

An die
Anhörungsbehörde Planfeststellungsverfahren
z.Hd. Herr Wiersch
Neuer Markt 1
18055 Rostock

**NABU Regionalverband
Mittleres Mecklenburg e.V.**

vorab per FAX: 0381-3816901
per E-Mail: Hartmut.wiersch@rostock.de

Tel. +49 (0)381.490 31 62
Fax +49 (0)381.458 31 67
info@nabu-mittleres-mecklenburg.de

**Betreff: Planfeststellung für den Neubau der Warnowbrücke in der Hanse-
und Universitätsstadt Rostock**

Rostock, 13.12.21

hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrter Herr Wiersch,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum o. g. Vorhaben.

Im Namen und Auftrag des NABU Landesverbandes Mecklenburg-Vorpommern e. V. nimmt der NABU Regionalverband „Mittleres Mecklenburg“ e. V. wie folgt fachlich Stellung.

Als Naturschutzverband lehnen wir das Vorhaben zum Neubau der Warnowbrücke ab und folgen der Aussage zur Nullvariante in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht, Unterlage 19.3; S. 30) „Im Hinblick auf die Entwicklung der Umwelt ohne das Vorhaben ist zusammenfassend festzustellen, dass aus naturschutzfachlicher Sicht, d. h. bezüglich der biotischen Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie der abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft die Erhaltung eines Status quo, d. h. eine Entwicklung des kleinräumigen Gebietes ohne das Vorhaben, als günstigste Lösung anzusehen wäre.“

Sollte es trotz Ablehnung des Vorhabens durch den NABU zu einer Umsetzung des Vorhabens kommen, bitten wir um Berücksichtigung nachfolgender naturschutzfachlicher Einwände.

Erschließungsvariante

Im UVP-Bericht (U19.3) wird zur Wahl der Vorzugsvariante Brücke auf die Unterlage U20.3 verwiesen. Bei diesem Variantenvergleich (Status Quo, Brücke, Fähre, Tunnel) werden die Indikatoren Stadtentwicklung, verkehrliche Erschließung, Nutzungsattraktivität und Wirtschaftlichkeit betrachtet. Wo bleibt bei dieser Abwägung der Aspekt der Veränderung der Schutzgüter? Diese Einbeziehung und das Aufzeigen der Konfliktbereiche sollte von Anfang an in die

NABU Mittleres Mecklenburg e.V.

Hermannstr. 36
18055 Rostock
Tel. +49 (0)381.490 31 62
Fax +49 (0)381.458 31 67
info@NABU-Mittleres-Mecklenburg.de
www.nabu-mittleres-mecklenburg.de

Bankverbindung

Ostseesparkasse Rostock
IBAN DE19 1305 0000 0205 0033 03
BIC NOLADE21ROS

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit.

Seite 2/10

Abwägung mit einbezogen werden, um zu einem realen Ergebnis zu kommen. Die Favorisierung der Variante Brücke ist mit diesem Hintergrundwissen nicht konsistent erfolgt und erzeugt beim NABU erhebliche Bedenken!

Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Anlagebedingte Kollisionsgefahr

Die anlagebedingten Projektauswirkungen auf die 55 nachgewiesenen Vogelarten und die Fledermausfauna im Untersuchungsgebiet werden aus Naturschutzsicht kritisch gesehen. Die Abwägung zwischen Balken- und Zügelgurtbrücke bezüglich der anlagebedingten Kollisionsgefahr wurde nach unserem Erachten zu wenig betrachtet. Diese Entscheidung wurde aus Sicht der Baukosten und der Stadtansicht gefällt, aber ohne Abwägung der Kollisionswirkung. Jede Erhöhung eines Bauwerkes, stellt eine zusätzliche Barriere dar. Die zitierte Studie (Salix, 2018) in dem UVP-Bericht betont noch einmal die Kollisionsgefahr für Vögel bei schräg verspannten Tragseilen und laut vorliegenden Brückenabbildungen und der hansestädtischen Betonung auf filigranes Brückenbauwerk, kann bei der Zügelgurtbrücke von schmalen Zügelgurten ausgegangen werden. Diese Barriere ist kollisionsrelevanter einzuschätzen, als die pylonenlose Balkenbrücke.

Die Kartierunterlage „Radargestützte Erfassung von Zug- und Rastvögeln im Bereich zweier im Stadthafengebiet von Rostock geplanter Brücken“ (U19.5.11) zeigt mittels Horizontalradarmessungen die ausgeprägte Leitlinienwirkung der Warnow auf. Zudem ergab die Untersuchung, dass die meisten zahlenmäßig dominierenden Vogelarten sich regelmäßig zu hohen Individuenanteilen in den Höhenbereichen der geplanten Brücke bewegen. Die Avifauna wird mit einem durch Pylonen und Zügelgurten erhöhtem Brückenbauwerk einer erhöhten Kollisionsgefahr ausgesetzt. Eine Kollision geht mit erheblichen Verletzungen oder der Tötung der Tiere einher und stellt damit einen Verstoß nach § 44 BNatSchG, Abs. 1, Nr. 1 dar.

Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Kleinabendsegler (*Nyctalus leisleri*) und Zweifarbflodermäus (*Vespertilio murinus*) stellen innerhalb der Fledermausfauna weitestgehend strukturungebundene, schnell und hochfliegende (10-30m) Fledermausarten dar. Die Ortung der Arten ist auf hohe Reichweiten und damit vergleichsweise geringer Auflösung ausgerichtet. Schlecht zu ortende Aufbauten, wie Seilabspannungen, sind somit für diese Artengruppe schlecht zu orten und stellen eine gefährliche Barriere dar. Bei einer Fluggeschwindigkeit zwischen 30 und 50km/h sind Kollisionen mit erheblichen Verletzungen oder der Tötung der Tiere verbunden und stellen damit einen Verstoß nach § 44 BNatSchG, Abs. 1, Nr. 1 dar.

Die Rauhautflodermäus (*Pipistrellus nathusii*) und die drei vorgenannten Arten gehören auch zu den migrierenden Fledermausarten, die nach gutachterlicher Einschätzung (Unterlage U19.5.16) und nach Auffassung des NABU die Warnow als Durchzugskorridor nutzen. Für ziehende Arten besteht die Vermutung, dass diese auf dem Zug über offenen Gewässern das Ortungssonar aus Energiespargründen nur bedingt einsetzen und damit filigrane Bauteile nicht oder zu spät wahrnehmen. Eine kollisionsbedingte Tötung ist nicht auszuschließen.

Wir fordern eine Neubetrachtung der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der Kollisionswirkung auf die Vogel- und Fledermausfauna! Wanderrouten und Flugstraßen von Fledermäusen sowie die

Seite 3/10

Zugstrecken und die Flugstraßen der Avifauna sollten weiterhin gefahrlos für die Tiere nutzbar sein und keine erhebliche Störung darstellen!

Betriebsbedingte Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept (U20.1) wird vom NABU abgelehnt. In den Planungsunterlagen wird auf die erhöhte Vorbelastung des Stadthafens bezüglich künstlicher Beleuchtung hingewiesen. Da das Bauvorhaben in einem Bereich ausgeführt wird, der beidseitig der Warnow von Beleuchtung umgeben ist, soll das Bauvorhaben durch Beleuchtungsanlagen mit einem Wert von ≤ 2.700 Kelvin keine zusätzliche Belastung darstellen, so die Aussage. Diese Darstellung ist falsch.

Auf Grund der Feststellung einer Vorbelastung durch künstliche Beleuchtung ist zu prüfen, ob bereits diese Beleuchtungen Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Arten haben. Sind Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Arten nachweisbar, sind auf Grundlage der Artenschutzbestimmungen Maßnahmen zur Verringerung von Lichtsmog und künstlicher Beleuchtung zu ergreifen. Das ist bereits heute, vor Inkrafttreten des § 41a BNatSchG „Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen“, gesetzlich vorgeschrieben. Somit stellt die künstliche Beleuchtung der Warnowbrücke und der Verkehrsverbindungen eine zusätzliche erhebliche Belastung dar. Es ist die Beleuchtung bereits heute zu reduzieren und nicht durch den Ausbau weiterer Beleuchtungsanlagen zu erhöhen.

Neben der geplanten Beleuchtung der Handläufe ist eine Beleuchtung der Pylone, der Brückenunterseite und der Brückenstützen angedacht (U20.1). Durch das Beleuchten der Brückenunterseite entsteht zusätzlich zur Störung der Wanderung und Nahrungsaufnahme der Tiere oberhalb des Brückenhandlaufes eine Störung der Gewässerökologie. Diese linienhafte Barriere durch künstliches Licht in der Dunkelheit (ALAN = Artificial Light At Night) wurde unzureichend betrachtet. Es ist abzuklären, wie sich diese Beleuchtung auf die Wanderung der Fische und innergewässerspezifische Räuber-Beute-Interaktionen auswirken (Perkin et. al., 2011)!

Die Fledermausfauna ist nachtaktiv und bewegt sich vorzugsweise in Dunkelkorridoren. Selbst wenn lichttolerantere Arten, wie die Zwergfledermaus, höhere Jagderfolge rund um „insektenansaugende“ Beleuchtungsanlagen erfahren, ist dieser Vorteil geringer als der Nachteil den lichtintoleranten Arten, wie alle Myotisarten, durch die Beeinträchtigung ihres Habitats durch Beleuchtung erfahren. Die Mehrzahl der Arten reagiert lichtintolerant und selbst für lichttolerante Arten kann der Jagderfolg durch Desorientierung beeinträchtigt werden.

Vögel werden gerade bei schlechten Sichtverhältnissen von Beleuchtung angezogen (siehe Salix, 2018), dieser Umstand lässt eine Beleuchtung des kompletten Brückenbauwerks ebenfalls in kritischem Licht darstehen. Die Brücke als zusätzlicher „Lichtsmoglieferant“ erfordert die Auseinandersetzung mit aktuellen wissenschaftlichen Ergebnissen:

Bundesamt für Naturschutz -BfN-, Schroer, Sibylle; Huggins, Benedikt; Böttcher, Marita; Hölker, Franz (2019): Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen. Anforderungen an eine nachhaltige Außenbeleuchtung. BfN-Skripten, Nr.543, 96S.

Schroer, S.; Hölker, F. (2018) Auswirkung der Lichtverschmutzung auf Fauna und Flora. IGB – Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, Berlin DOI: 10.48440/GFZ.1.4.2020.003

VOIGT, C.C., AZAM, C., DECKER, J., FERGUSON, J., FRITZE, M., GAZARYAN, S., HÖLKER, F., JONES, G., LEANDER, N., LEWANZIK, D., LIMPENS, H.J.G.A., MATHEWS, F., RYDELL, J., SCHOFIELD, H., SPOELSTRA, K. & ZAGMAJSTER, M. (2019): Leitfaden für die Berücksichtigung von Fledermäusen bei Beleuchtungsprojekten. EUROBATS Publikation Series No. 8 (deutsche Version). UNEP/EUROBATS Sekretariat, Bonn, Deutschland, 67 S.

Der NABU fordert die Planungen auf artenschutzrechtlicher und aktueller wissenschaftlicher Grundlage nachzubessern, sowie die Erstellung eines Licht-Masterplanes für das gesamte Vorhabengebiet!

Empfehlungen für eine umweltfreundliche Beleuchtung zur Reduzierung von Lichtverschmutzung (nach einer Arbeitshilfe erarbeitet von der Fachgruppe Dark Sky der Vereinigung der Sternenfreunde in Kooperation mit dem Sternepark UNESCO Biosphärenreservat Rhön, dem NABU Kreisverband Fulda und der RhönEnergie Fulda; (http://www.lichtverschmutzung.de/dokumente/Empfehlungen_zur_Reduzierung_von_Lichtimmissionen.pdf))

- DIN-EN 13201 stellt keine gesetzliche Regelung dar →. Es sollte sich am vorhandenen Beleuchtungsniveau und der Verkehrsdichte während der Nacht orientiert werden! Die Auslegungsspielräume bei der Wahl der Beleuchtungsklasse sollte sich möglichst nach unten orientieren, so dass einem Überfluss an Licht vorgebeugt wird.
- Verwendung von voll abgeschirmten Leuchtkörpern, welche im installierten Zustand kein Licht horizontal oder nach oben abstrahlen: Upward Light Ratio = 0 %; besser: Lichtstärkeklasse G6 nach DIN/EN 13201, bzw. FCL3 nach DIN/EN 12032.
- Anpassung der Beleuchtung an die Nachtstunden (etwa ab 20 Uhr, spätestens ab 23 Uhr) → bedarfsorientierte Reduzierung (max. 70% oder Abschaltung) mit Abnahme der Verkehrsdichte durch Zeitschaltuhren, Bewegungsmelder, SmartHome Techniken
- Verwendung von bernsteinfarbenes bis warmweißes Licht mit geringem Ultraviolett(UV)- und Blauanteil! Die Blauanteile im weißen Licht sind für Wellenlängen unter 500 Nanometern (nm) auf 7 % der gesamten sichtbaren Strahlung (entsprechend äquivalenten Farbtemperaturen von 1700 - 2200 K) in naturnahen Beleuchtungsanlagen zu begrenzen
- Einsatz von hellen Markierungen und Reflektoren statt zusätzlicher künstlicher Beleuchtung

Anlagebedingte Barrierewirkung

Die Planungsunterlagen bestätigen anhand der Erfassungsunterlagen diesen bedeutenden und hoch sensiblen Naturraum. Die Warnowbrücke und deren Zufahrten werden durch diesen sensiblen Bereich geführt und beeinträchtigen Wanderrouten von Fledermäusen und Zugstrecken von Vögeln, sowie die Funktionalität der Fledermausquartiere und Brutstätten, erheblich. Im Planungsgebiet sind neun Fledermausarten sicher nachgewiesen (U19.5). Das sind die Arten Braunes Langohr (*Plecotus auritus*), Breitflügel-Fledermaus (*Eptesicus serotinus*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Kleinabendsegler (*Nyctalus leisleri*), Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*), Rauhauf-Fledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) und Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*). Auf Grund in Rostock vorhandener Quartiere ist auch die Zweifarbfledermaus (*Vespertilio murinus*) zu erwarten. Laut Kartierungsunterlagen ist weitergehend mit dem Mausohr (*Myotis myotis*) zu rechnen.

Neben der Beleuchtung als Barriere, stellt das Bauwerk selbst für querende Fledermäuse und Vögel nicht nur eine Kollisionsgefahr, sondern auch eine erhebliche Behinderung dar.

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass die Erfassungen zu Gebäude- und Baumquartieren innerhalb der Planungen nur begrenzt um das Planungsgebiet durchgeführt wurden (z.B. im nördlichen Waldbereich UNI-Klinik Gehlsdorf und Kleingartenanlagen). Ebenfalls betroffenen sind bekannte Quartiere und Brutplätze, die sich im Bereich der Brückenplanung befinden oder dort angrenzen. Ebenfalls sind zahlreiche Flugrouten und Flugbewegungen von Fledermäusen und Vögeln aus dem Bereich Gehlsdorf Richtung Warnow und über die Warnow Richtung Stadt bekannt. Diese wurden nicht aufgenommen, nicht betrachtet, nicht bewertet und somit nicht berücksichtigt. Das betrifft auch Fledermausquartiere und Vogelnistplätze in Bäumen und Gebäuden gleichfalls. Durch die Bauplanung betroffen sind z.B.:

- *Fledermausflugstrecken Waldbereiche UNI Klinik Gehlsdorf/Fischerbastion/Wallanlagen*

Im Bereich Gehlsdorf-Fischerbastion-Wallanlagen ist eine bedeutende Flugstrecke von Fledermäusen bekannt. Die Verbindung Gehlsdorf Fischerbastion konnte durch den NABU auch durch Beringung von Fledermäusen bestätigt werden (vgl. vorangegangener Punkt A). Eine aktuelle Bestätigung der Flugstrecke erfolgte im Rahmen eines Projektes zur Untersuchung des Abendseglers in den Swienskuhlen und im Waldbereich der UNI-Klinik Gehlsdorf durch das Institut für ZOO- und Wildtierforschung Berlin (IZW) und dem NABU im Jahr 2020. Dabei wurden zwei Abendsegler beobachtet und erfasst, die vom Waldbereich Fährhufe Gehlsdorf Richtung Fischerbastion die Warnow in niedriger Höhe querten.

- *Auswirkungen auf Gebäude und Baumquartiere (u.a. in der UNI-Klinik Gehlsdorf u. Stadthafenbereich)*

In Gehlsdorf sind eine ganze Reihe von Fledermausquartieren in Bäumen und Gebäuden bekannt. Beispielgebend sollen die Waldbereiche und Gebäude der UNI-Klinik Gehlsdorf genannt werden. Dort befinden sich in fast allen Gebäuden und zahlreichen Bäumen Sommer- und Winterquartiere von gebäude- und baumbewohnenden Fledermäusen. Außerdem bestehen im Waldbereich zwei Kastenprogramme für Fledermäuse und Vögel, die durch das LUNG im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen für Baumfledermäuse und Baumbrüter beauftragt worden sind. Hinzu kommen an allen sanierten Gebäuden Niststätten und Quartiere aus Kompensationsmaßnahmen. Der NABU ist seit vielen Jahren durch wissenschaftliche Arbeit einbezogen und führt hier im Auftrag des LUNG und der Beringungszentrale Dresden das Beringungsprogramm des Großen Abendseglers durch. Insgesamt sprechen wir hier nur im UNI-Klinikum Gehlsdorf über einen Umfang von ca. 30 nachgewiesenen Baumquartieren und 25 Quartieren in Fledermauskästen, sowie ca. 21 Fledermausquartieren in Gebäuden. Hinzu kommen ca. 50 Nistplätze aus Nistkästen an Bäumen und an Gebäuden

- *Im Bereich des Stadthafens sind ebenfalls Fledermausquartiere und Vogelnistplätze betroffen. Als ein Beispiel soll der Quartierstandort Warnowufer 65 (Theater am Stadthafen) genannt sein. Dort befindet sich eine Wochenstube der Zwergfledermaus. Nachgewiesen und bekannt queren die Tiere die Warnow vom Quartier in Richtung Waldbereiche der UNI-Klinik Gehlsdorf. Die Brückenquerung zerschneidet die Flugstrecke, wodurch das Wochenstubenquartier unmittelbar betroffen ist. Ebenfalls betroffen sind Dohlennistplätze, Mauerseglernistplätze und Nistplätze von Kleinvögeln. Die Mauerseglernistplätze und die Dohlennistkästen sind im Rahmen der Umsetzung der Artenhilfsprogramme der HRO gemeinsam mit der UNB und dem NABU erarbeitet und ausgeführt worden. Das Fledermausquartier und die Vogelnistplätze sind durch das LUNG beauftragte Kompensationsmaßnahmen, wobei die nach*

Seite 6/10

Mitteilung des LUNG die Hansestadt Rostock den dauerhaften Erhalt und die Funktion der Niststätten und Quartiere zu gewährleisten hat.

Die Brückenplanung zerschneidet die Flugstrecke direkt im Bereich der Warnow. Dadurch werden durch den NABU erhebliche Auswirkungen auf Fledermausquartiere und Vogelbrutplätze gesehen. Die Darstellungen in der Unterlage 19.2, Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dass keine Auswirkungen auf Fledermausquartiere zu erwarten sind, können durch den NABU nicht nachvollzogen werden.

Der § 44 Bundesnaturschutzgesetz stellt nicht nur die Niststätten und Quartiere unter Schutz. Auf Grundlage der Rechtsprechung und der Kommentare zum Bundesnaturschutzgesetz ist der § 44 BNatSchG auf die Funktionalität der Niststätten und Quartiere ausgerichtet bzw. umfasst die Funktionalität der Lebensstätten. Die Funktion kann nur gewährleistet werden, wenn auch die Flugstraßen und Nahrungsgebiete hier mit einbezogen werden. Deshalb sieht der NABU durch die Verkehrsplanungen erhebliche Auswirkungen auf die Fledermausquartiere.

Aufgrund der Lebensbereiche der Fledermäuse im Umfeld der Quartiere und der voraussehbaren Auswirkungen auf die Lebensstätten, sind die Vogelbrutplätze und Fledermausquartiere außerhalb des betrachteten 50-m-Pufferbereiches mit in die Bewertungen einzubeziehen.

Beispielhaft für den Konflikt der Barrierewirkung innerhalb der Avifauna sei die Rostocker **Flussee-schwalbenkolonie** genannt. Für diese streng geschützte Art stellt der Unterwarnowbereich östlich des geplanten Brückenstandortes ein essenzielles Nahrungsgewässer dar. Ob diese Funktion im Laufe der Bauarbeiten und der damit verbundenen Lärmemissionen weiterhin gegeben ist und vor allem, ob dieses störungsarme Kleinod von den Flussee-schwalben sowie anderen störungsempfindlichen und wassergebundenen Vogelarten fortan durch die Scheuch-und/oder Barrierewirkung gemieden wird, ist unzureichend abgearbeitet. Die Zerschneidung dieses essenziellen Nahrungshabitates stellt aus Sicht des NABUs einen erheblichen Eingriff dar. Dieser Werteverlust muss durch die Ausweisung neuer Ruhezone an der Unterwarnow ausgeglichen werden.

Der **Fischotter** (*Lutra lutra*) als semiaquatische Art, nutzt bei seinen Wanderungen entlang des Gewässers sehr häufig das Ufer. Die geplante Warnowbrücke ohne Uferstreifen stellt eine erhebliche Unterbrechung dieser „Migrationszone“ dar und veranlasst den Fischotter dazu, das Gewässer bzw. das Ufer zu verlassen und die Straße zu überqueren. Beim Verlassen des Gewässers besteht für das Tier eine erhöhte Gefahr durch eventuell zulässigen Sondernutzungsverkehr oder Verbiss/Tötung durch freilaufende Hunde. Die Zerschneidungswirkung der Brücke soll durch eine Berme und damit künstlichem Uferstreifen abgefangen werden. Der NABU fordert folgende Mindestausstattung an diese Minimierungsmaßnahme (nach dem „Handlungsleitfaden für ottergerechten Umbau von Brücken“, Deutsche Umwelthilfe e.V., 2015):

- Ebener Bereich und eine ausreichende Breite des ebenen Bereiches (mindestens 30 cm, optimal > 50 cm)
- Überschwemmungssicherheit mindestens bis Mittelwasser, am besten bis zu einem HQ5 (Hochwasser mit fünfjährigem Wiederkehrintervall)
- Möglichst natürliche Materialien
- Anschluss ans natürliche Ufer stromauf und stromab
- Flache Bereiche zum Ein- bzw. Ausstieg für kleinere Tierarten (Kleinsäuger, Amphibien, Reptilien)
- Möglichst wenig zugänglich für Menschen und Hunde

Baubedingte Emissionen

Durch die baubedingten Schallemissionen ist von einer Unterbrechung der Wanderung bzw. Meidung des Baustellenbereiches in der Warnow auszugehen. Da dies dem Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 2 entsprechen würde, sind jahreszeitliche Bauzeitenregelungen für die Fische und Rundmäuler vorgegeben. Die lärmintensiven Bauarbeiten vom 1.6.-9.11. fallen genau in die Aufwanderungsphase der **Meerforelle** (*Salmo trutta trutta*), die im Warnowgebiet stark vertreten ist. Deren Wanderungen in die Oberwarnow beginnen nicht erst in der Laichzeit, sondern schon deutlich vorher. Daher fordert wir, dass die Art hinsichtlich ihres Wanderverhaltens und möglicher Konflikte mit dem Baugeschehen erneut artenschutzrechtlich betrachtet werden!

Bau- und anlagebedingter Lebensraumverlust

KVR – Nr.27 - Brackwasserbeeinflusstes Röhricht (geschützt nach § 20 NatSchAG M-V):

Der NABU lehnt die Ersatzmaßnahme E2 für das Biotop Nr. 27 ab und begründet dies folgendermaßen:

1. Bei dem Lebensraum, der durch die geplanten Straßenbauarbeiten zerstört wird, handelt es sich um ein Brackwasser-Verlandungsröhricht, also um das primäre Stadium der natürlichen Verlandung an einem Binnenküstengewässer. Es befindet sich im Sublitoral und unterem Geolitoral. Die Lebensraumfunktionen können nicht durch eine beweidete Salzwiese ersetzt werden. Letztere ist ein anthropo-zoogener Lebensraum des mittleren und oberen Geolitorals und stellt den Zielzustand der Ökokontomaßnahme auf den Fischlandwiesen dar. Ökosystemarische Funktionen und Ausstattung beider Lebensräume sind grundsätzlich verschieden.
2. Die abiotischen Verhältnisse sind im Unterwarnow-Ästuar grundsätzlich verschieden von denen auf den Fischlandwiesen, u.a. aufgrund der wesentlich höheren Salzgehalte und viel geringeren Nährstofflast der Unterwarnow. Allein dies bedingt bereits eine andere biotische Ausstattung. In Verlandungsröhrichten der Unterwarnow besteht ein Lebensraumpotential für Arten, welches in den Verlandungszonen der Inneren Bodden der Darß-Zingster-Boddenkette bzw. auf den Fischlandwiesen gar nicht zu erwarten ist.
3. Das Unterwarnow-Ästuar würde in seinem natürlichen Zustand an nahezu allen Binnenküstenabschnitten ein Verlandungsröhricht als typischen Lebensraumtyp aufweisen. Dieser ist heute aber wegen der umfangreichen Uferverbauungen und der künstlichen Gewässervertiefungen nur noch an sehr kleinen Uferabschnitten ausgebildet und deshalb insgesamt stark gefährdet. Eine weitere Reduzierung des Flächenanteils kann deshalb nicht hingenommen werden, da dies die Gefahr des Aussterbens eines charakteristischen Lebensraumtyps an der Unterwarnow erhöht.
4. Alle noch verbliebenen Uferzonen mit Verlandungsröhricht an der Unterwarnow besitzen eine besondere Bedeutung für das Selbstreinigungsvermögen des Gewässers, als Gelegetzone aus ichthyologischer Sicht und als Lebensraum für bestimmte Teile des Macrozoobenthos, welche also für dieses konkrete Gewässer systemimmanente Funktionen besitzen, die nicht ersatzweise von einem anderen Gewässersystem übernommen werden können.

Seite 8/10

Die Vernichtung des Brackwasserröhrichtes ist durch die Maßnahme E2 nicht ersetzbar! Wir fordern stattdessen den Ersatz dieses Lebensraumes an anderer Stelle im Unterwarnow-Ästuar durch Herstellung und langfristige Sicherung der geomorpho-hydrodynamischen Bedingungen. Dafür ist eine entsprechende, nicht überbaute Uferzone an der Unterwarnow bzw. dem Breitling auszuweisen und entsprechend zu sichern, in der heute z.B. aufgrund von Uferabrasion das Verlandungsröhricht bereits zerstört ist.

Die streng geschützte **Zwergdommel** (*Ixobrychus minutus*) ist an ausgedehnte Schilfbestände und dichte Ufervegetation gebunden. Östlich der betroffenen Röhrichtflächen wurde sie in den Jahren 2019 und 2020 mehrfach angetroffen und kann deswegen in diesem Unterwarnowareal als Brutvogel angenommen werden. Auch wenn die Röhrichtfläche am Fährberg/Wellenweg störungsbedingt nicht als Brutplatz geeignet ist, so gehört diese Fläche aber zum Aktionsraum der Zwergdommel und die Nahrungssuche wird dementsprechend durch den Habitatverlust eingeschränkt. Zusätzlich zu dieser Störung kann der anlagenbedingte „Mehrbetrieb“ an Erholungssuchenden auf dem zukünftigen Warnowrund zu einer erheblichen Störung dieser sensiblen Art führen. Im AFB (Unterlage U19.2) wird zwar angenommen, dass die Art anthropogenen Störungen gegenüber relativ unempfindlich ist und eine Verlegung der Nachweise in Richtung Osten nahe Hotel Warnow für diese Annahme spricht. Aber gerade das Referenzjahr 2020 lässt sich für diese These nicht heranziehen, da ein „Wiesenbetrieb“ des Hotel Warnows coronabedingt ausblieb und dieses Areal von vorbeiziehenden Radfahrern und Joggern genutzt wurde, aber eine lautstarke und andauernde Störung nahe den Schilfflächen nicht stattfand. Die Brücke und das damit geschlossene Warnowrund würden somit zu einer erheblichen Störung des Zwergdommelaktionsraumes führen, was zu einem Verstoß nach § 44 BNatSchG, Abs. 1, Nr. 1 führen kann.

Die zur Fällung angedachten Bäume sind nach § 18 und 19 NatSchAG M-V geschützt. Im Sinne des minimalen Eingriffes wird die Fällung von so wenig Altbäumen wie möglich gefordert. Jeder Baum stellt eine potenzielle Nahrungs-, Ruhe- und Fortpflanzungsstätte für die Tierwelt dar. Eine Störung oder Zerstörung der Ruhe- und Fortpflanzungsstätten besonders geschützter Arten wird nach § 44 BNatSchG, Abs. 1, Nr. 3 geahndet. Sofern nicht schon entsprechende Strukturen nachgewiesen wurden, stehen die zur Fällung vorgesehenen Bäume mit ihrem fortgeschrittenen Alter kurz davor multifunktionale Habitatbäume zu werden, diese Funktionen können durch Ersatzpflanzungen erst in vielen Jahrzehnten aufgefangen werden!

Der NABU lehnt die Ersatzmaßnahme E4 ab und fordert eine Ersatzpflanzung innerhalb lückiger Alleenbestände in der näheren Umgebung des Planungsgebietes.

Zum Schutz der mehr als 110-jährigen Linden fordern wir die empfohlenen Maßnahmen der Unterlage 19.5 „Wurzelsuchgrabungen an Bäumen im Objekt Fährberg“:

- Einbau verdichtungsstabiler Wurzelschicht zur Schaffung eines nachhaltigen Standortes
- Luftbrunneneinbau zur Unterstützung des Sauerstoff- und Wassergehaltes in tieferen Erdschichten
- Dendrologische Baubegleitung zum Schutz der Wurzelmasse unterhalb des bestehenden Straßenkörpers bei Eingriffen im Kronentraufbereich
- Regelmäßige Bewässerung (Mai-August 10 Gießgänge a 120l/Baum) zur Unterstützung der Baumvitalität während der Bauphase

Eine Kompensation des Eingriffes in die Biotope (8, 29, 30) wird trassennah gefordert und die Ersatzmaßnahme LRO-062 dementsprechend abgelehnt.

Seite 9/10

Monitoring

Im Falle einer Umsetzung des Vorhabens, entgegen unseren geäußerten erheblichen naturschutzfachlichen Bedenken, fordern wir ein Monitoring

1. der Beleuchtungsauswirkungen auf die Ichthyo-, Avi- und Fledermausfauna
2. zur Kollisionsauswirkungen auf die Fledermaus- und Avifauna
3. zur Barriere- und/oder Scheuchwirkung auf die Avi- und Fledermausfauna, sowie den Fischotter

Aufgrund der Ergebnisse müssen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen angepasst werden!

Zusätzliche Hinweise zur Unterlage Artenschutzfachbeitrag (U19.2):

Tabelle 8, S.41: In den Tabellen der für das Gebiet relevanten Arten werden Rotbauchunke, Wechselkröte, Knoblauchkröte, Moorfrosch, Kammolch und Laubfrosch aufgeführt, jedoch fehlt die Aussage ob sie im UG vorkommen oder nicht!

Bei den Fischen sind im AFB eine Reihe von kleinen Nachlässigkeiten bzw. Fehler enthalten, die aber nicht die Grundaussage des Gutachtens beeinflussen. Als Beispiel seien u.a. genannt: im Text zum Hering – „Der Hering wurde zwar nicht im UG nachgewiesen.“ Das widerspricht dem Gutachten FIUM wonach der Hering in den Erfassungen (2019) die vierthäufigste Art war. Oder: „Die Paarung findet küstennah auf Tiefen von 40-70m statt.“ An unseren Küsten findet das hauptsächlich im ausgesprochenen Flachwasserbereich statt. Der wiss. Name des Ostseeschnäpels „Coregonus maraenus“ lautet korrekt C. maraena.

Die beiden Arten Steinbeißer und Bitterling (FFH Anhang II) kommen nicht nur potenziell im UG nach, sondern nachweislich unterhalb der Mühlendammschleuse.

Die Artenliste der ubiquitären Arten der Unterwarnow ist unvollständig. So fehlen beispielsweise Hecht, Rotfeder, Gründling, Europäischer Wels (während der völlig unbedeutende Zwergwels aufgeführt wird!), Quappe; Neunstachliger Stichling und marine Kleinfischarten (Schlammgrundel, Grasnadel, Kleine Schlangennadel).

In weiteren vorhabenbezogenen Sachverhalten sehen wir negative Auswirkungen auf die Umwelt und behalten uns eine vertiefende Betrachtung im späteren Verlauf vor:

- **Umgang mit dem Baggergut (Betrachtung der Schadstoffbelastung, Einleitung der Flüssigphase etc.)**

Der NABU hat diesbezüglich erhebliche Bedenken und weist auf das Verschlechterungsverbot hin! Jede weitere Verschlechterung ist verboten und sollte im Sinne der WRRL beachtet werden!

Seite 10/10

Zitierte Literatur:

Perkin, E. K., F. Hölker, J. S. Richardson, J. P. Sadler, C. Wolter, and K. Tockner. (2011): The influence of artificial light on stream and riparian ecosystems: questions, challenges, and perspectives. *Ecosphere* 2(11):122. doi:10.1890/ES11-00241.1

SALIX-BÜRO FÜR UMWELT UND LANDSCHAFTSPLANUNG DR. SCHELLER (2018): Risikoanalyse - Vogelkollisionen an der geplanten Peenestrombrücke; Teil 1: Prüfung von Brückenvarianten.

Wir bitten um Übermittlung einer etwaigen Abwägung unserer vorgebrachten Einwendungen sowie um Beteiligung am weiteren Verfahren.

Wir bitten weiterhin darum, die zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe transparent deutlich zu machen und behalten uns eine rechtliche Prüfung vor.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Linnea Bothe