

sorgen, da diese – nach Anlage von Ersatzgewässern – aufgrund ihrer Mobilität als Pionierart derartige Ausweichlebensräume schnell besiedeln würde und eine strenge Bindung an das Geburtsgewässer nicht bekannt wäre (Bezug auf das Land Hessen). Ostdeutsche Untersuchungen zeigen jedoch, dass auch die Kreuzkröte eine langjährige und offenbar weitaus stabilere Habitatbindung aufweist, als die Bearbeiter annehmen mögen. So belegt eine langjährige Dokumentation, die im Rahmen einer populationsökologischen Studie über einen Zeitraum von 10 Jahren (1992-2001) auf einem Truppenübungsplatz und über 8 Jahre (1994-2001) in einem Braunkohlentagebau im mittleren Sachsen-Anhalt erfolgte, dass teilweise eine bemerkenswert hohe und langjährige Standort- (resp. Laichgewässer-) treue erkennbar war, obwohl sich auch dort die Lebensraumstrukturen veränderten¹. Die Besiedelung suboptimaler Ersatz-Habitats ist daher gar nicht gewährleistet. Sicher ist jedoch, dass aktuell im Sinne der Art „funktionierende“ Fortpflanzungsgewässer (6 Tümpel) zu Gunsten der Motorsportarena beseitigt werden sollen. Damit entfallen bei Umsetzung des Vorhabens ca. 40 % der Laichgewässer innerhalb der gesamten Kiesgrube.

Europarechtlich geschützte Vogelarten

Umgriff der Kartierung

Die vorgelegte Kartierung ist nicht ausreichend und dem geplanten Eingriff entsprechend.

Neben der unmittelbaren Zerstörung von Nahrungs-, Fortpflanzungs- und Ruhehabitats von europarechtlich geschützter Vögel im Bereich der geplanten Motorsportarena ist eine erhebliche Auswirkung des Planvorhabens in den Lärmemissionen zu sehen. Lärm kann ab einer bestimmten Erheblichkeitsschwelle zur Aufgabe von Habitats und Einschränkung des Fortpflanzungserfolges führen. Entsprechend der Schallmissionsprognose erreicht der Lärmpegel im Bereich der geplanten Motorsportanlage tagsüber 70 bis 75 dB(A), an den Rändern (Lärmschutzwälle) 65 bis 70 dB(A), ca. 100m im Umkreis 60 bis 65 dB(A) und bis 300m im Umkreis 55 bis 60 dB(A). Damit wird die allgemein anerkannte Erheblichkeitsschwelle für Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit 58 dB(A) tagsüber bis in 300m Entfernung vom Vorhaben überschritten. Dazu gehören zahlreiche Waldvögel (Buntspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Schwarzspecht, Hohltaube, Turteltaube, Waldkauz, Wespenbussard, Habicht, Mäuse-

¹ Frank Meyer, RANA – Büro für Ökologie und Naturschutz, Am Kirchtor 27, 06108 Halle (Saale), Tagungsbericht Fachtagung der AG Feldherpetologie der DGHT und des Bundesfachausschuss Feldherpetologie und Ichthyofaunistik des NABU, 2001

bussard, Rotmilan, Kolkrabe u.a.), die in den benachbarten Waldgebieten und Feldgehölzen vorkommen. So ist der nördlich gelegene größere Waldbereich minimal 140 m entfernt, vorgelagerte Feldgehölze liegen im Bereich ab 40 m Entfernung vom Vorhabensgebiet. Bei dieser Gelegenheit sind die dauerhaft geschützten Lebensstätten (z.B. Greifvogelhorste, wiederholt genutzte Spechthöhlen usw.) zu ermitteln.

Ebenso ist eine Erfassung der Vögel während der Mauser-, Durchzugs- und Überwinterungszeiten erforderlich, um die entsprechenden artenschutzrechtlichen Störungstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG beurteilen zu können. Als methodischer Standard bieten sich die Vorgaben nach Niedersächsischer Landkreistag (2011) an.

Neben dem Lärm verursacht der Betrieb einer Motorsportarena optische Störungen (u.a. Bewegungsunruhe durch Fahrzeuge und Menschen, spiegelnde Scheiben von Fahrzeugen und Gebäuden, Beleuchtung), welche von fliegenden Vögeln wahrgenommen werden können. Auf derartige Störungen reagieren z.B. Feldlerchen besonders empfindlich. So kann sich die Habitatsignung bis 300m Entfernung halbieren. Aber auch für andere Vogelarten werden Effektdistanzen bis zu 300m angegeben, innerhalb derer die Habitatsignung unterschiedlich stark abnimmt.²

In der Konsequenz ist eine Kartierung der Brutvögel und Nahrungsgäste in einem Umkreis von mindestens 300m um das Vorhaben und eine Betrachtung der Emissionsauswirkungen des Vorhabens erforderlich, um überhaupt belastbare Aussagen zur Erheblichkeit für die lokalen Populationen treffen zu können.

Abgesehen davon, dass eine Aussage zum Kartierungsgebiet im Artenschutzfachbeitrag selbst fehlt, ist lediglich in Tabelle 3 ein Hinweis auf eine Kartierung im 200m-Umkreis gegeben, der sich jedoch nicht in der Abbildung 6 auf Seite 14 widerspiegelt. Dort sind lediglich Brutreviere im Umkreis von ca. 100m um die Kiesgrube dargestellt. Für die Arten in Tabelle 4 wird gar kein Kartierungsriff genannt.

Die Waldbereiche (Entfernung 150m bis 300m) wurden offenbar gar nicht kartiert, es fehlen entsprechende Arten. In der Konsequenz kann den Aussagen der artenschutzrechtlichen Prüfung wenig bis gar keine Aussagekraft beigemessen werden, die daraus gezogenen Schlussfolgerungen zur Beeinträchtigung von Populationen sind als fachlich indiskutabel zurückzuweisen.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Vogelarten herausgegriffen

² BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG,
Abteilung Straßenbau, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010

Feldlerche

Laut Tabelle 3 (Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung) beherbergen die angrenzenden Agrar- und Grubenstandorte eine stabile Population der Feldlerche, eine Beeinträchtigung würde nur den Verlust eines Teil-Nahrungsraumes entstehen.

Diese Einschätzung ist zurückzuweisen.

Wie oben ausgeführt, reagiert die Feldlerche bis 300m Entfernung empfindlich auf optische Störungen. Offenbar nimmt sie während ihres Singfluges derartige Informationen stärker auf als andere Vögel. Dass angesichts des geplanten Betriebs der Motorsportarena die unmittelbar im Umfeld brütenden zahlreichen Feldlerchen keine Beeinträchtigungen erfahren, grenzt an fachliche Ignoranz. Betroffen sind vielmehr alle kartierten Brutplätze und darüber hinaus weitere Brutplätze im Umkreis von bis zu 300m. Wie viele Brutpaare dies umfasst und ob diese auf den angrenzenden Agrarflächen Ausweichhabitate finden können (möglicherweise sind ja dort alle geeigneten Habitate bereits besetzt), entzieht sich nicht nur unserer Kenntnis, sondern auch der Kenntnis der Bearbeiter des Artenschutzfachbeitrages. Schließlich wurde dies gar nicht untersucht.

Neuntöter

Ob die Neuntöter-Population stabil ist, wie von den Bearbeitern des Artenschutzfachbeitrages angegeben, lässt sich nicht nachprüfen. Es gibt keine fundierte Aussagen in den ausgereichten Unterlagen des Planungsträgers darüber, wie groß sie ist und ob im Umfeld der Kiesgrube, aber außerhalb des Kartierungsriffes, eine ebenfalls so große Neuntöter-Brutdichte nachweisbar ist wie in der Kiesgrube bzw. deren Randbereichen. Möglicherweise ist ja die Kiesgrube ein Schwerpunktbereich des lokalen Vorkommens (davon ist auszugehen, in den strukturarmen Agrarfluren sowie im Wald kommt der Neuntöter nicht vor). Wenn es so wäre, sind die baubedingten und – in besonderem Maße – die betriebsbedingten Auswirkungen ganz erheblich. Denn auch der Neuntöter ist eine Art, deren Empfindlichkeit auf Lärm- und Bewegungsunruhe mittels Effektdistanzen beschrieben wird. Die Einschränkung der Habitatqualität ist in den ersten 100m am größten und nimmt bis 300m ab (Effektdistanz 200m). Damit sind alle kartierten Neuntöter-Brutreviere innerhalb sowie außerhalb der Kiesgrube sowie darüber hinaus bis in 300m Entfernung (z.B. Wald- und Feldgehölzränder, Heckenstrukturen am Siedlungsrand) betroffen.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es geradezu lächerlich zu behaupten, dass die neuen Umgrenzungswälle um die Motorsportarena später eine Eignung als Bruthabitat für den Neuntöter aufweisen sollen. Neben der dort zu verzeichnenden Lärmbelastung (65-70 dB(A)) kommen erhebliche Störungen durch die unmittelbar daneben liegende Fahrstrecke hinzu.

Goldammer

Für die Goldammer wird in der anerkannten Fachliteratur eine Effektdistanz von 100m ausgewiesen. Aufgrund des ähnlichen Habitats wie beim Neuntöter sind deshalb die oben gemachten Ausführungen zur erheblichen Betroffenheit auch auf die Goldammer zu übertragen.

Flussregenpfeifer

Der Flussregenpfeifer wurde im Kartierjahr 2012 von den Bearbeitern des Planungsträgers nicht als Brutvogel erfasst. Die späte Kartierung der Bearbeiter des Artenschutzfachbeitrages (Beginn 10.5.2012) kann aber auch keine Information darüber geben, ob eventuell Brutversuche unternommen wurden (Balzzeit des Flussregenpfeifers Ende März/April) und die beginnende Brut vielleicht aus Störungsgründen wieder aufgegeben wurde. Die Verfasser des Artenschutzfachbeitrages unterstreichen das hohe Besiedlungspotential der Kiesgrube, jedoch erst nach Abschluss der Ausgleichsmaßnahmen. Wieso erst dann ? Bereits jetzt gibt es die für den Flussregenpfeifer existenziellen Strukturen (flache Gewässer, offene Kiesbereiche). Weiterhin wäre nach Auffassung von Beak Consult GMBH und NABU-Naturschutzzentrum Freiberg durch das geplante Vorhaben nur eine Beeinträchtigung des Nahrungshabitats gegeben (Wieso eigentlich nur das ? -d. Verf.) und diese würde durch Belassen von kleinen Brachflächen innerhalb der Motorsportarena und die Anlage wasserführender Geländesenken in der verbleibenden Grube gemindert.

Abgesehen davon, dass Maßnahmen außerhalb des Vorhabensbereiches (die verbleibende Grube) nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens sind und daher keinerlei Rechtsbindung entfalten, von daher auch nicht als Minderungsmaßnahmen angeführt werden können, ist das Belassen von kleinerer Brachen inmitten einer Rennstrecke und inmitten von Publikumsverkehr kein Beitrag für das Entstehen eines Habitats des Flussregenpfeifers. Denn auch diese Vogelart ist sehr störungsempfindlich, was sich in der Effektdistanz von 200m widerspiegelt. Deshalb wirken die Störungen aus dem Betrieb der geplanten Motorsportarena selbst noch in den Bereich der angrenzenden Kiesgrube hinein.

Fledermäuse

Alle heimischen Fledermäuse sind bes. geschützte Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie. In den ausgereichten Unterlagen fehlt diese Artengruppe ungerechtfertigter Weise vollständig. Dabei ist davon auszugehen, dass das Gelände der Kiesgrube aufgrund seiner Strukturvielfalt und dem daraus zu schlussfolgernden Insektenreichtum ein wichtiges Nahrungsgebiet für Fledermäuse darstellt. Mit dem Bau einer Motorsportarena sind neben der direkten Zerstörung von Jagdhabitaten auch indirekte Be-

einträchtigungen durch Störungen zu erwarten einschließlich Kollisionsverluste beim Fahrverkehr.

Für die Fledermausarten ist daher die Qualität der Nutzung der vom Eingriff betroffenen Flächen zu ermitteln (Vorhabensfläche inkl. Störzonen). Dazu sind wiederholte Netzfänge und ggf. Telemetrierung von Tieren unerlässlich, um den Reproduktionsstatus und ggf. nahe des Eingriffsbereichs gelegene Wochenstuben- oder sonstige Quartiere zu ermitteln.

Die Nähe zum Wald und Feldgehölzen sowie reich strukturierter dörflicher Bebauung mit entsprechendem Großgrün/Gärten lässt eine große Artenvielfalt bei der Artengruppe der Fledermäuse erwarten (z.B. Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Wasserfledermaus, Breitflügel-Fledermaus, Braunes Langohr), so dass auch eine entsprechende Betroffenheit zu prognostizieren ist. Dem Verursacherprinzip entsprechend ist zur Aufklärung der Planungsträger verpflichtet.

Fehlerhafte Behandlung des Artenschutzes

Die oben beschriebenen Mängel bei der Bestandserfassung schlagen vollen Umfangs bei der Frage des gesetzlichen Artenschutzes durch. Dies wird deutlich, wenn man sich anhand der gesetzlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG die Anforderungen an die Sachverhaltsermittlungen vor Augen führt.

Artenschutzrechtliche Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG beschränken sich im Gegensatz etwa zur Eingriffsregelung oder zu den habitatschutzrechtlichen Vorschriften des § 34 BNatSchG auf sehr konkret umrissene Tatbestände, die für die gesetzlich geschützten Tierarten in den Nummern 1 – 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG beschrieben sind.

„Es ist verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,“

Um die Einschlägigkeit dieser Verbote bei der Realisierung des Vorhabens, ihre Vermeidung und ggf. eine Befreiung prüfen zu können, ist es erforderlich, auch die entsprechenden Sachverhalte zu ermitteln. Es sind deshalb

1. die Plätze zu erfassen, an denen es bei der Realisierung des Vorhabens zu einer Tötung von Individuen kommen könnte,

2. Aufenthaltszeiten und Status der im Gebiet auftretenden Arten zu ermitteln, um beurteilen zu können, ob es eine erhebliche Störung geben könnte,
3. Möglichst zeitnah zum vorgesehenen Eingriff Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erfassen.
4. Es sind auch die Phasen im Lebenszyklus der betreffenden Arten zu untersuchen, für die artenschutzrechtlichen Verbote einschlägig sind.

Für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Tatbestände fehlt es jedoch an einer einschlägigen Sachverhaltsermittlung, demnach wird die Genehmigung des B-Planes zweifelsfreie Schlussfolgerungen für die Zulässigkeit des Vorhabens nicht ziehen können.

2. Eingriffsausgleichskonzept

Unabhängig der Tatsache, dass am Standort der geplante Eingriff bereits aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig ist, muss auch das vorliegende „Eingriffsausgleichskonzept“ abgelehnt werden. Qualität und Quantität der Eingriffsausgleichsmaßnahmen genügen nicht den Anforderungen zum Ausgleich der erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch den Bau und Betrieb einer Motorsportarena.

Für den Eingriff infolge Kiessandabbau wurde im Jahre 1992 ein Landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt. In diesem wurde auch der Eingriffsausgleich für den Kiessandabbau behandelt. Schwerpunkt des Eingriffsausgleichs für den Kiessandabbau bildet demnach die Herstellung eines reichstrukturierten Endzustandes der ehemaligen Abbaufäche mit Flurgehölzen, temporären Gewässern, Sukzessionsflächen usw. Es soll also für den über Jahre andauernden Eingriff in Natur und Landschaft durch den Kiesabbau und die damit im Zusammenhang stehenden Störungen durch Befahrung, Lärm, Beleuchtung auch in den Abendstunden eine weitgehend beruhigte Biotopfläche geschaffen werden. Der Eingriffsausgleich für den Kiessandabbau wurde damit zeitlich verlagert auf den Zeitpunkt nach Beendigung der Abbauaktivitäten. Er ist in diesem Sinne auch nicht verhandelbar und nachträglich zu verringern, weil der Planungsträger 20 Jahre nach Beginn des Eingriffs eine neue Eingriffsberechnung vorlegt.

Die nunmehr vorgesehene Nutzung wesentlicher Teile der Kiessandabbaufäche für eine Motorsportarena konterkariert darüber hinaus den Eingriffsausgleich des Kiessandabbaus. Flächenversiegelung, dauerhafte Störungen durch Verkehr, Begängnis, Lärm, Beleuchtung auch in den Abendstunden beanspruchen direkt die eigentlich als Lebensraum für Flora und Fauna vorgesehene Kiesgrubenfläche.

Im Ergebnis müsste der Planungsträger der Motorsportarena als Verursacher des Eingriffs neben seinen eigenen Eingriffsfolgen den noch offenen Eingriffsausgleich für den Kiessandabbau realisieren. Die dazu benötigte Fläche würde zum einen die Ge-

samtgröße der ursprünglich vorgesehenen renaturierten Kiesgrube umfassen, da die negativen Auswirkungen des Rennsportbetriebes die Wertigkeit einer unmittelbar angrenzenden Biotopfläche grundsätzlich mindert.

Darüber hinaus wäre natürlich auch für die geplante Versiegelung bisher unversiegelter Fläche, die vom Rennsportbetrieb ausgehenden Störungen, die Zerstörung von Biotopstrukturen usw. eine ausreichend große Fläche zu renaturieren. Allein für die Versiegelung von Boden wäre als

Ausgleich für die Zerstörung der Wasserspeicherfähigkeit und aller anderen Bodenfunktionen entweder eine gleich große Fläche zu entsiegeln oder aber die dreifache Fläche mit Gehölzen aufwertungsfähiges Acker- oder Grünland wieder zu bewalden. Für die Zerstörung des Lebensraumes der Kreuzkröte wäre neben entsprechenden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung der Tötung von Individuen durch den Rennsportbetrieb die Neuanlage eines Kreuzkrötenbiotops mit Laichgewässern und entsprechenden Landlebensraum notwendig. Gleiches gilt u.a. ebenso für den Kammolch. Auch wenn dieser gegenwärtig kein Laichgewässer im Bereich der geplanten Rennstrecke hat, ist das gesamte Kiesgrubengelände für diese Art Landlebensraum sowie Wanderkorridor. Entsprechend wären besondere Schutzmaßnahmen zur Vermeidung der Tötung von Individuen sowie ein entsprechender Ersatzlebensraum anzulegen.

Im vorliegenden Eingriffsausgleichskonzept werden die eigentlichen Probleme nicht dargestellt. Vielmehr wird suggeriert, man könnte im neu zuschaffenden Zufahrtsbereich, räumlich eingeklemmt zwischen Parkplatz und eigentlicher Rennstrecke u.a. Lebensraum für die Kreuzkröte sowie eine Streuobstwiese anlegen. Dabei ignoriert der Planungsträger das damit verbundene erhöhte Tötungsrisiko (Gefahr des Überfahrens aller am Boden lebenden Tiere) und die Tatsache, dass solcherart eingegrenzte „Biotope“ keinerlei Entwicklungspotential haben, weil bereits die randlichen Störeinflüsse des Motorsportbetriebes insbesondere den faunistischen Lebensraum erheblich entwerten.

Mit der Anlage von Biotopen an Parkplätzen und Verkehrswegen werden Tiere in Gefahrenzonen gelockt. Weil dieser Todesfallen-Effekt von verantwortungsbewussten Planungsträgern erkannt wurde, werden z.B. seit geraumer Zeit auch keine Ausgleichsmaßnahmen im 200m-Korridor von Straßen angelegt.

Was die rein rechnerische Aufrechnung von Ökopunkten des Planungsträgers betrifft, so ist auszuführen, dass dieses Vorgehen nicht der Intention des Gesetzgebers entspricht. Ökopunkte entsprechend der „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“ können ein (unzulängliches) Hilfsmittel sein, primär ist jedoch das im § 9 SächsNatSchG aufgeführte Verfahren der Kompensation einzuhalten. Dies besagt, dass eine Beeinträchtigung erst dann ausgeglichen ist, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder land-

schaftsgerecht neu gestaltet ist bzw. die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt sind. Dies beinhaltet eine qualitative Komponente, die sich nicht in irgendwelchen Ökopunkten wiederfindet.

So ist die Handlungsempfehlung in keiner Weise geeignet, die gestörten Funktionen des Wasserhaushalts adäquat abzubilden und auszugleichen. So genügt nach der genannten Handlungsempfehlung für den Ausgleich einer Versiegelung von 1 ha Acker eine 0,2778 ha große Bepflanzungsmaßnahme auf Acker, also noch nicht einmal ein Drittel der versiegelten Fläche. Dies ist viel zu wenig. Denn durch Versiegelung von Acker wird der Abflussbeiwert des Bodens (das Maß, wie viel Anteile des auftreffenden Niederschlags abfließt und wie viel ins Grundwasser gelangt) um ca. das Dreifache erhöht. So fließen auf Acker 30 % des Niederschlags ab (Abflussbeiwert 0,3) und 70% gelangen ins Grundwasser. Bei versiegelten Flächen fließen 90 % des Niederschlags ab (Abflussbeiwert 0,9) und es gelangen nur noch 10 % ins Grundwasser. Um die Grundwasserneubildungsrate des Bodens gleich zu halten, müssten demnach mindestens dreimal soviel Flächen bepflanzt werden wie versiegelt wird. Bei einer Versiegelung von geplanten 4,2253 ha (Bauflächen, Besucherparkplatz, Zufahrtsweg) wären demnach mindestens 12,6759 ha Bepflanzungsmaßnahmen erforderlich, um die Grundwasserneubildungsrate auszugleichen.

Zu dieser Fläche käme dann noch die Ersatzlebensraumfläche (Lebensraumgröße entspricht der Größe der geplanten Motorsportarena) u. a. für Kreuzkröte und Kammolch dazu, da diese Arten nicht im Wald leben und deshalb eine Kombination der Bepflanzungsmaßnahmen zum Ausgleich durch Versiegelung nicht möglich ist. Aussagen zu funktionierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die erhebliche Lebensraum-Beeinträchtigung der Arten wie z.B. Feldlerche, Neuntöter, Goldammer, Flussregenpfeifer, Neuntöter und Fledermäuse fehlen. Darüber hinaus befinden sich alle Maßnahmevorschläge des Planungsträgers im Störungskorridor der geplanten Rennstrecke und sind bereits deshalb wirkungslos.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle auch noch, dass bei einem Eingriff in Lebensräume geschützter Arten gesichert sein muss, dass die Ausgleichsmaßnahmen funktionieren. Eine Überwachung, wie der Planungsträger auf S. 43 der Begründung des Umweltberichts ausführt, reicht da nicht aus.

Angesichts der Maßnahmevorschläge in den Planunterlagen und der dargestellten Strategie ist nicht erkennbar, dass der erforderliche Eingriffsausgleich für den B-Plan zu bewältigen ist. Damit ist keine Genehmigungsfähigkeit des B-Planes gegeben.

3. Haftung für Biodiversitätsschäden

Mit Blick auf die Regelungen des Umweltschadensrechts und die Gefahr eines Biodiversitätsschadens (in Bezug auf Arten- und Gebietsschutz) erwartet der Naturschutzverband in den nachzubessernden Antragsunterlagen (sofern die Planungen nicht von vornherein aufgegeben werden) klare Aussagen des Antragstellers, inwieweit die von uns angenommenen, in den Planunterlagen bisher jedoch überhaupt noch nicht abgearbeiteten Schäden, die an Habitaten der Arten des Anhangs II FFH-RL bzw. durch Eintritt der Verbote nach Art. 12 FFH-RL bzw. Art. 5 VRL durch abgeschlossene Versicherungen des Betriebsinhabers bzw. der ihn beratenden Gutachter gedeckt sind. Eine Mitverantwortlichkeit der beratenden Gutachter wäre nach Ansicht des Naturschutzverbandes dann zu berücksichtigen, wenn die verschiedenen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände aufgrund der gutachterlichen Empfehlungen für unerheblich erklärt und dann auf dieser Grundlage durch die Behörde eine Genehmigung ohne arten- und habitatschutzrechtliche Ausnahmen erteilt worden ist, der Schaden im Weiteren aber doch eintritt. Die Last zur Sanierung der Schäden dürfte dann nicht nur auf die Genehmigungsbehörde, sondern auch auf die Gutachter des Antragstellers zurückfallen (siehe z.B. Otto 2009).

Wir bitten in diesem Zusammenhang deshalb um Auskunft darüber, ob

- die Fachgutachter, die bisher das Ausbleiben der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bescheinigt haben, gegenüber ihrem Auftraggeber die Gewähr für das Ausbleiben projektbedingter Biodiversitätsschäden bzw. die Wirksamkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Artenschutzes abgegeben haben,
- dennoch eintretende Biodiversitätsschäden durch eine entsprechende Haftpflichtversicherung der Gutachter bzw. anderer, für die Umsetzung der Maßnahmen Verantwortlicher abgedeckt sind oder
- der Antragsteller seine Fachgutachter von der Übernahme von Haftungsrisiken freigestellt hat und für eventuell geltend gemachte Biodiversitätsschäden selbst aufkommt.

4. Lärm – Schalltechnische Untersuchungen

Den veröffentlichten Planungsunterlagen liegt unter anderem eine „Schalltechnische Untersuchung“ bei mit dem der Vorhabensträger, die „ADAC Rennsportarena Mülsen – Sachsenring Aktiengesellschaft“ den Bedenken der Anwohner und ihren Befürchtungen entgegentritt.

Die auf einer Prognose der Lärmausbreitung gegründete Immissionsberechnung des, durch die Investoren beauftragten Ingenieurbüros aus Zwickau hat bei uns und bei vielen Betroffenen Zweifel aufkommen lassen, dass die Immissionsrichtwerte die für die Wohngebiete in der unmittelbaren Nähe gelten tatsächlich eingehalten werden.

Von der Interessengruppe des BUND – für Umwelt- und Naturschutz Sachsen e.V. in Mülsen, wurde deshalb eine Plausibilitätsprüfung durch eine unabhängige Prüforganisation für Umweltschutz des TÜV –Nord veranlasst.

Das der Interessengruppe zwischenzeitlich vorliegende Gutachten des TÜV, kommt in seiner abschließenden Beurteilung zu dem Schluss, dass:

1. die angestellten Berechnungen des Ingenieurbüros aus Zwickau keinesfalls die Gewähr dafür bieten, das die zum Schutz der Anwohner geltenden und normierten Lärmpegel eingehalten werden.
2. So sind die örtlichen Verhältnisse, die Ermittlung der Eingangsdaten zur Vorbelastung, die Berechnungsparameter nicht hinreichend beschrieben, so dass vor allem Widersprüche zwischen den Eingangsdaten und den Berechnungsparametern bestehen.
3. Teilweise stehen die wenigen Angaben, die in der Untersuchungen gemacht werden im deutlichen Widerspruch zu weiteren Angaben der Untersuchungen bzw. zu Anlagen, Bebauungsplan und Umweltbericht.
3. Auf Grund der vielen offenen Fragen kann nicht sicher davon ausgegangen werden, dass unter Berücksichtigung der tatsächlichen Geräuschemissionen der einzelnen Nutzungen eine höhere als in der Untersuchung ausgewiesene Vorbelastung zu erwarten ist und damit der zulässige Orientierungswert in der Gesamtbetrachtung überschritten wird.
4. Unabhängig von der Höhe der Vorbelastung ist bei einem solchen Bebauungsplan zu erwarten, dass die von der konkreten, zukünftigen Nutzung ausgehenden Geräuschemissionen ermittelt werden und eine bedarfsgerechte Kontingentierung erfolgt. Eine pauschale Ausschöpfung der für Anwohner zu berücksichtigenden Zumutbarkeitsgrenze tags wie nachts ist aus unserer Sicht nicht sachgerecht.

Außerdem kann eine Betriebszeit von 7.00 – 22.00 Uhr wochentags und an 25 Wochenenden (bei Abzug der Winterzeit ist das fast wöchentlich) nicht akzeptiert wer-

den. Solche uneingeschränkten Nutzungszeiten sind nicht einmal am Sachsenring möglich.

Als Anlage wird das Gutachten zur Plausibilitätsprüfung beigelegt.

5. Wasser

Nach § 34 des Wasserhaushaltgesetzes darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige Veränderung seiner Eigenschaften nicht gegeben ist. Das heißt für die Planung:

1. Oberflächenwasser aus dem Bereich der befestigten Rennstrecke ist gesondert zu behandeln bzw. abzuleiten.
2. Die Versickerung, bzw. das Eindringen von Kohlenwasserstoffen, LHKW, PAK, PCB, Schwermetallen, Chlorid, Sulfat und Cyanid muss ausgeschlossen werden.

Dazu fehlen genaue Aussagen in den Planunterlagen.

Da sich in der unmittelbaren Nähe der Rennstrecke ein Tiefbrunnen (120m³/d Förderleistung) und viele private Brunnen befinden, ist der Nachweis zu führen, dass keine belasteten Wässer über die Versickerung oder anders in das Grundwasser gelangen können.

Dazu ist durch zyklische Messungen ein Nachweis zu führen.

6. Abwasser

Die vorgesehene biologische Abwasserbehandlungsanlage für häusliche Abwässer ist nicht ausreichend. Da beim Betrieb von Motorsportanlagen oft Öle, Fette und Leichtflüssigkeiten in Abwässern anfallen, müssen diese durch entsprechende Anlagen gereinigt und vom Grundwasser fern gehalten werden.

Nach momentanen Stand der Technik ist es nicht gewährleistet, dass die vorgesehenen verfahren und Anlagen ständig schwankenden hydraulischen und biologischen Belastungen, eine Qualitätsstufe am Ablauf einhalten, die den Ansprüchen für die Versickerung im Grundwasserbereich genügen.

7. Geländeprofilierung

In den Unterlagen wird von einer minimalen Höhe des Schutzwalles von 328 m gesprochen.

Das widerspricht klar dem Ergebnis des Zielabweichungsverfahrens welches eine maximale Höhe von 328 m vorsieht, wobei sich die Planung dem Gelände anpassen soll. Das heißt, das nicht einmal ein Sichtschutzwall möglich wäre. Außerdem ist zum derzeitigen Zeitpunkt an einigen Stellen schon eine Höhe von 330 m erreicht. Das kann so nicht akzeptiert werden

II. Änderung des Flächennutzungsplanes

1. Bezug zum Landesentwicklungsplan

Nach dem durchgeführten Zielabweichungsverfahren darf der Antragsteller von zwei Zielen des Landesentwicklungsplanes abweichen. Für uns sind aber weiterhin die anderen Ziele für die Planung bindend.

So z.B. wird der Grundsatz G 8.12 weiterhin verletzt. Großflächige Freizeit- und Sporteinrichtungen greifen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ein und haben nachhaltige Auswirkungen auf die Umgebung. Die Ansiedlung sollte daher in Gebieten erfolgen, welche dafür belastbar sind. Dabei kommen vor allem Gebiete mit guter Verkehrserschließung in betracht, was im Fall der Motorsportarena nicht gegeben ist.

Gleiches gilt für den Grundsatz G 15.1, dass Gebiete, die überwiegend zu Wohn- und Erholungszwecken genutzt werden, von lärmintensiven Verkehrswegen freigehalten werden sollen. Im Fall der Motorsportarena käme zur Belastung durch die Rennarena selbst noch der Zuführungsverkehr durch Teilnehmer und Besucher.

2. Variantenuntersuchung

Aus unserer Sicht ist die Untersuchung der Varianten für die Planer nur eine Alibi-funktion als Auflage aus dem Zielabweichungsverfahren, um die offensichtlich bereits schon vorher für die Betreiber feststehende „beste Lösung“ in der Kiesgruppe Niedermülsen zu bestätigen. Man erhält so den Eindruck, dass die Variantenuntersuchung die Züge eines subjektiv geprägten Gefälligkeitsgutachtens trägt.

Begründung:

1. Der Planungsträger stellt Flächen zur Disposition, die nicht oder nur teilweise zur Verfügung stehen.
2. Bei den Standorten Sachsenring und Viererschacht werden Gegenargumente

eingebraucht, die beim Standort Niedermülsen noch nicht einmal betrachtet werden bzw. ebenso als Gegenargumente stehen

Bsp.:

- Annahme einer zusätzlichen Belastung des Verkehrsraumes bei den beiden o.g. Standorten, dagegen ungerechtfertigte Negierung dieser Tatsache beim Standort Niedermülsen
- Darstellung nachhaltiger Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden (zusätzliche Versiegelung), Wasser (nachhaltige Störung des Wasserhaushaltes) sowie Fauna und Flora (Störung, Zerstörung ökologisch wertvoller Strukturen) für die genannten beiden Standorte als Ausschlusskriterien, obwohl auch und gerade in Niedermülsen genau diese Beeinträchtigungen mindestens ebenso, bei der Problematik Flora und Fauna in deutlich größerem Maße gegen den Standort sprechen
- deutliche Überbewertung der Verlustes von landwirtschaftlicher Nutzfläche am Standort Sachsenring gegenüber der ökologisch hochwertigen Kiesabbaufolgelandschaft am Standort Niedermülsen. Die intensiv genutzte landwirtschaftliche Nutzfläche in einem vorbelasteten Raum wie am Sachsenring muß bei der Güterabwägung stets hinter Kiesabbaufolgelandschaften mit europarechtlich geschützten Arten wie in Niedermülsen zurückstehen. - materielle und ideelle Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke und Wohngebiete und damit auf Wohn- und Lebensqualität der Anwohner bestehen ebenso in Niedermülsen und nicht nur am Sachsenring und am Vierschacht wie der Planungsträger glauben machen will

Hinzuzufügen ist, dass bei einem objektiven Variantenvergleich monetäre Interessen keine Rolle spielen dürfen. In diesem Sinne ist nicht deshalb der Standort der beste, welchen man am günstigsten bekommen kann sondern ausschließlich derjenige, der die geringsten Auswirkungen für die Umwelt bedingt. Und vorbelastete Standorte (z.B. mit bestehender Bebauung, Autobahnen, Straßen) sind bei geplanten Eingriffen stets den Standorten vorzuziehen, die einen geringeren Landschaftszerschneidungsgrad, weniger Bebauung und damit weniger Vorbelastungen haben.

Das, was der Planungsträger hier als Variantenuntersuchung angeboten hat, genügt jedenfalls nicht diesem Anspruch und ist entsprechend abzulehnen.

Der BUND LV Sachsen e.V. regt an, die Einwendungen mit der notwendigen Sorgfalt zu bearbeiten. Wir fordern die Einstellung der Planungen zur Rennsportarena und die Rekultivierung der Areale gemäß der vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitpläne.

Mit freundlichen Grüßen


BUND Landesverband Sachsen e.V.
Landesgeschäftsstelle
Brühl 60, 09111 Chemnitz
Fon: 0371 - 30 14 77
Fax: 0371 - 30 14 78


Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer

FREUNDE DER ERDE