



## Das Projekt aus naturschutzfachlicher Sicht

*Mario Birth*  
*Landkreis Jerichower Land*

### 1 Erinnerungen und Aussichten

Der Landkreis Jerichower Land ist wie das Land Sachsen Anhalt in Deutschland zentral gelegen. Dieser Lage Rechnung tragend, ergeben sich bei jeder Baumaßnahme Chancen, aber auch Gefahren aus naturschutzfachlicher Sicht. Das vorhandene Potential an der Naturraumausstattung gilt es nach den Grundsätzen und Zielen des Naturschutzgesetzes des Landes Sachsen Anhalt zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Gleichzeitig muss einer Entwicklung der Infrastruktur des Landes und des Landkreises ausreichend Raum eingeräumt werden.

Der Mangel an fehlender Infrastruktur wurde dem aufmerksamen Beobachter spätestens mit der Wiedervereinigung Deutschlands sichtbar. Es ist bis heute ein nicht bewältigter Kraftakt aller Deutschen, die Lebensverhältnisse in den neuen Bundesländern denen der alten Bundesländer anzugleichen.

Dazu entwickelte der Bund die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit mit den Verkehrsgroßprojekten. So fanden die Verkehrsträger Straße, Schiene und Schifffahrtswege umfangreiche Berücksichtigung. Bedingt durch die zentrale Lage des Landkreises sowie die geographischen Gegebenheiten mit der Elbe als natürliche Wasserstraße, ist der Landkreis durch alle infrastrukturellen Maßnahmen der Verkehrsgroßprojekte der Deutschen Einheit betroffen. Wichtig für eine schnelle Umsetzung war und ist der Umstand, dass die Maßnahmen keine unendliche Diskussion um die Linienführung auslösen konnten, da diese bereits teilweise vorhanden oder durch Zwangspunkte vorgegeben war.

Eines der wichtigsten Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit war und ist das Projekt 17 im Landkreis mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes und dem Ausbau des Elbe Havel Kanals. Die Wasserstraßen mit der Elbe und dem Elbe-Havel-Kanal sind im Bewusstsein der Bürger ein fester Bestandteil in ihrem Alltag. Sie bieten dem Bürger Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, aber auch Arbeit und damit die Sicherung des Einkommens auf vielfache Weise. Die Einkommensmöglichkeiten reichen mit Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes von den Schiffseignern mit dem Transport von Gütern, über den Werftbetrieb mit Reparatur und Neubau von Schiffen, die Unterhaltung der Wasserstraße zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie eines sich entwickelnden Tourismus mit Auswirkungen auf die Gastronomie und das Beherbergungsgewerbe. Mit der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes wird hier noch eine sich fortsetzende positive Entwicklung erwartet.

Der Baubeginn des Wasserstraßenkreuzes ist noch einigen Bürgern des Landkreises gegenwärtig. Dabei handelt es sich um Zeitzeugen, die diese Bautätigkeit in den vierziger Jahren beobachteten oder die selbst an der begonnenen Errichtung beteiligt waren. Dieses nicht abgeschlossene Projekt blieb nicht nur durch die Erinnerung erhalten, es war durch die Baukörper in der Landschaft und mit der Linienführung des Mittellandkanals bis zum Elbe-Havel-Kanal für jedermann erkennbar. Deshalb verwirklicht sich für viele Bürger, die sich mit dem Projekt identifizieren können, vor allem denen, die in der Vergangenheit durch ihre eigene Mitarbeit das Projekt mit den Wirren des 2. Weltkrieges nicht beenden konnten und denen, die durch ihre Arbeit zur Vollendung des Projektes beitragen konnten, ein Traum.

Heute kann festgestellt werden, dass dieses Vorhaben von einer weitreichenden Akzeptanz durch die Bürger des Landkreises geprägt ist. Dazu hat mit Sicherheit die sich ständig ver



bessernde Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Wasserstraßen-Neubauamt beigetragen. Trotzdem hatte niemand der Beteiligten an diesem Projekt Zeit, sich Träumen hinzugeben. Von der Vorplanung über den Erörterungstermin nach dem UVPG über den Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung bis hin zur Planfeststellung und dem Baubeginn war ein langer, nicht unbeschwerlicher Weg zu beschreiten.

Für den Landkreis als untere Naturschutzbehörde galt es, absolutes Neuland zu betreten. Neuland war die Dimension des Vorhabens mit seinen Wirkungen und Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, aber auch die umfassende Rechtsanwendung mit der Gesetzgebung des Bundes und des Landes.

Der Landkreis hatte in dieser frühen Phase nach der Wiedervereinigung das Glück, Hilfe aus dem Landkreis Peine in Anspruch nehmen zu können. Aus heutiger Sicht war die Hilfe zu diesem Zeitpunkt für die Naturschutzverwaltung unverzichtbar, um die bestehenden Aufgaben zu bewältigen. Hier wurde der Grundstein gelegt, das Projekt konstruktiv begleiten und beenden zu können. Es war der Beginn des Aufbaues einer Zusammenarbeit zwischen dem Träger des Vorhabens als Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Landkreises als untere Naturschutzbehörde. Die Planung erforderte Kontakte zwischen den Beteiligten, die von gegenseitiger Akzeptanz und konstruktivem Handeln bestimmt waren und heute noch sind. Viele Detailfragen wurden in nicht gezählten Gesprächen im Sinne des Vorhabens geklärt und konnten zu einem weitgehend reibungslosen Ablauf des Planverfahrens und der Bauausführung führen. Das gilt von der Vorplanung, über das Planfeststellungsverfahren, bis zur Ausführungsplanung des landschaftspflegerischen Begleitplanes und deren Umsetzung.

## 2 Das Projekt aus naturschutzfachlicher Sicht

Den Planungen des Bundes zu den Verkehrsprojekten gingen Überlegungen voraus, die sich mit verschiedenen Varianten befassten, um den Transport auf der Wasserstraße zu gewährleisten, ohne dass die Elbe für die Schifffahrt tauchtiefenbestimmend ist. Die Varianten bewegten sich zwischen einer Staustufe in der Elbe bei Niegripp und dem Bau des Wasserstraßenkreuzes. Glücklicherweise wurde der Bau der Staustufe aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen verworfen. Mit dem Bau des Wasserstraßenkreuzes setzte sich die Variante durch, die wirtschaftlich und ökologisch auf weitgehende Akzeptanz stieß. Jeder, der sich ernsthaft mit dem ökologischen Ausbau von Verkehrsträgern befasste, musste im Ergebnis der Abwägung grundsätzlich zum Bau des Wasserstraßenkreuzes kommen. Um dem Verkehrsträger Wasserstraße Zukunftschancen einzuräumen, kam man zu der inneren Einstellung, das Projekt positiv begleiten zu können. Dabei handelte es sich um eine Grundeinstellung, die in Detailfragen durchaus von Vorstellungen des Trägers des Vorhabens abweichen konnte. Gegensätzliche Auffassungen in jeder Planungsphase, wurden konstruktiv zum Vorteil aller Beteiligten einer Lösung zugeführt. Bestimmend war hier ein Klima der Offenheit und der Akzeptanz, denn ein konstruktives Miteinander führt immer zu besseren Lösungsansätzen als sich in Konfrontation zu üben. Die Rolle des Vorhabensträgers als die entscheidende Behörde wurde nie in Frage gestellt. Die Naturschutzbehörde hat sich immer als Bindeglied in einer Kette von Trägern öffentlicher Belange gesehen, die im Ergebnis einem Abwägungsprozess unterliegen.

## 3 Das Projekt mit seinen Wirkungen und Begleiterscheinungen

Mit dem Vorhaben waren weitgehende Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Die Eingriffsregelung nach dem BNatSchG und dem NatSchG LSA legt grundsätzlich die Kriterien für die Zulässigkeit eines Eingriffs und für die erforderlichen Folgemaßnahmen fest. Damit gilt im Naturschutzrecht das Verursacherprinzip, d.h. wer Natur und Landschaft erheblich



oder nachhaltig beeinträchtigt, muss auf seine Kosten zugleich auch für die Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aufkommen. Grundvoraussetzung für alle Anwendungsschritte der Eingriffregelung ist die systematische, problemorientierte und angemessene Erfassung von Natur und Landschaft des vom Vorhaben betroffenen Raumes. Dazu gehört die Erfassung des Ist-Zustandes und die Darstellung des Planungszustandes. Das ist Aufgabe des Vorhabensträgers und die Voraussetzung für prüfbare Antragsunterlagen. Die Notwendigkeit besteht, um mögliche vorhabensbedingte erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erkennen und bewerten zu können. Dazu sind geeignete Methoden zur Erfassung und Eingriffsbewertung zu wählen und anzuwenden.

In den Unterlagen zur Planfeststellung war der naturschutzrechtliche Eingriff zu beschreiben und es mussten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für die unvermeidbaren Eingriffe vorgesehen werden. Den Vorgaben nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften kam der Träger des Vorhabens umfassend nach.

Mit der Rahmenuntersuchung und dem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurden Grundlagen geschaffen, die eine abschließende Bewertung des Projektes zuließen. Die umfangreichen und kompetent ausgeführten Untersuchungen haben die UNB in die Lage versetzt, das Projekt mit seinen Wirkungen und Wechselwirkungen naturschutzrechtlich zu erfassen und zu bewerten. Durch Detail- und Ortskenntnisse war es möglich, fachlich auf die Planung mit dem LBP Einfluss im Sinne der Sache des Naturschutzes zu nehmen. Bei einer Gesamteingriffsfläche für das Vorhaben von ca. 137 ha, war nach der Eingriffsbilanzierung eine Bereitstellung von 257 ha zur Kompensation erforderlich. Das Projekt ist am West- und Ostufer der Elbe etwa mit gleichen Flächenanteilen betroffen.

Neben der Vorplanung wurde die untere Naturschutzbehörde auch in die Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) einbezogen. Fachlich waren die Eckpunkte der Wirkung von Eingriffen zu klären, um zu sinnvollen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zu kommen. Aus naturschutzrechtlicher Sicht lagen mit dem Bau und dem Betrieb des Wasserstraßenkreuzes durch die Großflächigkeit und Komplexität des Vorhabens Betroffenheiten bei fast allen Schutzgütern vor. Zu beachten waren auch die Wechselwirkungen zwischen den beeinträchtigten Schutzgütern. Insbesondere kam es bei diesem Vorhaben zu Verlusten von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere direkt durch Entzug von Lebensraum, durch die Errichtung von Baukörpern mit Versiegelung von Flächen oder indirekt durch Trennungs- und Zerschneidungswirkung infolge der Herstellung des Kanalbettes. Die Folge waren Wirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima (Kleinklima) und auf das Landschaftsbild. Das Vorhaben war auch mit der Rodung von ca. 40 ha Wald verbunden.

Die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit ergaben, dass im betroffenen Raum eine artenreiche Amphibienpopulation existiert. Durch eigene Erkenntnisse konnte die UNB die Kenntnisse der Untersuchungen erweitern und sich in die Lösung des Problems einbringen. Durch den Bau des Wasserstraßenkreuzes mit der Trogbrücke, eines Teilstückes des Mittellandkanals in Dammlage und der Doppelsparschleuse Hohenwarthe kam es zu einer Trennungs- und Zerschneidungswirkung für die Amphibienpopulation, weil sich der Winterlebensraum in den Waldgebieten südlich des Kanalbettes und der Sommerlebensraum mit seinen Laichplätzen in den Gewässern der Taufwiesenberge nördlich des Kanalbettes befindet. Dieser Zustand würde zu einem erheblichen Rückgang der Population oder zu deren Erlöschen führen.

Das Zielkonzept hieß mit diesen Kenntnissen dafür Sorge zu tragen, mittelfristig eine stabile Amphibienpopulation zu erhalten. Der Träger des Vorhabens erkannte sehr früh diese Problematik und entwickelte dazu die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des LBP. Der UNB wurde in dieser Phase die Möglichkeit gegeben, sich in die Planung einzubringen. Um das Ziel der Erhaltung der Population der Amphibien zu erreichen, waren schon Maßnahmen zur Umsetzung von Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen während einer frühen Bauphase erforderlich. Ziel war es, durch die Trennungs- und Zerschneidungs-



wirkung den Lebensraum für zwei getrennte Populationen zu schaffen. Die Analyse der Lebensraumsprüche zeigte, dass sich nördlich des Kanalbettes das Laichgewässer ohne nennenswert große Waldgebiete als Winterlebensraum befinden. Auf der Südseite des Kanalbettes war es genau umgekehrt. Hier sind die Waldgebiete als Winterlebensraum vorhanden, aber es fehlt ein naturnahes Laichgewässer. Schnell wurde klar, wie der Zielkonflikt grundsätzlich ausgeräumt werden kann. Wald im Norden und ein Laichgewässer im Süden. Wichtig war die Aufteilung erforderlicher Aufforstungsflächen mit den Anforderungen an einen Amphibienlebensraum in Einklang zu bringen. Trotzdem mussten für die jeweiligen Standorte für Wald und Gewässer eine Vielzahl von Detailfragen geklärt werden. Das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg hat sich dieser Aufgabe gestellt, die Planung geführt und der UNB sowie auch den beauftragten Planungsbüros für die Detailplanung ausreichend Spielraum eingeräumt, um sich sachlich und fachlich einzubringen. Die ernsthafte Verfolgung dieses Zieles wertete die UNB als vertrauensbildende Maßnahme, die sich positiv auf das gesamte Projekt bei der weiteren Planung niederschlug.

Die Rodung von Wald auf der Baustelle führte dazu, dass die Wanderbewegung der Amphibien nicht mehr durch den Wald führte, sondern über freigelegte Rohböden mit intensiver Sonneneinstrahlung, ohne Unterschlupfmöglichkeiten bei Unterbrechung der Wanderung. Hier bestand zweifelsfrei die Gefahr, dass wesentliche Teile der Amphibien äußerst geringe Überlebenschancen hätten. Diese Gefahr konnte planerisch mit Überblick und Weitsicht überwunden werden.

Die Amphibien wurden vor der Baustelle mit entsprechenden Fangeinrichtungen abgefangen und in die angestammten Laichgewässer verbracht. Gleichzeitig wurde der Bau des Ersatzlaichgewässers südlich des Kanalbettes vorangetrieben. Nach Fertigstellung des Gewässers, inklusive der Initialbepflanzung des Gewässers mit autochthonen Wasserpflanzen, erfolgte bereits die spontane Besiedlung durch Amphibien. Mit dem Abfangen und Einsetzen der Amphibien in das neue Laichgewässer war der Grundstein zum Erfolg der Maßnahme gelegt. Zwischenzeitlich findet eine fast uneingeschränkte selbständige Besiedlung des Laichgewässers statt. Das Laichgewässer nördlich des Kanalbettes wird auch weiterhin genutzt. Ein Anwachsen der Population ist mit den Fortschritten bei der Waldentwicklung mit entsprechender Nachhaltigkeit zu erwarten. Schon jetzt ist anzumerken, dass beide Populationen als gesichert zu betrachten sind. An dieser Stelle sei auch die kompetente Mitarbeit zu den Lösungsansätzen durch das Bundesforstamt Möser zu nennen, die sich als sehr fruchtbar erwiesen hat.

Das o.g. Beispiel ist nur ein Aspekt der landschaftspflegerischen Begleitplanung in diesem Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit und zeigt auf, wie gemeinsam in enger Zusammenarbeit die Umsetzung von Planungen möglich ist. Für alle Beteiligten ist erkennbar, dass im Ergebnis der Planfeststellung verwaltungsrechtlich mit dem LBP der naturschutzrechtliche Eingriff durch Ausgleich oder Ersatz sichergestellt ist. Der Laie könnte leichtfertig meinen, jetzt stecken wir noch drei Bäume mit dem Hinweis grün oben in die Erde und damit ist das Projekt fertig. Weit gefehlt, wer diesem Ansatz Glauben schenken will.

Die Kompensation der Eingriffe ist weitgehend abhängig von der Qualität der Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz. Diese Erkenntnis lag schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt, eigentlich schon ab der Vorplanung, als Ergebnis der bisherigen Zusammenarbeit vor. Mit der Planfeststellung wurde der UNB durch das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg die Möglichkeit eingeräumt, sich fachlich in die erforderliche Ausführungsplanung einzubringen. Hier hatten die mit der Ausführungsplanung befassten Mitarbeiter des Amtes eine Fülle von zu berücksichtigenden Faktoren zu sammeln und Detailfragen zu klären, die sich oft erst bei der Gegenüberstellung als Zielkonflikt darstellten. Die dazugehörigen Lösungen konnten in der Regel durch die beteiligten Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachrichtungen im Sinne der Sache des Natur- und Umweltschutzes geklärt werden. Hier musste von jedermann die Teamfähigkeit unter Beweis gestellt werden. Aus der Sicht der UNB ist das für alle Beteiligten eine Herausforderung gewesen und als gelungen anzusehen.



#### 4 Blick in die Zukunft

Hervorzuheben ist bei diesem Projekt die Bereitschaft des Wasserstraßen-Neubauamtes Magdeburg, neben der Errichtung des Wasserstraßenkreuzes niemals die aus der Naturschutzgesetzgebung geforderte zeitnahe Umsetzung des LBP aus den Augen zu verlieren. Ein sichtbarer Beweis hierfür ist der Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus dem LBP, der nach letzten Erkenntnissen bei etwa 90% der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegt. Die hier erarbeiteten Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsfolgen haben über die detaillierten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sicher gestellt, dass mit der Bilanzierung des LBP die unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes mit konkreten naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert werden.

Dazu zählen neben der beispielhaft beschriebenen Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz von Arten- und Lebensgemeinschaften mit der Schaffung eines Ersatzlaichgewässers (Amphibienlebensraum), die Aufforstung von Flächen mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen, die inselartige Entwicklung von Auwald, die Entwicklung von Trocken- und Magerasen und die Anlage einer Streuobstwiese mit alten Obstbaumarten. Dabei ist jedem Beteiligten bewusst, dass viele Maßnahmen, wie die Entwicklung von Wald oder anderen Gehölzbeständen, ihre tatsächliche Wirkung erst entfalten können, wenn die Bestände ein Alter von mindestens 30- 50 Jahren erreicht haben. In den nächsten Jahren werden viele Maßnahmen einen abnahmefähigen Zustand erreicht haben. Aber alle diese Entwicklungen sind darauf abgestellt, dass Umweltschutz kein statischer Prozess ist, sondern von außerordentlicher Dynamik geprägt ist. Insofern ist die Errichtung des Wasserstraßenkreuzes in Verbindung mit der Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein zukunftsträchtiges Projekt, welches nachhaltig die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sicher stellt. Hier wurde beispielhaft gezeigt, dass Wirtschaft und Umweltschutz nicht Feuer und Wasser bedeuten müssen. Die Bewältigung der Eingriffsfolgen ist in einer Industriegesellschaft ein gesamtgesellschaftlicher Anspruch, um die Lebensgrundlagen des Menschen und die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in der Kulturlandschaft zu erhalten.

Nach der Fertigstellung des Projekts bleibt allen Beteiligten symbolisch zu wünschen, dass dem Verkehrsträger Wasserstraße die ihm gebührende Bedeutung in der Zukunft beigemessen wird, und jedes Schiff mit einer handbreit Wasser unter dem Kiel das Wasserstraßenkreuz Magdeburg passieren kann. Die Region ist im Begriff zu reagieren und mit der Verkehrsübergabe gleichzeitig auch die Chance zu nutzen, das Projekt in vielfacher touristischer Hinsicht im Einklang mit Natur und Landschaft zukunftsfähig auszubauen. Es ist zu erwarten und bleibt zu wünschen, dass sich das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, in einer reizvollen Landschaft eingebettet, sowohl als Verkehrsträger als auch als Magnet für den Tourismus der Region erweist.