Klage kann schriftlich erhoben werden.

2. Auf elektronischem Weg:
   Die Klage kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) erhoben werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die **Seite** des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite www.egvp.de verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtssachen ist nicht zugelassen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern
Domstraße 7,
17489 Greifswald

gestellt und begründet werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger und diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der tatsächlichen Zustellung.
Der Antragsteller muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Der Antrag muss den Antragsteller, den Antragsgegner

Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde -
An der Jägerbäk 3,
18069 Rostock

und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

6. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird dem Vorhabenträger und denjenigen, über deren Stellungnahme oder Einwendung entschieden wurde, zugestellt. Außerdem wird eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit denen unter Punkt 1.1 genannten Planunterlagen in den Ämtern Am Peenestrom, Amt Usedom-Nord, Amt-Usedom-Süd und Amt Anklam-Land zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.
Zudem werden der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen auf der Internet-Seite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern veröffentlicht:

http://www.strassenbauverwaltung.mvnet.de/planfeststellung

Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern
- Planfeststellungsbehörde -
Im Auftrag

Ingmari Mahnke

Anlage 1

bekanntes Bodendenkmal in der Gemarkung Mahlzow, Flur 1