

Datum: 08. Mai 2012
Az.: 4151-P1.1

**Anhörungsverfahren zur Planfeststellung
BAB 14 – Magdeburg – Wittenberge - Schwerin
Streckenabschnitt AS Dahlenwarsleben – Landesgrenze ST/BB
VKE 1.1 AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt**

Aktenzeichen des LVwA: 308.2.3-31027-F1.11

Erwiderung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme / Einwendung Nr.: E 4.4

1. Einwender:

Gemeinde Barleben
Der Bürgermeister
Ernst-Thälmann-Straße 22

Schreiben vom: 14.04.2011
Eingang LVwA: 14.04.2011
Aktenzeichen der Einwendung: 60.1

2. Inhalt der Stellungnahme/Einwendung und Erwiderung des Vorhabenträgers:

lfd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
1	Die Gemeinde Barleben begrüßt grundsätzlich den weiteren Ausbau der A 14.	Der Vorhabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
2	Folgende Einwände werden jedoch erhoben: Erhebliche Bedenken bestehen gegen die geplante Überführung der Autobahn A 14 über die Bahnlinie und über den Mittellandkanal. Der Mittellandkanal verläuft in diesem Abschnitt in Dammlage, so dass eine Überführung sowohl aufgrund der dadurch entstehenden großflächigen Verlärmung als auch wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht hinzunehmen ist. Dies trifft in gleicher Weise auf die geplante Überführung über die Bahnlinie Magdeburg-Oebisfelde zu. Die dort angesichts der geplanten Dammlage entstehenden Lärmemissionen in der Ortsnähe zu Meitzendorf wären bei einer Lage im Geländeeinschnitt vermeidbar.	Die Querung des Mittellandkanals wurde bereits im Rahmen der Vorplanung sowie innerhalb des Raumordnungsverfahrens intensiv geprüft. Weiterhin wurde auf Basis der Hinweise im Linienbestimmungserlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der landesplanerischen Beurteilung im Vorfeld der Entwurfsplanung der BAB 14 – VKE 1.1 eine Machbarkeitsuntersuchung zur Querung des Mittellandkanals erarbeitet. In dieser Untersuchung wurden die 4 grundsätzlichen Varianten: Brücke über den Mittellandkanal, Hochstraße über den Mittellandkanal, Tunnel unter dem Mittellandkanal und Trogbauwerk im Zuge des Mittellandkanals mit Unterführung der BAB 14 untersucht. Im Ergebnis wurde der Variante der Vorzug gegeben, die mit den geringsten Umweltbeeinträchtigungen verbunden ist. Die Ergebnisse sind in Unterlage 1 Erläuterungsbericht ab S 135 dokumentiert. Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die mit der Gewählten Brückenvariante verbunden sind, werden durch Schutz und Minderungsmaßnahmen auf das unvermeidbare Maß reduziert. Die verblei-

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
		<p>benden Beeinträchtigungen werden durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen, so dass keine nachhaltigen Schäden an Natur- und Landschaft verbleiben. Die Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12, dokumentiert. Für das Vorhaben "Neubau der BAB A 14 im Abschnitt Dahlenwarsleben -Wolmirstedt" wurde in einem mehrstufigen Verfahren die Umweltverträglichkeit geprüft. Diese Linie wurde im Rahmen der Entwurfsplanung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit weiter optimiert. Der Abstand der Trasse von den Siedlungsgebieten wurde so gewählt, dass siedlungsnahe Freiräume mit besonderer Erholungsfunktion weitgehend verschont werden. Alle noch verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert. Beeinträchtigungen des Menschen werden durch optimierte Trassenführung und effiziente Schutzmaßnahmen gemindert (Lärm- und Immissionsschutz, Kompensation der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktionen). Unwiederbringliche Schädigungen des Schutzgutes Mensch bzw. des Naturhaushaltes treten somit nicht auf.</p> <p>Weiterhin wurde festgestellt, dass die schalltechnischen Auswirkungen für Varianten der Überführung der BAB 14 über dem Mittellandkanal und der Varianten mit Unterführung der BAB 14 unter dem Mittellandkanal für die benachbarten Ortslagen identisch sind, das heißt, dass sich aus schalltechnischer Sicht keine positiven Effekte aus der Unterführung für die benachbarten Ortslagen ergeben. Weiterhin wurde ermittelt, dass die Unterführungsvarianten insbesondere unter Berücksichtigung der Grundwassersituation und des nahegelegenen Mönchsgrabens aus technischer, umweltfachlicher und kostenseitiger Sicht deutlich ungünstiger im Vergleich zu den Varianten der Überführung zu bewerten sind.</p> <p>Daher wurde die Überführung über dem Mittellandkanal mit einem Brückenbauwerk als Vorzugsvariante ausgewiesen. Diese Lösung bildet damit die Grundlage für die gegenständlichen Antragsunterlagen zur Planfeststellung.</p> <p>Eine Unterführung der BAB 14 unter der Bahnstrecke Abzw. Glindenberg – Oebisfelde ist ebenfalls nicht möglich, da unmittelbar nördlich der Bahnstrecke der Mönchsgraben verläuft.</p>
3	<p>Die Landschaftseingriffe würden reduziert.</p> <p>Hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaus der A 14 hat die Gemeinde Barleben Zweifel an der Ausgewogenheit der hier vorgesehenen Lärmschutz-</p>	<p>Die gesetzliche Grundlage für den Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge bzw. für den Schutz vor Luftverunreinigungen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Neben der allgemeinen Bestimmung des § 50 BImSchG finden für den Lärmschutz ausschließlich die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 BImSchG Anwendung. In der</p>

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
	<p>maßnahmen. Auch wenn, rein rechnerisch, die in der angrenzenden Ortschaft Meitzendorf zu erwartenden Lärmpegel sich innerhalb der zulässigen Parameter bewegen, stellt der von der Autobahntrasse ausgehende Lärm eine erhebliche Belastung für die Anwohner dar.</p> <p>Nicht nur die politische Gemeinde Barleben erhebt die Forderung nach entsprechenden Lärmschutznachbesserungen, sondern auch viele Anwohner der Ortschaft Meitzendorf sehen für sich die Notwendigkeit eines aktiven Lärmschutzes. Ohne Lärmschutz wird sich die Wohn- und Lebensqualität erheblich verschlechtern.</p>	<p>gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV)“ sind im § 2 (1) die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte (IGW) je nach Nutzungskategorie festgeschrieben.</p> <p>Diese Immissionsgrenzwerte sind beim Neubau eines Verkehrsweges maßgebend anzuwenden.</p> <p>Die Berechnung der aus dem Neubau der A 14 im Planungsabschnitt 1.1 zu erwartenden Lärmimmissionen für die Ortslagen Barleben und Meitzendorf wurde nach den für den Lärmschutz an Straßen geltenden Vorschriften und Richtlinien durchgeführt. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist nicht gegeben. Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen ist somit nicht begründbar.</p>
4	<p>Es ist somit legitim, dass seitens der Gemeinde Barleben hier entsprechende Lärmschutznachbesserungen gefordert werden.</p> <p>Die Gemeinde Barleben fordert daher die Autobahn A14 sowohl unter die Bahnlinie Magdeburg-Oebisfelde als auch unter dem Mittellandkanal zu unterführen.</p>	siehe Punkt 2 der Erwiderung des Vorhabenträgers
5	<p><u>Detaillierte Erläuterungen zu den Einwänden:</u></p> <p>Für die Gemeinde Barleben ist nicht nachvollziehbar, dass seitens des Vorhabenträgers trotz vorab schon vielfältig eingegangener Stellungnahmen Betroffener in vorangegangenen Anhörungsverfahren zum Raumordnungsverfahren eine Überführung der Bundesautobahn A 14 über den Mittellandkanal erfolgen soll.</p>	siehe Punkt 2 der Erwiderung des Vorhabenträgers
6	Bei der Durchsicht der jetzt vorliegenden Unterlagen wurde festgestellt, dass Aussagen im Erläuterungsbericht fehlerhaft und nicht haltbar sind.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Wie noch aufgezeigt wird, sind die vorliegenden Unterlagen Ergebnis eines mehrstufigen und auf fundierten fachlichen Grundlagen basierenden Planungsprozesses. Die unterstellten Fehler sind nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil, die angeführten vermeintlichen Fehler lassen sich anhand der im Weiteren dargelegten Fakten nicht belegen.
7	<p>Das trifft vor allem auf die Bewertung der Varianten zu (siehe hier S. 165-199 Erläuterungsbericht).</p> <p>Es entsteht der Eindruck, dass die Bewertung nicht differenziert vorgenommen wurde, sondern die Untersuchungsergebnisse erst auf die Variante 1.1 ausgerichtet (hingerechnet) wurden, diese Variante sich aufgrund der</p>	Die Bewertung der Varianten im Variantenvergleich zur Mittellandkanalquerung basieren auf einer fachlich fundierten Machbarkeitsstudie mit umfangreicher Bestandsermittlung. Es sind weder grobe Fehler enthalten noch wurde willkürlich bei der Bewertung der Vorzugsvariante bezüglich der einzelnen Schutzgüter verfahren. Wirtschaftlichkeitskriterien haben neben Verkehrssicherheitskriterien insoweit einen Stellenwert, da die Aufwendungen für Minde-

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
	zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel also umsetzen ließe.	rung der Umweltbeeinträchtigungen in einem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen müssen. Da eine technische Optimierung der Brückenlösung möglich ist und bei den entscheidenden Parametern wie Lärmschutz keine maßgeblichen Unterschiede zwischen einer Tunnelvariante und einer Brückenvariante bestehen, ist in einer Gesamtabwägung die wirtschaftlichste Lösung favorisiert worden, da auch mit dieser Lösung Beeinträchtigungen unter der Schwelle der Erheblichkeit bleiben.
8	Beachtenswert erscheint nachfolgend aber, dass der Vorhabenträger diese Argumente und diese Variante 1.1 dann doch wieder in Frage stellt. Das führt so weit, dass die ursprünglich am schlechtesten beurteilte Variante 1.2. (Einfeldstabbogenbrücke) als Vorzugsvariante herausgearbeitet wird.	Die gewählte Variante der Überführung der BAB 14 über den Mittellandkanal mittels eines Einfeldbauwerkes ist aus dem Variantenvergleich keinesfalls als ungünstigste Variante hervorgegangen. Alle Überführungsvarianten sind deutlich günstiger als die Unterführungsvarianten zu bewerten. Damit ist die Variante 1.2 im Variantenvergleich günstiger als die Unterführungsvarianten. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden die Varianten 1.1 (3-Feld-Brückenbauwerk) fortgeschrieben. Die detaillierten Untersuchungen im Rahmen der Entwurfsplanung ergaben, dass zur Verringerung der Dammhöhen Bauwerke mit geringen Konstruktionshöhen zu bevorzugen sind. Weiterhin würde eine Verlegung des Mönchgrabens auf der Nordseite erhebliche Eingriffe verursachen und die Länge des 3-Feld-Brückenbauwerks erhöhen. Zusätzlich war die gestalterische Einpassung der erforderlichen Überflughilfen für Fledermäuse auf dem Brückenbauwerk zu beachten. Im Ergebnis wurde die Variante 1.2 (1-Feld-Brückenbauwerk) in die Untersuchungen einbezogen und der Variante 1.1 auf Basis der neuen Gesichtspunkte gegenübergestellt. In Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie mit dem ALFF Mitte war eine Verlegung des Deichverteidigungsweges nördlich des Mittellandkanals sowie des Wirtschaftsweges südlich des Mittellandkanals zu den ohnehin erforderlichen Grabenquerungen des Mönchsgrabens nördlich und südlich des Mittellandkanals möglich. Damit waren auch in der Variante 1.2 keine zusätzlichen Brückenbauwerke für die Wegequerungen erforderlich. Zudem ist bei Variante 1.2 nur eine kleinräumige Verlegung des Mönchsgrabens erforderlich. Aus diesen Gründen wurde die Variante 1.2 (Einfeld-Brückenbauwerk über den Mittellandkanal als Stabbogenbrücke mit 80 m lichter Weite) als Vorzugslösung ausgewiesen.
9	Es entsteht der dringende Verdacht, dass die Einstufungen willkürlich und fachlich nicht untersetzt bzw. unbegründet vorgenommen wurden. Der gesamte Bewertungsprozess ist somit in Frage zu stellen und anzuzweifeln. Die Gemeinde Barleben sieht sich	Es wurde bereits ausgeführt, dass der Bewertungsprozess anhand nachvollziehbarer, belegbarer und fachlich untersetzter Fakten und Kriterien erfolgt ist. Insoweit können die hier vorgebrachten Zweifel als ausgeräumt gelten.

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
	daher außerstande, hier eine sachgerechte Beurteilung bzw. Abwägung vornehmen zu können.	
10	<p>Auf Seite 179 des Erläuterungsberichtes wird ausgeführt, dass in der Ortslage Meitzendorf Bereiche mit Wohnumfeldfunktion betroffen sind und die 50db(A)-Tagesisophonienlinien sowohl bei den Überführungs- als auch Unterführungsvarianten diese Bereiche beeinträchtigen.</p> <p>Die Aussage des Vorhabenträgers, dass die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes deshalb nicht als Bewertungskriterium herangezogen werden braucht, ist nicht richtig. Die Troglage bei einer Unterführung ist entsprechend DIN 18005 als Schallausbreitungshindernis zu bewerten. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass sich die Abbildungen der Lage der Isophonen entgegen der textlichen Aussage nicht in der Planunterlage befinden.</p>	<p>Die Berechnung der Schallimmission erfolgt auf der Grundlage eines digitalen Geländemodells, das neben den Lärmemissionen der BAB 14 einschließlich der Anschlussstellen die örtlichen Besonderheiten, wie z.B. Damm- oder Einschnittslagen der Autobahn, Reflexionen oder Abschirmungen von benachbarten Gebäuden und Lärmschutzwällen bzw. -wänden berücksichtigt. Die aus einer Unterführung des Mittellandkanals resultierenden Troglängen erreichen bei weitem nicht die Ortslage Meitzendorf. Im Bereich der Ortslage Meitzendorf sind aufgrund der Trassierungszwangspunkte die Gradientenlagen von Über- und Unterführung wieder angeglichen, so dass hier auch gleiche Ausbreitungsbedingungen herrschen, die zu einer Gleichlage der Isophonen führen.</p>
11	<p>Die Bewertung der klimatischen Auswirkungen ist seitens der Gemeinde Barleben nicht nachvollziehbar.</p> <p>Mit der Variante der Überführung entsteht eine gewisse Barrierewirkung hinsichtlich Wind und Klima, zumindest erfolgt eine Beeinträchtigung des Luftaustausches. Bei Überführungen mit Dammhöhen von 12,5 m und 14 m ist diese sogar als beträchtlich einzustufen.</p>	<p>In der Bestandserfassung der Machbarkeitsstudie ist dargelegt, dass die im Untersuchungsraum gelegenen Landwirtschaftsflächen keine hervorragende Bedeutung als klimatische Ausgleichsräume für die angrenzenden Siedlungsgebiete haben. Es bestehen keine ausgeprägten Kaltluftabfluss- bzw. Zuflussbahnen mit Verbindung zu Siedlungsgebieten. Tunnelvarianten sind im Fall von Betroffenheit von klimatischen Ausgleichsflächen vorteilhafter zu beurteilen als oberirdisch geführte Brücken bzw. die Hochstraße.</p>
12	<p>Im Gegensatz dazu haben Unterführungen kaum Barrierewirkungen. Deshalb ist nicht nachzuvollziehen, warum diese Variante nicht mit dem Wert 1 definiert wurde.</p>	<p>Ein weiteres Kriterium im Variantenvergleich stellen bezüglich des Schutzgutes Klima und Luft die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge dar. Dies ist bei allen Varianten eine vergleichbar zu beurteilende Umweltwirkung. Treten die Schadstoffe bei oberirdisch geführten Varianten auf die Strecke verteilt auf, werden bei Tunnelführungen die Schadstoffe konzentrierter im Bereich der Tunnelportale in die Umwelt abgegeben. Dieser Fakt führt dazu, dass die Tunnelvarianten nicht mit dem Punktwert 1 sondern mit 2 im Vergleich zu den oberirdisch gewählten Trassen bewertet wurden.</p>
13	<p>Hinsichtlich der Beurteilung des Schutzgutes Boden sollte vorausgesetzt werden, dass sich der Vorhabenträger an den tonangebenden Funktionen des Bodens nach Bundesbodenschutzgesetz orientiert. Dies scheint hier jedoch nicht der Fall zu sein. Bei den Unterführungsvarianten</p>	<p>Die Bestandsbewertung des Schutzgutes Boden im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgt nach den fachlichen Kriterien, die auch im Bundesbodenschutzgesetz benannt sind.</p> <p>Bezüglich der Seitenentnahmen wurden Bereiche ausgewählt, die ökologisch weniger sensibel sind und die aufgrund der Mächtigkeit der Bodenmate-</p>

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
	<p>bewertet er den Eingriff in tiefere Bodenschichten deutlich schlechter. In diesem Zusammenhang wird seitens der Gemeinde Barleben auf §2 BBodSchG verwiesen.</p>	<p>rialen für einen Abtrag von Füllboden gut geeignet sind. Nach Abschluss der Seitenentnahme kann eine Renaturierung erfolgen, eine landwirtschaftliche Nutzung ist wieder möglich. Der Eingriff ist weder nachhaltig noch dauerhaft. Ein gänzlicher Verzicht auf Seitenentnahme durch Einbau des Aushubmaterials aus dem möglichen Tunnel unter dem Mittellandkanal ergibt sich aus der Massenbilanz nicht. Aufgrund der Gradienten der A 14 wurde trotzdem ein beträchtliches Massendefizit verbleiben, dass mit Seitenentnahmen gedeckt werden müsste.</p> <p>Die Eignung der Seitenentnahmen wurde 2009 erneut erkundet, die Eignung der Markwuhne ist nachgewiesen. Die Einwendung zu "tonangebenden Funktionen des Bodens gemäß Bundesbodenschutzgesetz können nicht nachvollzogen werden. In § 2 Bundesbodenschutzgesetz werden Begriffe im Sinne des Gesetzes definiert.</p>
14	<p>Ob ein Eingriff in tiefere Bodenschichten erfolgt, ist weitgehend unbeachtlich für das Schutzgut. Eine Versiegelung und Überschüttung natürlicher Böden ist daher in gleichem Umfang eingriffsrelevant wie eine Abgrabung und wäre damit gleich zu bewerten. Die Varianten der Unterführung (3.1, 3.2, 4) wären hier auf alle Fälle besser zu bewerten als die Brückenlösungen (Varianten 1.1, 1.2).</p>	<p>Hinsichtlich der Eingriffsintensität in die Funktionen des Bodens ist ein Tunnelbauwerk mit vergleichbaren Wirkungen wie ein Brückenbauwerk verbunden. Im Tunnelquerschnitt kommt es zu Verlust des natürlichen Bodengefüges, auch wenn über dem Tunnel Oberboden aufgetragen werden kann, ist dies nicht vergleichbar mit einem unberührten natürlichen Bodenaufbau. Mit dem Brückenbauwerk können Teile des natürlichen Bodengefüges erhalten bleiben, da diese Flächen überbrückt werden. Die erforderlichen Dammböschungen sind hinsichtlich des Flächenverlustes ähnlich zu bewerten wie Einschnittsböschungen. Auch hier müssen Abgrabungen stattfinden, das natürliche Bodengefüge wird beeinflusst, es müssen Einschnittsböschungen geformt werden, die eine ausreichend flache Böschungsneigung haben, um die notwendige Stabilität zu erreichen. Diese Belange wurden fachlich fundiert gegeneinander abgewogen, insoweit ist die Bewertung der Wirkungen der Varianten nach nachvollziehbaren und zutreffenden fachlichen Kriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt. Der Einwand, die Bewertung des Schutzgutes Boden sei fachlich unbegründet, wird zurückgewiesen. Die Errichtung der A 14 ist in jedem Fall mit Eingriffen in das Schutzgut Boden verbunden, unabhängig ob es zu einer Überbauung im Falle eines Brückenbauwerkes kommt oder ob es zu einer Abgrabung des Bodens bei einer Tunnelvariante kommt. Neben dem Schutzgut Boden wurden Auswirkungen auch auf andere Schutzgüter abgewogen, daher kann die Entscheidung für die jetzt zur Planfeststellung beantragte Variante nicht isoliert anhand eines Schutzgutes bewertet werden. Weiterhin sind die betroffenen Böden weder selten, sondern sind intensiv landwirtschaftlich genutzt. Insoweit ist ein Eingriff zwar zu vermeiden bzw. weitgehend zu</p>

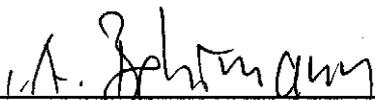
Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
		minimieren. Sollte dies bei Abwägung aller Belange der Umwelt aber nicht möglich sein, ist eine Kompensation der unvermeidlichen Eingriffe vorzusehen. Die Maßnahmen zur Entsiegelung bzw. Verbesserung der Bodenfunktionen an anderer Stelle sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.
15	Gleichzeitig hat der Vorhabensträger es versäumt zu berücksichtigen, dass die Varianten 1.1 und 1.2 mit deutlich höheren Eingriffen in die Bodenfunktion aufgrund der Seitenentnahmen der Erdstoffe für die Dammaufschüttung verbunden sind, die an der Markwuhne und in Samswegen vorgesehen sind. So sollen beispielsweise 1.100.000 m ³ Sand in Variante 1.2 in der flachen Niederbördellandschaft aufgeschüttet werden.	Bezüglich der Seitenentnahmen wurden Bereiche ausgewählt, die ökologisch weniger sensibel sind und die aufgrund der Mächtigkeit der Bodenmaterialien für einen Abtrag von Füllboden gut geeignet sind. Nach Abschluss der Seitenentnahme kann eine Renaturierung erfolgen, eine landwirtschaftliche Nutzung ist wieder möglich. Der Eingriff ist weder nachhaltig noch dauerhaft. Ein gänzlicher Verzicht auf Seitenentnahme durch Einbau des Aushubmaterials aus dem möglichen Tunnel unter dem Mittellandkanal ergibt sich aus der Massenbilanz nicht. Aufgrund der Gradienten der A 14 wurde trotzdem ein beträchtliches Massendefizit verbleiben, das mit Seitenentnahmen gedeckt werden müsste.
16	Ergebnis: Es werden erhebliche zusätzliche Sandentnahmen und damit erhebliche zusätzliche Eingriffe in den Boden erforderlich. Hieraus wird besonders deutlich, dass eine sachgerechte, alle Auswirkungen einbeziehende Bewertung nicht stattgefunden hat.	Siehe oben: Zusätzliche Eingriffe in das Schutzgut Boden sind nicht in dem Maße erheblich wie hier unterstellt.
17	Die Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild lässt eine eindeutige Differenzierung vermissen. Die Landschaft in den unmittelbar angrenzenden Bereichen des Landschaftsschutzgebietes Jersleber See und Barleber See ist flach und völlig eben und wird intensiv für Erholungszwecke genutzt. Bei den Überführungsvarianten erzielen die Dammhöhen von bis zu 14 Metern eine erhebliche Fernwirkung und beeinträchtigen das Landschaftsbild großräumig und außerordentlich.	Im Erläuterungsbericht sind die Gründe der Bewertung der Varianten hinsichtlich der Landschaftsbeeinträchtigung nachvollziehbar erläutert. Die Variante A1.1 und A 1.2 sind deutlich schlechter bewertet als die Trassen in Tunnellage. Bei den Trassen in Tunnellage muss beachtet werden, dass nach auftauchen der Trasse aus dem Einschnitt wieder Dammlagen erreicht werden müssten, die auch mit visuellen Störungen verbunden sind. Insofern wurde die Hochstraße zu recht mit einem vergleichsweise guten Punktwert bewertet, da sie aufgrund der Aufständigung der Trasse auf einer großen Länge sehr filigran wirkt. Mit einer vergleichsweise kurzen Untertunnelung mit anschließenden Dammlagen ist dies hinsichtlich der Beeinflussung des Landschaftsbildes nicht zu vergleichen. Im Rahmen einer Visualisierung der Wirkungen der oberirdisch geführten Mittellandkanalquerung wurde darüber hinaus nachgewiesen, dass die Fernwirkungen für die weiter entfernt gelegenen Siedlungen nicht gegeben sind. Auch das Landschaftsschutzgebiet Barleber und Jersleber See liegt mit >1,5 km so weit von der Mittellandkanalquerung entfernt, dass keine visuellen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Zudem ist der Jersleber See durch einen Waldbestand gegenüber der geplanten Autobahntrasse abgeschirmt. Unmittelbar westlich des Sees befindet sich mit dem Kiessand-

Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
		<p>abbaugebiet Jersleben außerdem eine Lärmquelle. Darüber hinaus wird die Landschaft um die Trasse durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt, es befinden sich zahlreiche visuell wesentlich negativ wirkende Anlagen, wie Windkraftanlagen und Strommasten im Wirkraum. Insoweit ist die Verletzlichkeit des Landschaftsbildes im direkten Umfeld der Trasse als vergleichsweise gering einzustufen.</p> <p>Die Bewertung der Varianten ist anhand der zitierten Kriterien fachlich belastbar und nachvollziehbar.</p>
18	<p>Aus diesem Grund ist der objektiven Beurteilung der Auswirkungen der einzelnen Varianten auf das Landschaftsbild eine besondere Bedeutung beizumessen.</p>	<p>Die Objektivität bei der Beurteilung des Landschaftsbildes ist gegeben.</p>
19	<p>Der Vorhabenträger lässt diese geforderte Objektivität bei der Bewertung der Eingriffe jedoch vermissen. Die Überführungsvarianten 1.1 und 1.2 werden mit jeweils 3,67 Punkten sowie die Variante 2 mit 2 Punkten bewertet. Dem gegenüber erfolgte die Bewertung für die Unterführungsvarianten mit 2,33. Dieses Verhältnis ist absolut nicht nachvollziehbar. Die Bewertung der Eingriffe bei den Überführungsvarianten ist wesentlich zu niedrig erfolgt.</p>	<p>Wie unter laufender Nr. 18 bereits ausgeführt, ist die Objektivität bei der Bewertung des Landschaftsbildes gewahrt worden.</p>
20	<p>Auf Seite 197 ff des Erläuterungsberichtes erfolgt die schutzübergreifende Betrachtung durch Addierung aller Bewertungskriterien.</p>	<p>Diese Vorgehensweise entspricht der guten fachlichen Praxis eines Variantenvergleichs.</p>
21	<p>Wie aus den bisherigen gemeindlichen Ausführungen ersichtlich, werden seitens der Gemeinde Barleben viele Teile der Bewertung der einzelnen Schutzgüter als fachlich unbegründet, inobjektiv und stellenweise sogar falsch angesehen. Demzufolge ist auch die schutzübergreifende Beurteilung fachlich nicht fundiert und falsch. Es entsteht eindeutig der Eindruck, dass die Bewertung von vornherein darauf abzielte, die Unterführungsvarianten bewusst schlechter gegenüber den Überführungsvarianten darzustellen.</p>	<p>Die Bewertung der Varianten im Variantenvergleich zur Mittellandkanalquerung basieren auf einer fachlich fundierten Machbarkeitsstudie mit umfangreicher Bestandsermittlung. Es sind weder grobe Fehler enthalten noch wurde willkürlich bei der Bewertung der Vorzugsvariante bezüglich der einzelnen Schutzgüter verfahren. Wirtschaftlichkeitskriterien haben neben Verkehrssicherheitskriterien insoweit einen Stellenwert, da die Aufwendungen für Minderung der Umweltbeeinträchtigungen in einem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen müssen. Da eine technische Optimierung der Brückenlösung möglich ist und bei den entscheidenden Parametern wie Lärmschutz keine maßgeblichen Unterschiede zwischen einer Tunnelvariante und einer Brückenvariante bestehen, ist in einer Gesamtabwägung die wirtschaftlichste Lösung favorisiert worden, da auch mit dieser Lösung Beeinträchtigungen unter der Schwelle der Erheblichkeit bleiben.</p>
22	<p>Die Darstellungen im Erläuterungsbericht auf den Seiten 198 ff lassen erkennen, dass seitens des Vorhabenträgers „händeringend“ Argumente gesucht werden, um einer Überführungsvariante den Vorzug zu geben.</p>	<p>Diese Aussage wird zurückgewiesen, der Variantenvergleich wurde objektiv geführt.</p>

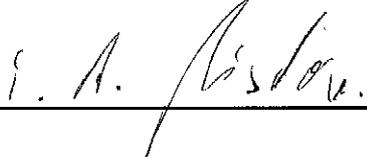
Ifd.Nr.	Stellungnahme/Einwendung	Erwiderung des Vorhabenträgers
23	Die Gemeinde Barleben und die Gemeinde Nedere Börde pflegen auf verschiedenen Ebenen eine enge Zusammenarbeit. Besonders unterstrichen wird das dadurch, dass die schulpflichtigen Kinder der Ortschaften Meitzendorf und Ebendorf (Gemeinde Barleben) die Grundschule in Dahlenwarsleben (Gemeinde Nedere Börde) besuchen. Umgekehrt gehen Kinder der Gemeinde Nedere Börde in die Kindertageseinrichtung in der Ortschaft Meitzendorf sowie besuchen Kinder und Jugendliche der Gemeinde Nedere Börde die Sekundarschule in der Ortschaft Barleben. Aus diesen Gründen ist es im Zuge des Ausbaus der A 14 unbedingt erforderlich, eine gut ausgebaute, lückenlose und funktionierende Radwegeverbindung zwischen den beiden Gemeinden über die A 14 zu errichten und sicher zu stellen.	Die bestehenden Radwegeverbindungen entlang von klassifizierten Straßen (z.B. entlang der L 44) werden im Bereich des Bauvorhabens der BAB 14 – VKE 1.1 überführt. Weiterhin wurde die Radwegekonzeption des Landkreises berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist der bisher noch nicht vorhandene Radweg entlang der Kreisstraße K 1160 zwischen Jersleben und Samswegen in den Planungen zur BAB 14 – VKE 1.1 gemeinsam mit der K 1160 überführt worden. Darüber hinaus besteht jedoch keine Möglichkeit, weitere Radwege im Zusammenhang mit der BAB 14 zu realisieren.
24	Abschließend muss seitens der Gemeinde Barleben konstatiert werden, dass die übergebenen Planunterlagen in sich nicht schlüssig, stellenweise widersprüchlich und damit überarbeitungsbedürftig sind. Aus diesen Gründen können sie auch nicht für eine abschließende Planfeststellung dienen.	Der Einwand, es wären widersprüchliche und überarbeitungsbedürftige Unterlagen zur Auslegung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gekommen, ist nicht substantiiert. Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Die Unterlagen genügen den Qualitätsanforderungen an Planfeststellungsunterlagen vollständig. Sie wurden nach den einschlägigen Regelwerken erstellt und geprüft.
25	Diese gemeindliche Stellungnahme gilt vorbehaltlich der Bestätigung des Gemeinderates.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

aufgestellt: 08. Mai 2012

Berlin, den _____



Behrmann



Gruschow

**DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH**