

Stellungnahme des NABU Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Sachsen zum Strassenbauprojekt „S 58 Bärnsdorf-Weixdorf – Ausbau westlich Weixdorf, VNK 4848 011 – NNK 4848 017, Vorplanung“

1. Einführung und Ausgangssituation

Die Staatsstrasse verbindet am Nordrand der Landeshauptstadt Dresden die im Promnitztal verlaufende S 96 mit der durch die Ortslage der Ortschaft Weixdorf erreichbaren S 59. Dabei ist S 58 durch eine Anschlussstelle an die BAB 13 angebunden, unterquert jedoch die BAB 4 ohne entsprechende Anbindung. Das Verkehrsaufkommen der S 58 ist mit 2400 Kfz/24 h bei 8 % Schwerlastanteil (vgl. Erläuterungsbericht, nachfolgend EB S. 6) von eher untergeordneter Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen wird maßgeblich durch werktäglichen Wirtschafts- und Berufsverkehr gekennzeichnet.

Ob die geringe Verkehrsbelegung der S 58 durch ihren schlechten Ausbauzustand begründet ist, darf bezweifelt werden. Sicherlich ist die fehlende überregionale Bedeutung der Hauptgrund. Die in Frage kommenden Ziele (Flughafen, Gewerbezentren, Stadtgebiet) haben nämlich eigene, verkehrstechnisch geeignetere Anbindungen sowohl an die BAB 4 als auch an die BAB 13 sowie die Bundesstrasse B 97. Die S 58 ist streckenweise von alten Obst- und Laubgehölzen gesäumt.

Das Vorhaben befindet sich zum weit überwiegenden Teil (vgl. EB S. 12 f., Umweltverträglichkeitsstudie, nachfolgend UVS S. 1) bzw. vollständig (vgl. EB S. 13) im Europäischen Vogelschutzgebiet (SPA Nr. DE 4747-451) „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ und im LSG „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“. Das FFH-Gebiet „Promnitz und Kleinkuppenlandschaft bei Bärnsdorf“ (DE 4848-302) liegt an der nördlichen Untersuchungsraumgrenze. Zur Bedeutung der Schutzgebiete wird im Kontext mit der Begründung der Stellungnahme eingegangen.

Die Vorzugsvariante geht mit dem Verlust von 0,9 ha und der substantiellen Beeinträchtigung von 2,5 ha Biotopfläche einher. 5,4 ha Lebensraum relevanter Tierarten werden beansprucht und weitere 13,3 ha gestört. 4,2 ha Boden werden neu versiegelt und 8,3 ha beeinträchtigt. Ferner werden lt. EB (S. 14) 2,5 ha sensiblen Landschaftsbildes zerstört und 100,1 ha beeinträchtigt.

Die Umsetzung des Projektes begegnet aus Naturschutzsicht erhebliche Bedenken, die bereits in der Vorplanung and den Planungsträger zur künftigen Berücksichtigung herangetragen werden sollen:

2. Grundlagen

Die Vorplanung lässt vermissen, wie sich das Vorhaben in den überregionalen Kontext und die politische Zielstellung einfügt, wonach der Anteil unzerschnittener verkehrsarmer Lebensräume (**UZR**) zu erhöhen ist.

Das Bundesamt für Naturschutz definiert¹ **unzerschnittene verkehrsarme Räume**, die

- eine Mindestgröße von 100 km² aufweisen,
- von keiner Straße mit einer durchschnittlichen Verkehrsmenge von mehr als 1000 Kfz/24 h durchschnitten werden,

¹ Bundesamt für Naturschutz (BfN) (ed.), 1999. Daten zur Natur 1999. Landwirtschaftsverlag, Bonn.

- von keiner Bahnstrecke (ein- oder mehrgleisig) durchschnitten werden und
- kein Gewässer enthalten, das mehr als die Hälfte des Raumes beansprucht.

Zerschneidung und Fragmentierung von Landschaften zählen zu den wichtigsten Ursachen für den starken Verlust an Arten- und Lebensraumvielfalt in Europa und Nordamerika und den Rückgang größerer Erholungsräume. In Sachsen verschwindet täglich 8 Hektar² Boden unter Asphalt und Beton, was etwa der Fläche 15 Fußballfeldern entspricht. In Deutschland sind es sogar 129 Hektar³ pro Tag! Ein Großteil dieses Flächenverbrauchs verursachen Verkehrsprojekte, der Neu- und Ausbau von Straßen und anderen Infrastrukturen.

Dabei verfügt Deutschland mit mehr als 12.000 km (2007) über das zweitgrößte Autobahnnetz nach den USA und eines der dichtesten weltweit.⁴ Und bis 2015 sollen noch weitere 1900 km Autobahnen hinzukommen. Ähnlich rasant ist die Entwicklung des Netzes von Bundes- (2005: 41.139 km) und Kommunalstraßen (2005: 178.154 km). Das bedeutet, das bundesweit jeder Quadratkilometer von 648,3 m Fernverkehrsstraße durchzogen wird.⁵

Dabei hatte die Bundesregierung nach Diskussionen dies Problems seit den 70er Jahren bereits 1985 eine „Trendwende im Landverbrauch“ einschließlich einer „Trendumkehr bei der Zerschneidung und Zersiedlung der Landschaft“ sowie einer möglichst weitgehenden Bewahrung freier Landschaften vor weiteren Zerschneidungen gefordert.⁶ Ziel der Bundesregierung war es, die tägliche Flächeninanspruchnahme von 1997 bis 2010 auf 10% des Wertes von 1993-95, d. h. auf 12 ha/Tag⁷, und nach neueren Vorgaben bis 2020 zumindest noch auf 30 ha/Tag⁸ zu verringern.

Diese Ziele sind augenscheinlich auch nicht ansatzweise auf den Weg gebracht. Der Flächenfraß geht unvermindert weiter. Gerade Sachsen nimmt in der Statistik einen unrühmlichen Spitzenplatz ein, wie nachfolgend **Tabelle 1** belegt: Zwischen 1998 und 2003 ging im Freistaat die Anzahl der UZR um 50% zurück (Bundesdurchschnitt 12,50 %)

Dabei geht es hier zunächst nur um UZR oberhalb einer Größe von 100 ha. Aber auch darunter sind die Lebensraumverluste infolge der Verdichtung des Verkehrsnetzes enorm. In Verdichtungsräumen und im näheren Umfeld von Ballungsräumen sind aber auch kleinere unzerschnittene Räume unter 100 km² bedeutend. Neben großen unzerschnittenen Räumen über 100 km² soll nach einem Vorschlag des Umweltbundesamtes⁹ daher auch die Zahl der jeweils noch vorhandenen unzerschnittenen Flächen von 140, 120, 100, 80 und 64 km² künftig erhalten bleiben.

² Flath, Steffen, 2004. Ein Land verschwindet unter Beton. In: SMUL (ed.) Zeitschrift „kompakt“ 3/2004: 3.

³ Dosch, F., 2002. Auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Flächennutzung. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Rio +10: Nachhaltige Siedlungsentwicklung – Reflexionen aus dem BBR. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2.2002: 31 – 45.

⁴ Meinel, Gotthard, Sascha Reichert & Winfried Killisch, 2007. Entwicklung und Raumwirkung des deutschen Autobahnnetzes. – Naturschutz und Landschaftsplanung 39 (4): 101 – 106.

⁵ Clausing, Thomas, 2006. Landschaftszerschneidung – Anwendung und Vergleich verschiedener methodischer Varianten am Beispiel des Landkreises Havelland (Brandenburg). Dipl.-Arb. Univ. Potsdam, Inst. F. Geoökologie, 101 pp.

⁶ Bundesminister des Innern (ed.), 1985. Bodenschutzkonzeption der Bundesregierung. BT-Drs. 10/2977 vom 07. März 1985. Kohlhammer, Stuttgart.

⁷ Deutscher Bundestag (ed.), 1997. Konzept Nachhaltigkeit. Fundamente für die Gesellschaft von morgen. Zwischenbericht der Enquête-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages. Zur Sache 1/97. Selbstverlag. Bonn.

⁸ Dosch, aaO.

⁹ Vorschlag des Umweltbundesamtes; Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr. – Materialienband (UBA-Texte 90/03, Berlin, Dezember 2003)

Bundesland	Einw./ km ²	UZR (km ²)	UZR (%) 1998	UZR (%) 2003	Anzahl UZR 1998	Anzahl UZR 2003	Veränderung Anzahl (%)
Bad.-Württ.	299	3328	11	9	25	22	-12,00
Bayern	176	10775	20	15	76	61	-9,74
Brandenburg	87	14625	53	50	80	75	-6,25
Hessen	288	2289	12	11	16	14	-12,50
Meckl.-Vorp.	75	12256	54	53	67	63	-5,97
Niedersachsen	168	10223	19	21	58	59	+1,72
Nordrhein-Westf.	530	868	3	3	6	4	-33,33
Rheinl.-Pfalz	204	3062	16	15	22	19	-13,63
Sachsen	235	2325	24	13	28	14	-50,00
Sachsen-Anh.	123	6378	29	32	34	33	-2,94
Schleswig-Holst.	179	1780	10	11	12	12	±0,00
Thüringen	147	5476	41	34	36	33	-8,33
DEUTSCHLAND	231	73541	22	21	480	422	-12,50

Tab. 1: Verteilung der UZR in Deutschland (ausgenommen Stadtstaaten und Saarland)¹⁰

2. Grundlagen, Landesentwicklung und Landschaftsplanung, Biotopverbund

Im Landesentwicklungsplan Sachsen wie auch in der Ergänzung zum Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge¹¹ ist das gesamte Planungsgebiet als überregional bedeutsamer Biotopverbund „Feuchtgebiet und Kleinkuppenlandschaft Moritzburg“ ausgewiesen (vgl. LEP Abschnitte II.1.2. und III.2.4. sowie Regionalplan Abschn. 4.4.1.1.). Ziel ist die Erhaltung und Verbesserung des Biotopverbundes. Die Auswirkungen der Umverlegung bei gleichzeitigem qualitativ völlig neuen Ausbaues der S 58 (sog. Querweg) auf dieses Planungsziel des Landes wurden nicht dargestellt.

Nach § 3 Abs. 2 Ziff. 4 (Schutzzweck) der LSG-VO¹² ist die Aufrechterhaltung und weitere Aufwertung des Biotopverbundes ein vorrangiges Schutzziel. Die starke Verbreiterung der Straße führt zu einer höheren Barrierewirkung für wandernde Tierarten.¹³

Die vier unmittelbaren Hauptwirkungen von Verkehrswegen auf Tierpopulationen deren Lebensräume sind:

- Habitat- bzw. Lebensraumverlust
- Trennwirkung
- Verkehrssterblichkeit bzw. -mortalität
- Zerteilung von Populationen

¹⁰ Quelle: Bundesamt für Naturschutz (BfN) 2004

¹¹ Festgestellt durch Satzungsbeschluss der Verbandsversammlung am 10.12.2001

¹² Amtsblatt Landkreis Meißen (1998): Verordnung des Landkreises Meißen zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes "Moritzburger Kleinkuppenlandschaft" vom 29.10.1998. - Ausgabe 24 vom 27.11.1998: 3-6.

¹³ Vgl. zum Ganzen: Glitzner, Irene & al. (1999): Literaturstudie zu anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen von Strassen auf die Tierwelt. Endbericht. - Erstellt im Auftrag des Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabt. 22 Umweltschutz (MA22-6888/98, Auftr. vom 21.12.1998) Graz, 246 pp.

Habitat- bzw. Lebensraumverlust: Durch den Bau von Straßen werden Lebensräume direkt zerstört. Dieser Verlust ist zwar einfach quantifizierbar, aber seine Wirkung auf verschiedene Populationen ist von der Größe und Qualität der Lebensraumflächen sowie den speziellen Habitatansprüchen der Art abhängig. Lebensraumverlust erfolgt auch indirekt, indem Lebensraumqualität durch indirekte Verkehrs-Emissionen wie Lärm, Licht und Schadstoffe vermindert wird.¹⁴ Beispielsweise ist der Geräuschpegel der beiden Bundesautobahnen 4 und 13 im gesamten LSG „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ allgegenwärtig.

Dies kann bei Tieren zur Veränderung des Verhaltens führen. Gewisse Tierarten gewöhnen sich an Verkehrslärm, was nicht immer positiv zu bewerten ist. Unter anderem kann der Verkehrslärm Ursache des Rückganges von Neuntöter-Populationen sein, weil der relativ leise Gesang der Männchen dieser Art in Autobahnnähe so übertönt wird, dass dort singende Exemplare keine paarungsbereiten Weibchen finden.

Die Überlebenswahrscheinlichkeit von Tierpopulationen als Funktion von Habitatfläche und Habitatqualität weist einen Schwellenwert auf. Wenn die minimale Habitatgröße unterschritten wird, werden die natürlicherweise auftretenden Schwankungen der Individuenzahl im Verhältnis zur Populationsgröße so groß, dass die Überlebenswahrscheinlichkeit schnell absinkt. Umweltschwankungen tragen zur Vergrößerung dieser Schwankungen und des Aussterberisikos bei. Außerdem kann Inzucht die Fitness der Individuen verringern.¹⁵

Trennwirkung: Straßen können als Barriere wirken und die Wanderung von Tieren hindern. Fortpflanzungspartner, Nahrung und Nistplätze bzw. Vermehrungsstätten werden für Individuen, die Straßen nicht queren können, un erreichbar. Dies kann die Fortpflanzungs- und Überlebensrate vermindern und so die Überlebensfähigkeit von Populationen gefährden. Die Barrierewirkung trifft besonders Tierarten, die Straßen meiden, solche die mehrere Lebensraumtypen benötigen (z.B. Amphibienwanderung) und Arten, die über lange Distanzen wandern (z.B. Fischotter). Verschiedene Faktoren beeinflussen die Barrierewirkung von Straßen und Verkehr, z.B. Breite und Beschaffenheit der Strasse, Frequentierung bzw. Intensität des Verkehrs und das Verhalten der Tiere.¹⁶

Verkehrsterblichkeit: Jedes Jahr kommt eine große Anzahl an Tieren durch den Verkehr um. Die Anzahl der Verkehrstopfer ist jedoch wenig aussagekräftig, da eine geringe Zahl gerade durch einen Bestandesrückgang verursacht werden kann und da ein Großteil der Tiere nicht gefunden wird, weil sie sich verletzt ins Dickicht schleppen oder durch hierauf spezialisierte Arten bereits beseitigt wurden. Beim Dachs wird in Dänemark die jährliche Sterblichkeit auf Straßen auf 10% der Gesamtpopulation geschätzt und in Großbritannien ist der Verkehr die wichtigste Todesursache beim Dachs.¹⁷

Auch viele Amphibienarten sind durch den Verkehr gefährdet: Bis zu 10% einer Population können durch den Verkehr sterben. Amphibien sind durch ihre saisonalen Wanderungen besonders anfällig für den Straßentod.¹⁸ Dabei ist der Umstand wesentlich, dass nicht einmal ein direktes An- oder Überfahren notwendig ist, um die Tiere irreversibel zu schädigen. Meist werden sie „nur“ durch geschwindigkeitsbedingten Druckabfall an das Bodenblech der Fahrzeuge angesaugt, schlagen dort an und auf der Strasse auf und sterben dann. Studien zeigen,

¹⁴ Di Giulio, Manuela, Silvia Tobias & Rolf Holderegger, 2007. Landschaftszerschneidung in Ballungsräumen. Merkblatt für die Praxis 42 (Feb. 2007) der Eidgen. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) Birmensdorf (CH)

¹⁵ Jaeger, J. & R. Holderegger, 2005. Schwellenwerte der Landschaftszerschneidung. – GAIA 14/2: 113 – 118.

¹⁶ Di Giulio, Manuela, aaO.

¹⁷ Di Giulio, Manuela, aaO.

¹⁸ Di Giulio, Manuela, aaO.

dass es für Frösche kein Durchkommen mehr gibt, wenn pro Stunde mehr als 26 Fahrzeuge eine Strecke befahren.¹⁹

Es ist jedoch davon auszugehen, dass der größte Teil der Kreisstraßen mit mehr als 1.000 Fahrzeugen in 24 Stunden belastet ist. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf Kreisstraßen betrug bereits 1990 im alten Bundesgebiet 1.655 Kfz in 24 Stunden (BMVBW).²⁰ Das entspricht durchschnittlich 69 Kfz pro Stunde.

Währenddessen die Oberflächenbeschaffenheit bestimmte Tierarten (z.B. Laufkäfer) vom Überqueren abhält, wirkt sie – mit ebenfalls nachteiligen Folgen - für andere Arten geradezu anziehend. Bekannt ist, dass zahlreiche wechselwarme Arten (Amphibien, Reptilien) sowie Wirbeltierarten den Umstand ausnutzen, dass sich eine Asphaltstrasse schneller aufheizt und eher abtrocknet als benachbarte Naturbelassene Flächen. So werden z.B. Feldlerchen und Blindschleichen, die nach einer taunassen Nacht ihr Gefieder trocknen oder sich aufwärmen, um aktiv zu werden, regelmäßig in großer Zahl überfahren. Zusätzlich werden carnivore Arten und Allesfresser durch Fallwild sowie (besonders bei nachtaktiven Arten) durch im Scheinwerferlicht geblendete Beute angelockt und hierdurch ebenfalls Verkehrsoffer.²¹ Die nächtliche Straßenbeleuchtung zieht ohnehin Insekten und Insektenjäger an. Mittelbar schädigen Emissionen (Schall, Licht, Abgase und andere toxische Bestandteile des Verkehrsgeschehens) benachbarte Lebensräume erheblich.

Zerteilung von Populationen: Populationen, die von Straßen umgeben sind, erhalten weniger Zuwanderung aus anderen Populationen, was den Austausch von Erbgut vermindert und die Gefahr von Inzucht erhöht. Kleine Populationen haben zudem aufgrund verringerter Anpassungsfähigkeit eine erhöhte Aussterbewahrscheinlichkeit, die auch durch die höhere Zahl der Teilpopulationen nicht ausgeglichen wird, und isolierte Flächen werden nach dem Aussterben kaum mehr besiedelt. Bei kleinen Säugern (aber möglicherweise auch beim Rotwild²²), Fröschen und Laufkäfern konnte nachgewiesen werden, dass Straßen Populationen genetisch trennen und zum Verlust an genetischer Vielfalt führen.²³

Der Querweg, Anfang der 1960er Jahre noch eine sandgeschlammte Ortsverbindungsstraße, entfaltete seit der Asphaltierung erste Barrierewirkungen für den Artenaustausch. Diese Wirkungen waren jedoch im Vergleich zum jetzt vorliegenden Straßenausbauprojekt abgeschwächt wegen

- der geringeren Straßenbreite (Altbestand lt. TK 1:25000 durchgängig 4 m; neu geplant: RQ 10,5 m, Fahrstreifenbreite 3,50 m östlich der BAB A 13, und RQ 9,5 m (ohne Fahrradweg), Fahrstreifenbreite 3,00 m westlich der BAB A 13), (vgl. UVS S. 2)
- der aktuell stark geschwungenen Linienführung, wodurch PKW/LKW keine hohen Geschwindigkeiten erreichen mit den bekannten negativen Folgen (Tierverluste, Wirbelschleppen, Verlärmung, Lichtemission),
- der geringen Fahrzeugdichte und somit Verkehrsbelastung des Gebietes.

Mitte der 1990er Jahre erfolgte im Zusammenhang mit Planungen für ein Güterverkehrszentrum (GVZ) Hermsdorf-Weixdorf zwischen dem Flughafen und der BAB 4 eine Umstufung (Aufstufung) der Strasse von der Ortsverbindung zur Staatsstrasse. Aufgrund entgegenstehen-

¹⁹ Ruegg, Peter, 2005. Tagesberichte: Landschaftsschutz: Zerschneidung erstmals vermessen. <http://archiv.ethlife.ethz.ch> (16.05.2008)

²⁰ Webseite des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz (Stichwort: Flächenverbrauch für Verkehrsflächen) <http://www.umwelt.niedersachsen.de> (16.05.2008)

²¹ Glitzner, Irene & al. (1999) aaO. S. 33 (Fn. 13)

²² <http://www.deutschewildtierstiftung.de/projekte/rotwildgenetik/index.php> (16.05.2008)

²³ Di Giulio, Manuela, aaO.

den Bürgerengagements und dem Ausstieg der Deutschen Bahn AG aus dieser Planung wurde das GVZ nie realisiert. Der Grund für die Aufstufung bzw. Strassenbedeutung ist daher nicht mehr gegeben. Eine Abstufung in die entsprechende Strassenklasse (Kreisstrasse oder Gemeindeverbindungsstrasse) ist gem. § 7 Abs. 2 SächsStrG geboten. In diesem Zusammenhang ist auch die Befugnis der derzeit planenden Behörde zu hinterfragen, weil nach § 47 SächsStrG für Kreisstrassen die Landkreise bzw. kreisfreien Städte und für Gemeindestrassen die Gemeinden zuständig sind, nicht das Autobahnamt Sachsen..

Mit dem Straßenneubau wird eine Zunahme der Verkehrsmenge und –geschwindigkeit prognostiziert (EB S. 6, 50; UVS S. 2). Diese steht im Zielkonflikt zur Erhaltung und Verbesserung des Biotopverbundes. Abgesehen davon ist fraglich, wie der Abfluss des zunehmenden Verkehrs (besonders des SV-Anteils) in der dicht bebauten Ortslage Weixdorf bewerkstelligt werden soll.

3. Fragmentierung der Landschaft

In der UVS (S. 23) heißt es: „Die Verkehrswege (insbesondere die A 13 und die A 4 führen zur Zerschneidung des Raumes.“ Richtig ist: Die *neue* Trasse verstärkt den schon bestehenden Zustand und führt zur endgültigen Verinselung des Marsdorfer Dreiecks zwischen den BAB A 13 und A 4 und der S 58.

Die Fahrstreifenbreite von 3,5 m (Gesamtbreite inkl. Randstreifen und Bankett von 10,5 m) im Ausbaubereich östlich der BAB 13 und von 3,0 m (Gesamtbreite inkl. Randstreifen und Bankett von 9,5 m) westlich der BAB 13 kann aus den genannten naturschutzfachlichen und landschaftsplanerischen Gründen nicht mitgetragen werden und sollte entsprechend reduziert werden.

Die Verinselung des „Marsdorfer Dreiecks“ südlich des Querweges zwischen den beiden BAB ist unbedingt zu minimieren, d.h., eine Reduzierung der geplanten Fahrbahnbreite östlich der BAB auf höchstens 3,00 m Fahrstreifenbreite ist dringend geboten.

Das Marsdorfer Dreieck ist ein faunistisch und landeskundlich sehr wertvolles Gebiet. Mit Buckenberg, Spitzenberg, Kahlenberg, Hirschberg, Fuchsberg, Spitze Berge und den Galgenbergen weist es die charakteristische Ausprägung der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft mit einer gebietstypischen faunistisch-floristischen Artenausstattung auf. MANNSFELD (1981) beschreibt den Raum wie folgt: Das sog. Marsdorfer Dreieck ist Teil einer „*charakteristischen Landschaft, deren genetische, morphographische, hydrographische und pedologische Besonderheiten mit der Flächenkombination Wald – Grünland/Ackerland – Wasser in diesem Raum in kleinflächigem Wechsel nahezu modellhaft studiert werden konnten und der sich infolge seiner relativ isolierten Lage auch in Bezug auf seine Tier- und insbesondere Vogelwelt noch seinen natürlichen Reichtum weitgehend erhalten hatte.*“²⁴

LORENZ 1996 a, b, c, 1999)²⁵ bzw. LORENZ & SCHOLZ (1997)²⁶ haben die entomologische Bedeutung des Bärnsdorf-Volkersdorfer Kuppengebietes mit dem Marsdorfer Dreieck umfas-

²⁴ MANNSFELD, K. (1981): Landeskulturelle Auswirkungen moderner Agrarproduktion an Beispielen aus dem Westlausitzer Hügelland. - Wiss. Abh. Geogr. Ges. DDR **15**: 179-191.

²⁵ LORENZ, J. (1996a): Ökofaunistische Untersuchungen zur Käferfauna von Feldgehölzen und anderen Elementen einer strukturreichen Agrarlandschaft nördlich von Dresden. - Verhandl. Ges. Ökologie **26**: 327-332. - LORENZ, J. (1996b): Zur Marienkäferfauna nördlich von Dresden (Col., Coccinellidae). - Ent. Nachr. Ber. **40** (4): 255-256. - LORENZ, J. (1996c): Die Käferfauna einer strukturreichen Agrarlandschaft nördlich von Dresden. - Veröff. Mus. Westlausitz Kamenz **19**: 45-64. - LORENZ, J. (1999): Ökofaunistische Untersuchungen zur Coleopterenfauna einer strukturreichen Agrarlandschaft (Insecta: Coleoptera). – Diss. TU Dresden, Tharandt: 197 S. und Anhang.

send dokumentiert. Diese Untersuchungsergebnisse fanden in der UVS ebenso keine Wertung wie die avifaunistische Bewertung des Gebietes durch HALLFARTH (1992)²⁷.

Im Marsdorfer Dreieck hat auch der Fischteich unterhalb vom Buckenberg Volkersdorf einen hervorgehobenen faunistischen Wert (Fischotter, Zwergtaucher, Teichralle, Rohrweihe, Drosselrohrsänger, Massenlaichgewässer für Erdkröte und Grasfrosch). Zur Frühjahrswanderung der Lurche wurde in den vergangenen Jahren östlich der BAB 13-Anschlussstelle Marsdorf eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt. Erdkröten und Grasfrosch wandern hier auch über die S 58 hinweg. Dieser Frage wurde in der Vorprüfung nicht nachgegangen. Die Gestaltung von Durchlässen für diese Arten wie auch andere wandernden Wirbeltierarten (u.a. Fischotter, Kleinsäuger) ist zu empfehlen.

Seit 2002 werden im Marsdorfer Dreieck gezielte Maßnahmen des Artenschutzes für Acker besiedelnde Vogelarten ausgeführt (Rebhuhn, Ortolan, Feldlerche, Kiebitz). Aufgrund der geringen Bodenwertzahlen ergeben sich in diesem Raum vorzügliche Möglichkeiten für den Schutz von Wildkräutern und ihren Wirtstieren, die von der Johne & Lorenz GbR Volkersdorf vorbildlich wahrgenommen werden. Diese Artenschutzbemühungen sollten durch Verkehrsplanungen unterstützt werden, die dem Biotopverbund und Artenaustausch dienlich sind.

4. Wirkungen des Verkehrs

Lt. UVS ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des SPA (EB, S. 13/24). Tatsächlich sind die Wirkungen viel befahrener und breiter Straßen auf die Zoozönosen beträchtlich.²⁸ Die Fehler in den alten Bundesländern sollten keine Wiederholung finden, wo KLOFT & GRUSCHWITZ (1988)²⁹ warnten: „... erst jetzt beginnt man die Zerschneidungseffekte und deren Folgen für die Zoozönosen zu erkennen. Auf jeden km² kommen in der Bundesrepublik Deutschland 2,1 km überörtliche Verkehrsstraßen“.

„Sachsen verfügt pro km² Landesfläche über 1980 m Straßen. Dies sind rund 150 Meter mehr als im Bundesdurchschnitt“ (FLATH 2004).³⁰ Der qualitative Neuausbau der S 58 erhöht die Zerschneidungseffekte. Z. B. rücken wegen anhaltender Verlärmung und Wirbelschleppen viele Arten von stark befahrenen Straßen ab. Für Ortolan und Neuntöter ist dies entlang der BAB belegt, wo beide Arten die noch bis Anfang der 1990er Jahre regelmäßig belegten Brutplätze vollständig aufgegeben haben (vgl. dazu auch VP-SPA). Damit ist noch vor der SPA-Gebietsmeldung eine Verschlechterung eingetreten, die bei heutigen Planungen jedoch vermeidbar sind. Im Vergleich zu unbeeinflussten Populationen wirken sich Straßen und Verkehr je nach Vorbelastung und Sensibilität der Art noch bis zu einer Entfernung von 250-400-1800 m aus.³¹ Nach KUHN (1987) kann ein mehrere 100 Meter breites Landschaftsband hinsichtlich bestimmter ökologischer Funktionen durch die von einer Strasse ausgehende Beunruhigung entwertet werden.³² Diese eingeschränkt oder nicht mehr besiedelbaren Flächen stellen ebenfalls qualitative und quantitative Habitatverluste dar, die in den Flächenbilanzen der Planungen regelmäßig nicht erfasst sind.

²⁶ LORENZ, J. & A. SCHOLZ (1997): Die Insektenfauna des Bärnsdorf-Volkersdorfer Kleinkuppengebietes. - In: BASTIAN, O. & M. SCHRACK (Hrsg.) (1997): Die Moritzburger Kuppenlandschaft - einmalig in Mitteleuropa! - Veröff. Mus. Westlausitz Kamenz, Tagungsband: 38-46.

²⁷ HALLFARTH, T. (1992): Ornithofaunistische Untersuchungen zur Besiedlung verschiedener Strukturelemente im Süden der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft. - Dipl.-Arbeit, TU Dresden.

²⁸ Glitzner, Irene & al. (1999) aaO. (Fn. 13)

²⁹ Kloft, W. & M. Gruschwitz (1988): Ökologie der Tiere. - Verlag Eugen Ulmer Stuttgart: 333 S.

³⁰ Flath, Steffen (2004) aaO. (Fn. 2)

³¹ Glitzner, Irene & al. (1999) aaO. S. 34 f. (Fn. 13) mit zahlreichen weiteren Nachweisen

³² Kuhn (1987) in Glitzner, Irene & al. (1999) aaO. S. 34 (Fn. 13)

Hohe Geschwindigkeiten und Fahrzeugdichte führen des Weiteren zu direkten Verlusten, insbesondere bei Feldhase, Fischotter, Wald- und Schleiereule, Mäusebussard und Kleinvogel (Vogelschlag, Wirbelschleppen). Bei Geschwindigkeiten ab 40-50 km/h ist eine deutliche Zunahme der Opferrate zu verzeichnen.³³ Diese Tatsachen sind in der UVS nicht ausreichend erkannt, dargestellt und vor allem berücksichtigt. Die UVS (S. 87 ff.) verweist lediglich auf „verbleibende Beeinträchtigungen: Beunruhigung für Vögel“. Hierbei handelt es sich um eine Verharmlosung der zu erwartenden Folgen des Eingriffes in das Internationale Vogelschutzgebiet. Zunehmender LKW-Verkehr führt z. B. zu Wirbelschleppen, denen vor allem Schleier- und Waldohreulen zum Opfer fallen. Beide Arten sind im Planungsraum nachgewiesen und haben seit 1990 vorzugsweise im Bereich der BAB regelmäßige Verluste zu verzeichnen. Die neue Straße kann diese Situation weiter verschärfen. Gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG sind Projekte bei der erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen oder Schutzzweck unzulässig.

Unter dem Pkt. „Umweltverträglichkeit“ wird die „Ackerlandschaft“ unter „Relativ konfliktarme Räume“ genannt (EB, S. 52). Die UVS (S. 31) besagt: „Ackerflächen sind nachrangig bewertet. Hier wird jedoch die Funktion als Haupt- und Nebenrastgebiet zusätzlich betrachtet.“ Karte 9 der Umweltverträglichkeitsstudie - Kartenteil ordnet Acker als „nachrangig“ ein. Diese Wertungen lassen unbeachtet, dass gemäß der Verordnungen für das LSG und das SPA „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ (siehe AMTSBLATT LANDKREIS MEISSEN 1998³⁴; REGIERUNGSPRÄSIDIUM DRESDEN 2006)³⁵ der Schutz von teich-, acker- und wiesenbesiedelnden Vogelarten im gehölzreichen Offenland vorrangiges Ziel ist. Aktuelle Untersuchungen belegen, dass gerade die Vogelarten des Offenlandes von anthropogenen bedingten Bestandsrückgängen am stärksten betroffen sind (vgl. STEFFENS 2007).³⁶

Der Acker bildet eine Hauptvermehrungsstätte für Feldhase, Kiebitz, Rebhuhn, Wachtel, Feldlerche, Ortolan, Schafstelze und viele andere geschützte bzw. europäisch bedeutsame Feldtiere. Die Zerschneidung dieser Lebensstätten durch eine deutlich breitere Straße mit höherer Verkehrsbelastung führt zweifellos zu einer Verschlechterung der Situation der Feldtiere in diesem hochrangigen Landschaftsraum des LSG und SPA. Eine Minimierung des Ausbaugrades (Fahrbahnbreite) erscheint geboten. Richtig ist die Aussage der Vorplanung, dass der Acker eine Hauptnahrungsfläche für viele europäisch bedeutsame Vogelarten ist, darunter neben den oben genannten Arten Milane und Weißstörche.

5. Ornithofauna des Vogelschutzgebietes

Die Angaben zu Vogelarten in der UVS (S. 28), im Artenschutzbeitrag und VP-SPA basieren auf Momentaufnahmen der Fachgruppe Ornithologie Großdittmannsdorf und wurden nicht gezielt für das Planungsvorhaben erhoben. Derartige projektbezogene Erfassungen wären aber sinnvoll gewesen, was nachstehende Beobachtungen 2008 zu europäisch bedeutsamen Vogelarten im Untersuchungsraum für den Straßenausbau belegen (Quelle: Fachgruppe Ornithologie Großdittmannsdorf):

- Der **Kiebitz** war 2008 – in Ergänzung der VP-SPA - beiderseits der S 58 an drei Stellen im Acker mit fünf Paaren vertreten, zweimal syntop mit dem Flussregenpfeifer. Die Ackerflächen südlich Marsdorf sind ein Vorzugsbiotop dieser Arten, geeignete

³³ Glitzner, Irene & al. (1999) aaO. S. 30 (Fn. 13)

³⁴ aaO. Fn. 12

³⁵ Regierungspräsidium Dresden (2006): Verordnung des Regierungspräsidiums Dresden zur Bestimmung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ vom 19.10.2006. – Sächs. Amtsbl. 4 vom 08.12.2006: S226-S228.

³⁶ Steffens, Dr. Rolf (2007): Landnutzung und Artenvielfalt in Sachsen. Eine kritische Analyse. – NABU Report 2007: 19 – 24.

Feldkulturen vorausgesetzt (Raps und Wintergetreide sind Ausschlusskulturen). Einzelne Bruthabitate sind durch den Straßenbau offenbar gefährdet, u. a. heißt es im EB (S. 8): „Bei Station 3+200 ist eine Geländesenke zu queren, die durch Vernässungszonen gekennzeichnet ist“. Kiebitzbrutplätze sind u. a. direkt im NW-Teil der BAB-Anschlussstelle gelegen (wo die neue Anschlussstelle geplant ist) sowie auf dem straßennahen Acker nördlich des Kleinen Galgenberges (temporäre Wassersenke). Diese Verluste gilt es zu kompensieren, u. a. sind dafür Maßnahmen der naturschutzgerechten Ackernutzung geeignet.

- **Schafstelze** und **Feldlerche** sind gleichfalls Arten der Äcker, die in der VP-SPA keine Beachtung finden, jedoch für das Betrachtungsgebiet relevant sind.
- **Wespenbussard**, **Rot-** und **Schwarzmilan** brüten 2008 in den Waldinseln südlich vom Mittagsberg Marsdorf, sind also keineswegs auf den Simonsberg Volkersdorf beschränkt, wo 2008 nahe der S 58 ein **Mäusebussard** brütet.
- Zwei singende **Heidelerchen** über steinig-sandige Fehlstellen im Maisfeld am Mittagsberg Marsdorf, Bruten dieser Art in solchen Biotopen sind bekannt.
- An den Kleinteichen Bärnsdorf ist die **Teichralle** zu erwarten, hier singt 2008 auch der **Drosselrohrsänger**.
- **Zwergtaucher** sind jedes Jahr Brutvögel der Fischteiche am Simons- und Buckenberg Volkersdorf.
- Sicht- und Spurennachweise belegen, dass diese beiden Fischteiche regelmäßiges Vorkommens- und Nahrungsgebiet des **Fischotter**s sind. Die UVS (S. 28, „Lediglich der Fischotter begründet für die Promnitzau eine höhere Wertigkeit.“) bringt dies nicht zum Ausdruck, dort ist nur die Promnitzau als Vorkommensstätte genannt.

An dieser Stelle ist es notwendig, auf die Auswirkungen der Planung auf das Vorkommen der **Gartenammer**, auch **Ortolan** (*Emberiza hortulana*) speziell einzugehen: Neben Baumfalke, Kiebitz und Wespenbussard gilt das SPA-Gebiet auch für die Gartenammer im Hinblick auf den Brutbestand als eines der fünf am besten ausgestatteten europäischen Vogelschutzgebiete Sachsens.³⁷ Hänel (2004)³⁸ ermittelte hier zwischen 2000 und 2002 mit 1,54 (2000) bzw. 0,54 (2002) Revieren pro 100 ha die höchste bisher in Sachsen festgestellte Siedlungsdichte des Ortolans.

Allerdings gingen die Bestände des Ortolans in den letzten Jahren aufgrund einer verfehlten Förderpolitik und damit verbundener Veränderungen in der landwirtschaftlichen Nutzung im SPA-Gebiet deutlich zurück. Nach Erfassungen der vor Ort tätigen ehrenamtlichen Naturschutzkräfte sank die Zahl der Singwarten des Ortolans von 43 (1997) auf 12 (2008), die Anzahl der besetzten Brutpaare von 8 (2000) auf 3 (2008).

Zusätzliche negative Auswirkungen für den Brutbestand sind aus der Richtung einer weiteren Landschaftszerschneidung zu erwarten. Hierzu schreibt Hänel (2004) „Bei einer weiteren Zerschneidung oder Verstärkung der bestehenden Fragmentierung des Vorkommensgebietes des Ortolans durch Neubau oder Ausbau von Straßen ist eine Schädigung der Population zu erwarten. Die bestehende Verbindungsstraße zwischen Bärnsdorf, Marsdorf und Weixdorf führt bereits durch das Ortolan-Teilsiedlungsgebiet „Spitzenberg-Kahlenberg-Tannenbergbuckenbergs“ und „Mittagsbergs“. Eine mit einem möglichen Ausbau verbundene Zunahme des Verkehrs auf dieser Straße würde sich auf diese Gebiete nachteilig auswirken.“ Die höhe-

³⁷ Landesamt f. Umwelt und Geologie (LfUG) & Landesanstalt f. Landwirtschaft (LfL) (2007): Leitfaden für die landwirtschaftliche Nutzung in Europäischen Vogelschutzgebieten in Sachsen. Dresden, 217 S.

³⁸ Hänel, Kersten (2004): Zur Populationsstruktur und Habitatpräferenz des Ortolans (*Emberiza hortulana*). Untersuchungen in der Moritzburger Kuppenlandschaft/Sachsen. – Mitt. Ver. Sächs. Ornithol. 9 (3): 317 – 357.

re Frequentierung der BAB 13 hat nach 1990 bereits zur Aufgabe traditioneller Ortolan-Brutplätze geführt, z.B. am Lichtenberg Berbisdorf und an den Nussbergen Marsdorf.

6. Erhaltung des Landschaftsbildes und des Georeliefs

In der Planungsregion ist das Kuppenrelief der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft ein hohes Schutzgut (Ergänzung zum Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge Anlage 3 Pkt. 3.6) Im LSG ist ihre Erlebbarkeit ein wichtiges Schutzziel (LSG-VO § 3 Ziff. 1, 5 und 6). Geländeregulierungen greifen tief in dieses Schutzgut ein. Dammböschungen können das Landschaftsbild wesentlich und nachteilig verändern und Sichtbeziehungen versperren (vgl. EB, Karte: Grundplan, Unterlage Nr. 7, Bl. 1). Hierzu sind weitere Überlegungen erforderlich. Schon am Beispiel des Ausbaues der S 58 Anfang der 1990er Jahre im Bereich der Auto- bahnunterführung Weixdorf - Marsdorf zeigt sich im Kleinen was im großen Maßstab nachteilig auf das im LSG geschützte Landschaftsbild wirkt: Der moderne Trassenbau passt sich nicht mehr der Landschaft an, sondern die Landschaft wird trassengerecht umgebaut (KAULE 1991). Gerade aber die Erhaltung des Landschaftsbildes, nicht dessen Zerstörung, ist grundlegendes Anliegen der Unterschutzstellung. Der technische Umbau ist ein gravierende Eingriff und unvereinbar mit den LSG-Zielen in einer Landschaft, die u. a. gerade wegen ihrer einzigartigen Geomorphologie geschützt ist [§§ 3 (Schutzzweck) Ziff. 1, 5 und 6 und § 7 (Grundsätze der Pflege und Entwicklung) der LSG-VO]. Auf die LSG-VO wird in den vorgelegten Planungsunterlagen (außer VP-SPA) kein Bezug genommen

7. Landschaftsprägenden Elementen der historischen Kulturlandschaft/ Gefilde

In den Planungsunterlagen heißt es: „Weitere Objekte als wichtige Elemente der erfahrbaren Entwicklung der Kulturlandschaft sind im UG nicht vorhanden“ (EB, S. 14 und UVS, S. 57).

Beiderseits der S 58 erstreckt sich jedoch eine beispielhaft erhalten gebliebene historische Gefildelandschaft. Gefilde ist in Sachsen in hohem Maße gefährdet. Als Gefilde wird lößbestimmtes bzw. lößbeeinflusstes Altsiedelland bezeichnet, das durch das weitgehende Vorherrschen des Ackerbaues und das ebenso starke Zurücktreten von Waldarealen geprägt ist (HAASE 1995).³⁹

Lt. LSG-VO ist die Gefildelandschaft von überregionaler Bedeutung und zu erhalten. In der UVS wird die **Gefildelandschaft als historisch wertvolle Kulturlandschaft** nicht gewürdigt. Andererseits besteht entlang der S 58 eine Häufung historischer Elemente, die als „erfahrbare Entwicklung der Kulturlandschaft“ zu begreifen sind. Hierzu gehören u .a.:

- westlich der BAB die beiden Fischteiche, zwei Hochhecken und die Feldholzinsel (Kastengehölz) am Nordrand der S 58;
- östlich der BAB der Natur belassene Feldweg am Erlicht Marsdorf und die Feldholzinsel nördlich vom Mittagsberg Marsdorf, in deren Inneren erdgeschichtlich und landeskundlich wertvolle Elemente erhalten sind (offene Felsbildungen, Steinrücken, Steinbruch, Trockenmauern, Schneitel-Hainbuchen). Die UVS betrachtet diese Landschaftselemente nicht, obwohl § 3 Abs. 2 Ziff. 5 der LSG-VO gerade diese Elemente schützt: „*Schutzzweck ist die Bewahrung eines landschaftsgeschichtlich wertvollen Gefildeausschnittes mit Landschaftsprägenden Elementen der historischen Kulturlandschaft.*“

Die Vielzahl dieser Elemente bringt auch günstige Bedingungen für wildlebende Tiere/das Niederwild hervor, bedingt durch den Gehölz- und Heckenreichtum der Landschaft.

³⁹ Haase, G. (1995): Sächsisches Lößgefilde. - In: Mannsfeld, K. & H. Richter (Hrsg.) (1995): a.a.O.: 70-79.

Im Flächennutzungsplan des Gemeindeverbandes „Promnitztal“ erfahren solche Elemente eine hohe Würdigung. So ist z. B. die „Anlage von Pufferzonen um wertvolle Biotope“ vorgesehen. Das betrifft z. B. das Hainbuchen-Eichen- Kastengehölz am Nordrand der S 58 westlich der BAB 13, das eine naturraumtypische Waldgesellschaft mit einer vollständigen Ausstattung der Baum-, Strauch- und Krautschicht aufweist und von hohem botanischem Wert ist. Die vorliegende Planung führt die Verkehrsanlagen (Radweg) unmittelbar an das Gehölz heran, wodurch es seine Störungsarmut verlieren würde (vgl. Grundplan, Unterlage Nr. 3.2, Blatt Nr. 1). Das sollte nicht in dieser Weise erfolgen. Der vorhandene Pufferstreifen bzw. Abstand zu den Verkehrsanlagen ist auch weiterhin für den störungsarmen Fortbestand der Feldholzinsel erforderlich.

In der UVS sollte die Vielzahl historischer Elemente gewürdigt werden, bieten sie doch vielfältige Möglichkeiten für Maßnahmen des Ausgleiches und Ersatzes. Der Natur belassene Feldweg (breite Wegesäume, Mittelstreifen und landschaftstypische Wegebegrünung) zwischen S 58 und der Ortslage Marsdorf (Erlichtweg) wäre in diesem Sinne dauerhaft als Sachzeuge der Nutzungsgeschichte zu erhalten. Beiderseits vom Feldweg wäre die Anlage von Brachestreifen sinnvoll, damit seine Funktion im Biotopverbund gestärkt wird. Dieser Verbund findet seine Fortsetzung mit dem Alten Marsdorfer Weg zwischen Marsdorf - Medingen, einem gleichfalls beispielhaft erhaltenen Feldweg (mittlerweile z.T. geschützter Landschaftsbestandteil). Unbefestigte Feldwege und Feldraine gelten nach der Roten Liste Sachsen als „stark gefährdet“ (BUDER 1999)⁴⁰ und bilden wichtige Vernetzungselemente und Vermehrungsstätten für Tierarten der Offenlandschaft.

In der UVS (S. 23/30) wird ausgeführt: „Vorbelastungen im Raum stellen die anthropogenen Nutzungen dar (Siedlung, Landwirtschaft, Verkehr).“ Diese Aussage ist unzutreffend. Als untrennbarer Bestandteil der historisch wertvollen Gefildelandschaft fügen sich die Siedlungsformen von Bärnsdorf und Marsdorf mit ihrer historisch gewachsenen Bebauung harmonisch in das Bild der Landschaft ein. Die im LSG geschützte Agrarlandschaft ist zentraler Bestandteil der wertvollen historischen Kulturlandschaft. Beiderseits der S 58 zwischen Weixdorf und Bärnsdorf ist die hohe Strukturvielfalt des gehölzreichen Offenlandes erlebbar. Diese Tatsachen sind in der UVS nicht hinreichend gewürdigt.

8. Flurbepflanzung südlich Marsdorf

Die neue Linienführung östlich der BAB beeinträchtigt die 1998 mit öffentlichen Mitteln angelegte Neupflanzung von 435 Bäumen und 600 Büschen erheblich und nachhaltig, zumal eine direkte Zerschneidung von Pflanzstreifen erfolgt. Diese Pflanzung wurde zwischen der Ortslage Marsdorf und der S 58 von der Marsdorfer Bürgerschaft unter maßgeblicher Beteiligung von Mitgliedern von BUND, Grüner Liga, LVSH, Landesjagdverband und NABU ausgeführt und erhielt den 1. Preis im bundesweiten Wettbewerb „Mensch und Natur – MUNA“ des ZDF und der Deutschen Bundesumweltstiftung (SCHRACK et al. 1999).⁴¹ Ziel dieser Strukturanreicherung ist die Verbesserung des lokalen Biotopverbundes und die Wiederherstellung der historischen Hufenflur.

Der Straßenneubau in der beantragten Breite schwächt diese Maßnahme erheblich ab bzw. paralyisiert sie durch ihre in die Fläche hineinwirkenden Beeinträchtigungen ganz. Die beispielhaften Leistungen der örtlichen Bürgerschaft sollten ihre Fortsetzung finden in einer landschaftsgerechten Straßenplanung mit hohem Augenmaß für den Landschaftscharakter und

⁴⁰ Buder, Wolfgang (1999): Rote Liste Biotoptypen. – Materialien zu Naturschutz und Landschaftspflege, Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.), 59 S.

⁴¹ Schrack, M.; Uhlich, H.; Thieme, H. & J. Freund (1999): Baumpflanzung im Landschaftsschutzgebiet "Moritzburger Kleinkuppenlandschaft". - Mitt. Landesver. Sächs. Heimatsch. 2: 16-21.

für ehrenamtliches Engagement. Lt. Landesentwicklungs- und Regionalplanung (s. oben) sowie LSG-VO ist der Biotopverbund zu erhalten und zu entwickeln. Die UVS zeigt nicht auf, wie diese Ziele in den Straßenausbau integriert werden. Z. B. wäre die dauerhafte Stilllegung eines etwa 3 m breiten Streifens beiderseits der Anpflanzung zum Zweck der Biotopentwicklung sinnvoll, gepflegt durch die Agrargenossenschaft Cunnersdorf.

9. Erhaltung der Promnitzau

Äußerst kritisch ist die Querung der Promnitzau südlich von Bärnsdorf zu bewerten, wo nachstehende bundes- bzw. landesrechtlich geschützte Biotope kartiert sind:

- zwei naturnahe ausdauernde Kleingewässer (§ 30 Abs. 1 Ziff. 1 BNatSchG; § 26 Abs. 1 Ziff. 2 SächsNatSchG)
- Nasswiese (§ 30 Abs. 1 Ziff. 2 BNatSchG; § 26 Abs. 1 Ziff. 1 SächsNatSchG)
- Staudenflur feuchter Standorte (§ 30 Abs. 1 Ziff. 2 BNatSchG; § 26 Abs. 1 Ziff. 2 SächsNatSchG),
- Röhricht (§ 30 Abs. 1 Ziff. 2 BNatSchG; § 26 Abs. 1 Ziff. 1 SächsNatSchG)

Der EB (S 9/13) besagt: „Ein Fließgewässer (Promnitz) wird überbrückt, zwei Stillgewässer liegen im Auswirkungsbereich.“ Die Vorplanung enthält keine Hinweise auf Minimierungen des Eingriffes in die Bachau, es fehlt eine Bewertung auftretender Barrierewirkungen (z. B. für die FFH-Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der entlang der Promnitz zwischen Volkersdorf und Berbisdorf **ein durchgängiges und aktuell unzerschnittenes Verbreitungsgebiet** mit zahlreichen Trittsteinen aufweist) und der zu erwartenden erheblichen Störungen von Vermehrungsstätten geschützter Tierarten (Drosselrohrsänger, Neuntöter, Amphibien).

10. Hinweise

Bei der weiteren Qualifizierung der Planungen (auch für Kompensationsmaßnahmen) sollten die Anforderungen der Verordnung für das LSG „Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ (Schutzzweck, Grundsätze der Pflege und Entwicklung) sowie die Grundschutzverordnung für das SPA verstärkte Beachtung finden (AMTSBLATT LANDKREIS MEISSEN 1998⁴²; REGIERUNGSPRÄSIDIUM DRESDEN 2006⁴³). Im Fachbeitrag VP-SPA sind beide VO inhaltlich verarbeitet, wobei dem Ergebnis (VP-SPA S. 39), dass es zu keiner Verschlechterung kommt, nicht gefolgt werden kann (s.o.). Es macht einen wesentlichen Unterschied, ob eine Straße wenig oder stark, schnell oder langsam befahren wird, schmal oder breit ist. Eine Verringerung der Fahrbahnbreite erscheint geboten.

Bei Kompensationsmaßnahmen sollte beachtet werden, dass keine großflächigen, landschaftstypischen Aufforstungen erfolgen (so geschehen am FND „Paulig’s Busch“ ohne Verbandsbeteiligung als Ausgleichsmaßnahme für die BAB 17). Kleinflächige Heckengebiete erscheinen günstig für die zu schützenden Arten der SPA-Richtlinie (vgl. VP-SPA, S. 36). An den Kleinteichen Bärnsdorf sollten Maßnahmen der Teichpflege geprüft werden (vorsichtige Teilentlandung, evtl. Ertüchtigung des Abflusses).

„Mit Ausnahme der Promnitzau liegt der Untersuchungsraum in der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft“ (EB, S. 3). Diese Aussage ist nicht richtig. Auch die Promnitzau ist Teil der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft.

⁴² aaO. Fn. 12

⁴³ aaO. Fn. 35

U. E. befindet sich die Vorzugsvariante 20 Bärnsdorf **westlich**, nicht östlich und Vorzugsvariante 300 **östlich** und nicht westlich der BAB A 13. (EB, S. 7). Bitte prüfen.

Die Verschiebung der BAB-Brücke Richtung Norden erscheint möglich. Es ist von Vorteil, dass die markante und landschaftsprägende Kuppe des Buckenberges verkehrsfrei wird. Auszuschließen ist eine Beeinträchtigung des faunistisch wertvollen Gehölzbestandes Eckeberge Bärnsdorf mit dem darin verlaufenden Bränitzbach (vgl. EB, S. 8).

Der Rückbau der Gemeindeverbindungsstraße (Entsiegelung) östlich der BAB auf 250 m ist sinnvoll (EB, S. 7, 8 und 41).

11. Zusammenfassung der wichtigsten Kritiken und Hinweise

- Die Reduzierung der derzeit unverhältnismäßigen Fahrbahnbreite östlich der BAB 13 (ggf. auch westlich) ist zur Verminderung der Nachteile für den Biotopverbund zwischen dem landschaftlich und faunistisch hochwertige Marsdorfer Dreieck und der umgebenden Schutzgebiets- und Landschaftsteile unerlässlich.
- Die Beibehaltung der vorhandenen Pufferzone bzw. des Abstandes zwischen dem naturnahen Kastengehölz westlich der BAB 13 zum nördlichen Rand des Planvorhabens S 58 zur Erhaltung der Störungsarmut des Gehölzes erforderlich.
- Ein technischer Verbau des Landschaftsbildes durch Dammböschungen wird abgelehnt. Die geschützte Geomorphologie im LSG ist als grundlegendes und überragendes Schutzgut gemäß LSG-VO sowie regionaler und überregionaler Landschaftsplanung zu berücksichtigen.
- Die LSG-VO und SPA-Grundschutzverordnung ist bei der Fortführung der Planung durchgängig stärkere zu beachten.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind konsequent auf die Verbesserung des Landschaftsbildes und die Pflege, Wiederherstellung oder Entwicklung des naturraumspezifischen Schutzgutes ausrichten (Hinweise wurden dazu weiter oben gegeben).
- Weitere Überlegungen sind zur Entschärfung des Konfliktfeldes bei der Überquerung der landschaftsplanerisch sensiblen Promnitzau mit den beiden Bärnsdorfer Teichen erforderlich.
- Der Feldweg am Birkigt zwischen S 58 und Marsdorf sowie der Alte Marsdorfer Weg zwischen Marsdorf – Medingen sollte auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Dresden mit Satzung der Stadt Dresden als regionaler Biotopverbund festgesetzt werden (vgl. FG ORNITHOLOGIE GROßDITTMANNSDORF 2002).⁴⁴ Dies sollte durch den Bauträger der S 58 mit der Landeshauptstadt Dresden (UNB) abgestimmt werden. Hier könnten auch Ausgleichsmaßnahmen platziert werden. Damit würde eine neue Qualität der Eingriffskompensation erreicht, die dem hohen landeskundlichen und Naturschutzwert der Moritzburger Kleinkuppenlandschaft ebenbürtig wäre.
- Im Zuge der Umsetzung der Planung ist eine vollständige Entsiegelung bzw. ein vollständiger Rückbau der überflüssigen bzw. nicht mehr genutzten Verkehrsanlagen (inkl. der Brücke) bei gleichzeitiger Belassung vorhandener Gehölzstrukturen (besonders alte Obstbaumbestände entlang der „alten“ S 58; Wäldchen um die jetzige An-

⁴⁴ FG ORNITHOLOGIE GROßDITTMANNSDORF 2002: Würdigung für den geschützten Landschaftsbestandteil „Alter Marsdorfer Weg mit Birkhübel Medingen mit Satzungsentwurf. – 12 S.

schlussstelle Marsdorf) zu planen. Alternativ könnte die vorhandene Brücke als Grünbrücke unter Einbeziehung der bestehenden Gehölzstruktur erhalten werden.

- Im Zuge der Planungen sind in bedeutend umfangreicheren Maße der Migration von Tierarten Rechnung zu tragen und in Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden DD und MEI sowie ehrenamtlichen Naturschutz Helfern vor Ort Durchlässe und Querungsmöglichkeiten vorzusehen.

Anlage: Karte der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume 1930 (oben) und 2000 (unten)

