

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,  
Arbeit, Technologie und Tourismus  
Amt für Planfeststellung Verkehr  
Mercatorstraße 9  
24106 Kiel

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 25 / B 5 Ortsumgehung Geesthacht (Bau-  
km 0-392,5 bis Bau-km 10+525)  
in den Gemeinden Escheburg, Kröppelshagen-Fahrendorf, Hohenhorn, Hamwarde und in  
der Stadt Geesthacht (Kreis RZ) einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung**

hier: **Anhörungsverfahren**  
Ihr Zeichen: **533.32-A25-171, Bärbel Streckel**  
Bezug: **Schreiben vom 15. August 2018**  
Unser Zeichen: **RZ 2018 – 427**

Sehr geehrte Frau Streckel,  
sehr geehrter Minister Dr. Buchholz,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Beteiligungsunterlagen danken wir und übersenden Ihnen hier beigefügt  
unsere Anregungen und Bedenken.

## 1 Einleitung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A25 /B5, Ortsumgehung Geesthacht, äußert sich  
der BUND Landesverband Schleswig-Holstein als anerkannter Umweltverein fristgemäß mit  
folgender Stellungnahme:

- Der BUND Landesverband Schleswig-Holstein lehnt das geplante Vorhaben grundsätzlich ab, da es in seinen vielfältig negativen Auswirkungen gegen die umweltpolitischen Ziele sowohl der Bundesregierung als auch des Pariser Abkommens zum Klima- und Ressourcenschutz verstößt. Das Vorhaben steht im krassen Widerspruch zu dem Ziel des Weltklimarates und der Vereinten Nationen, die Erderwärmung auf maximal 1,5 Grad zu begrenzen, um katastrophale Auswirkungen der Klimaveränderung auf den gesamten Planeten für Mensch und Natur noch zu verhindern.

- Zudem bedroht und zerstört das Vorhaben besonders schützenswerten Lebensraum von Fauna und Flora unwiederbringlich und verstärkt das Artensterben. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht geeignet, die schweren Schäden zu kompensieren.

## **2 Beurteilung des Ausbaus der Ortsumgebung Geesthacht unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Vorgaben zum Klima- und Ressourcenschutz**

- Bis 2050 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Verkehr um 95 Prozent im Vergleich zu 1990 abgesenkt werden, damit die Ziele des Pariser Klimavertrags vom Dezember 2015 eingehalten werden können. Das "Aktionsprogramm Klimaschutz" der Bundesregierung verlangt eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um sechs bis acht Millionen Tonnen im Verkehrssektor bis 2020.

- Bis 2030 müssen die Emissionen gemäß Klimaschutzplan um 40 Prozent sinken. Jedoch wurde im Verkehr als einziger Sektor von 1990 bis 2015 kein CO<sub>2</sub> eingespart. Seit 2012 haben diese Emissionen um neun Millionen Tonnen zugenommen. Bei Fortsetzung dieses Trends steigen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bis 2020 um 25 Millionen Tonnen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) setzt nun unbeirrt auf weiteres Wachstum im Straßenverkehr, nimmt den Anstieg von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffen in Kauf, den zusätzlichen Neuverbrauch von täglich drei Hektar Fläche und die Beeinträchtigung von bis zu 250 Natura-2000-Gebieten, damit auf einigen hundert zusätzlichen Autobahnkilometern Höchstgeschwindigkeiten gefahren werden können. Umweltschonende Alternativen werden missachtet und die selbst gesetzten Umweltziele verfehlt.

- Um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen, müssen die Bundesregierung und die in ihrem Auftrag handelnde Verwaltung ohne weitere Verzögerung ihre selbst gesetzten Umweltziele endlich umsetzen. Der Weltklimarat hat in seiner Stellungnahme zu den Auswirkungen des Klimawandels im Oktober 2018 noch einmal eindringlich darauf hingewiesen, dass der Menschheit nur noch ein Zeitfenster von 10 Jahren offen steht, um die existenziellen Auswirkungen der Klima- und Ressourcenkrise zumindest abzumildern. Sollten die Staaten ihre im PA eingegangenen Verpflichtungen, die Erderwärmung auf maximal 1,5 Grad zu begrenzen nicht erfüllen, drohen dramatische Auswirkungen auf den gesamten Planeten. Weite Lebensräume gehen durch Überflutung und Wüstenbildung verloren, Kriege entstehen als Folge von Wasser- und Nahrungs- und Ressourcenmangel. Im Jahr 2050 werden nach Einschätzung des Weltklimarates voraussichtlich ca. 250 Millionen Menschen zu „Klimaflüchtlingen“. Die Klimaveränderung wirkt sich auch auf die geschützten und besonders geschützten Lebensräume von Flora und Fauna aus, so dass auch hier bestehende Schutzziele nicht eingehalten werden können. Zahlreiche Arten werden nicht in der Lage sein, sich in neuen Lebensräumen anzusiedeln und aussterben. Nach einer vom WWF in Auftrag gegebenen Studie werden weltweit bis zu 50% aller Pflanzen – und Tierarten als Folge der Klimakrise von unserem Planeten verschwinden!

- Sollten insbesondere die Industriestaaten nicht sofort handeln, droht das gesamte globale Wirtschaftssystem zu kollabieren, die politischen Systeme ins Wanken zu geraten und werden letztendlich alle Grund- und Menschenrechte, insbesondere Art 2 GG Abs. 1 und 2, gefährdet. Aus den genannten Gründen ergibt sich, dass der Art 20a GG, besonders in diesen Zeiten existenzieller Bedrohung der gesamten Menschheit, Vorrang vor Wirtschaftsinteressen einzelner Branchen erhalten muss - im Öffentlichen Interesse der gesamten Menschheit. Politik und Verwaltung müssen jetzt endlich handeln!

- Der BUND hat gegen den Fernstraßenteil des BVWP 2030 und den Entwurf des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (BT-Drucksache 18/9523) Beschwerde bei der EU-Kommission eingelegt. Die Straßen-Neubauprojekte sind Prestigeprojekte wie aus dem letzten Jahrhundert. Es war eine Idee aus den 1960er und 1970er Jahren des letzten Jahrhunderts, in Ballungsräumen und Großstädten Staus durch Straßenausbau zu beseitigen - allerdings ohne Verkehrsträger übergreifende, intermodale Planung. Der BVWP 2030 löst jedoch durch den Neubau von Straßen keine Verkehrsprobleme und wird keinesfalls den existenziellen Herausforderungen des Jahres 2018 gerecht, sondern setzt nur ein groß angelegtes, zukunftsschädliches Bauprogramm um.

- **Straßenbauwünsche aus Wahlkreisen und Bundesländern werden aus der Bundeskasse erfüllt und damit politische Mehrheiten gesichert. Jene Länder, die viele überdimensionierte und überteuerte Straßen planen, bekommen mehr Geld aus dem Bundeshaushalt überwiesen. Natur- und Landschaftsschädigung lohnt sich in diesem System, Umweltschonung wird finanziell bestraft.**

#### **Die Planung der Bundesregierung verfehlt selbst gesetzte Klima- und Umweltziele**

- Die zwölf im Umweltbericht der Bundesregierung definierten Umweltziele werden verfehlt. Ein wichtiges Ziel ist beispielsweise die Reduzierung von Treibhausgasen. Im Verkehrssektor gibt es jedoch keine politische Strategie zur Minderung dieser schädlichen Klimagase. 2015 waren die Emissionen höher als im Jahr 1990. Das "Aktionsprogramm Klimaschutz 2020" verlangt bis zum Jahr 2020 eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um sechs bis acht Millionen Tonnen gegenüber dem Vergleichsjahr 2012. Faktisch haben die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr in den Jahren 2012 bis 2015 um zehn Millionen Tonnen zugenommen. Die Gesamtplanwirkung des BVWP 2030 führt im gesamten Verkehrsnetz zu steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Wirkung wurde bisher offiziell noch nicht berechnet - im Umweltbericht wurden nur die Wirkungen der einzelnen baulichen Maßnahmen aufaddiert. Dies hat jedoch keine Aussagekraft für die Emissionen im Gesamtnetz.

### **3 Beurteilung des Ausbaus der Ortsumgehungen Geesthacht unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Vorgaben zum Flächenverbrauch**

- Die Umsetzung des BVWP würde einen zusätzlichen Flächenverbrauch von 2,98 ha pro Tag auslösen (Stand: Kabinettsbeschluss vom 3.8.2016). Die bis 2030 geplante Reduzierung des Flächenverbrauchs insgesamt von heute 70 auf 30 ha am Tag wird dadurch erheblich erschwert. Indem Neubaumaßnahmen gegenüber Ausbaualternativen regelmäßig bevorzugt werden, maximiert der BVWP 2030 die Landschaftszerschneidung und Beeinträchtigung wertvoller Biotope. Der Umweltbericht erfüllt die gesetzliche Vorgabe nicht, auf Ebene des BVWP oder im 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - die Maßnahmen zur Erreichung der Zielkonformität insbesondere beim Klimaschutz darzustellen und Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in Naturräume festzulegen, die dann im Zuge der **Alternativenprüfung** umzusetzen sind.

- Beispiel für die Missachtung dieser gesetzlichen Vorgabe ist die OU Geesthacht A 25 / B 5. Für diese Autobahnstrecke müsste der Vorrang von Ausbau vor Neubau gelten, weil verkehrlich tragfähige und umweltschonende Alternativen vorliegen bzw. es dringend erforderlich wäre, ein alternatives Mobilitätskonzept mit dem Ziel zu erstellen, Verkehr zu vermeiden.

#### **Treibhausgasausstoß und Naturressourcenverbrauch:**

- Im BVWP 2030 werden lediglich mögliche Luftbelastungen durch einige Schadstoffe aufgelistet, jedoch die Auswirkungen durch Versiegelung und der **Naturressourcenverbrauch** werden mit keinem Wort erwähnt! Sieht so die angestrebte Reduzierung des Flächenverbrauchs aus? Dabei wäre es dringend geboten, auch den gesamten Naturressourcenverbrauch zu berücksichtigen.
- So ist der Bedarf an Beton, Stahl und Asphalt enorm. Genau ist der Verbrauch zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu ermitteln, da bisher dazu keine Pläne existieren oder Daten vorliegen. Der Einsatz von Zement und Stahl verursacht einen sehr hohen Energieaufwand bei der Gewinnung der Roh- und Baustoffe, bei seiner Herstellung, dem Transport und der Verarbeitung. Zement und Stahl verursachen gleichzeitig hohe Emissionen insbesondere bei ihrer Herstellung. Der noch verfügbare **Zuschlag** von Beton (Sand und Kies) ist weltweit schon heute Mangelware und die Gewinnung von Sand ist nur noch mit immer größer werdendem Aufwand und mit immer größeren Folgen für die Umwelt möglich. Sand gehört schon bald zu den „Seltene Erden“. Wollen wir unseren Kindern wirklich einen geplünderten Planeten hinterlassen?

#### **4 Wirksamkeit der OU Geesthacht im Hinblick auf die zu vermindernde Verkehrsbelastung**

- In der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1) wird ausgeführt, dass nur  $\frac{1}{4}$  des Verkehrs, der die Bewohner Geesthachts belastet, Durchgangsverkehr ist. Die restlichen Fahrzeuge sind Ziel- und Quellverkehr, sowie Binnenverkehr, der mittels einer Umgehungsstraße nicht wirksam reduziert werden kann.
- Zudem wird aus Tabelle 6b der Untersuchung ersichtlich, dass im Fall der Realisierung der Umgehungsstraße nicht nur Bewohner der umliegenden Gemeinden einer erheblichen Mehrbelastung durch zusätzlichen Verkehr ausgesetzt wären (Escheburg Ost, Fahrendorf, Hohenhorn, Worth, Hamwarde, Hasental, Heinrich-Jebens-Siedlung, Grünhof), sondern auch Geesthachter (Richtweg, HEW-Siedlung, Finkenweg-Ost und besonders exponiert das zukünftige Wohngebiet Finkenweg-Nord).

##### **4.1 Fehlende Rechtfertigung für die geplante Umgehungsstraße**

- Die OU Geesthacht soll den Durchgangsverkehr aus dem innerstädtischen Bereich heraushalten und um die Stadt Geesthacht herum ableiten, um die Verkehrsbelastung auf der B 5 insbesondere für ca. 1,5 Stunden am Morgen und 1,5 Stunden zum Feierabend zu reduzieren. Nach PGT Umwelt und Verkehr- **Gutachten** vom 14.8.2012 beträgt jedoch der reine **Durchgangsverkehr** auf der B5 nach Lauenburg nur **4%** des Gesamtverkehrsaufkommens in Geesthacht, die übrigen **96% sind Ziel- Quell- und Binnenverkehr**.
- In konkreten Zahlen ausgedrückt betrifft es nur 1.000 bis 4.000 Fahrzeuge/24 Stunden (Neueste Zahlen aus 2017), die hinter Geesthacht auf der B5 fahren bzw. in entgegengesetzte Richtung. Durch die geplante Maßnahme wird also das Verkehrsaufkommen innerhalb Geesthachts nur geringfügig reduziert, es werden nur andere Bereiche in Geesthacht stärker belastet.

- Da jeder Straßenneubau immer auch zu Verlagerung von Verkehren führt, wird z.B. die Gemeinde Hohenhorn dadurch besonders stark belastet, dass die Dorfstraße Zubringer zur A 25 wird. U.a. wird damit zusätzlicher Verkehr aus Richtung Glinde, Aumühle und Dassendorf sowie aus Richtung Schwarzenbek und Bergedorf mitten durch das einst „schönste Dorf Schleswig Holsteins“ rollen – mit allen Konsequenzen bezüglich Lärm, Schadstoffausstoß, Gefährdung der Radfahrer und Fußgänger, insbesondere der Kinder an der Zufahrtsstraße.

- Durch das schon jetzt unerträglich hohe Verkehrsaufkommen leiden nicht nur die Menschen und Tiere. Durch die Erschütterungen insbesondere aufgrund des Schwerlastverkehrs werden auch Gebäude, insbesondere die denkmalgeschützte Kirche mit ihrer Umfassungsmauer, in Mitleidenschaft gezogen. Hierzu gibt es im vorliegenden Gutachten überhaupt keine Aussagen. Die Auswirkungen des Neubaus auf Mensch und Tier in Hohenhorn, Fahrendorf und den übrigen Gemeinden im Umfeld der Umgehungsstraße sind für den Planverfasser offensichtlich nicht relevant.

- Es entsteht der Eindruck, dass es vorrangig darum geht, dass die Stadt Geesthacht ihre von CDU und SPD schon seit Jahrzehnten gewünschte Umgehungsstraße bekommt! Dafür wurden dann auch dem Bundestag extrem überhöhte Bedarfszahlen vorgelegt. Angeblich werden auf diesem **Autobahnabschnitt der A25, 24.000 Fahrzeuge/24 Stunden** verkehren (siehe Anlage Verkehr, Seite 1-7). Unverständlich ist, dass es in den ausgelegten Planungsunterlagen „nur“ **16.200 Fahrzeuge/24 Stunden** sein sollen und damit weit weniger Fahrzeuge, als die zur Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ den Bundestagsabgeordneten vorgelegten 24.000 Fahrzeuge/24 Stunden.

- Laut PGT- Gutachten benutzt der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr nicht die OU, wie für die Planung angenommen, sondern er verlagert sich nur in andere Straßen Geesthachts (Oberstadt, z. B. Dösselbuschberg mit diversen Schulen). Es bleibt also nur bei einer Entlastung der B5 durch den umgeleiteten Durchgangsverkehr. Je nach Planungsfall bis zu maximal 4.000 Fahrzeuge/24 Stunden.

**Also statt 24.000 nur 4.000 Fahrzeuge/24 Stunden** (s. Anlage Verkehr).  
**Der verkehrliche Bedarf für das Vorhaben ist also nicht gegeben.**

- Die Sinnhaftigkeit des Projektes in Zeiten des Klimawandels und die Auswirkungen auf Mensch und Tier in den Nachbargemeinden bleiben auf der Strecke. Ein Projekt, das am Ende **125-200 Millionen Steuergelder** verschlingen und damit wohl zum **teuersten Autobahnabschnitt Deutschlands** aufsteigen soll, **ohne Dialogverfahren, ohne intermodale Konzepterstellung und ohne Verkehrsvermeidungskonzepte** zu veranlassen und durchzusetzen, zeugt weder von Verantwortungsgefühl noch von politischem Gespür für die Notwendigkeit eines Umdenkens.

Es fördert nur die Politikverdrossenheit in der Bevölkerung.

- Um noch vielen Generationen einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen, muss jetzt gehandelt werden! Die immer knapper werdenden Ressourcen müssen geschont, die Biodiversität erhalten und Treibhausgase drastisch reduziert werden.

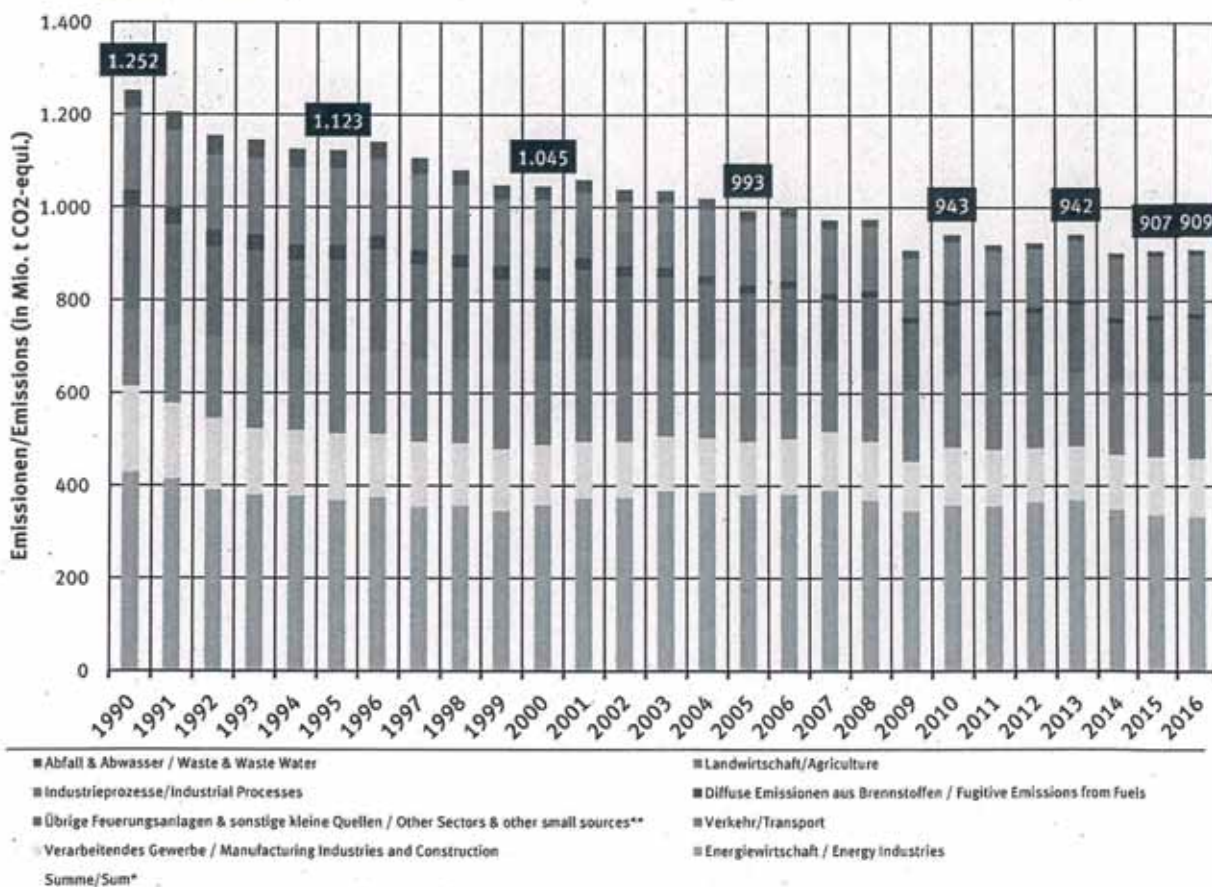
- Da der Verkehrssektor mit ca. 20% am Treibhausgasausstoß in Deutschland beteiligt ist, ist es besonders wichtig, in diesem Bereich Konzepte zu erstellen und umzusetzen, die den Treibhausgasausstoß drastisch reduzieren.

**Straßenneubauten sind der grundsätzlich völlig falsche Weg!**

## 5 Betrachtung von Konzept - Alternativen

- Es erfolgte keine Betrachtung von Konzept-Alternativen zur Planung einer Umgehungsstraße. Dies ist aber nach § 15 (1) BNatSchG erforderlich: „Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.“
- Der Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes wären höchstwahrscheinlich geeignetere Alternativen zum vorgeschlagenen Straßenneubau, die kostengünstiger, kurzfristiger und mit deutlich geringerer Beeinträchtigungintensität durchgeführt werden könnten.

**Jährliche Treibhausgas-Emissionen in Deutschland / Annual greenhouse gas emissions in nach Kategorie / by category**



\*Ohne LULUCF  
 \*\* CRF 1.A.4 & 1.A.5

Quelle/Source: Umweltbundesamt: Nationales Treibhausgasinventar 2018

- Für die Verkehrsprognosen unberücksichtigt bleibt insbesondere auch eine anzustrebende **Teilverlagerung des Verkehrs auf die Schiene und ihre entlastende Wirkung im Straßennetz.**
- Ganz im Gegenteil: Nach den vorliegenden Plänen ist eine mögliche Elektrifizierung der vorhandenen Bahnstrecke nicht mehr möglich, ebenso wenig ein zweites Gleis, da die **Pfeilerabstände im Autobahnbrückenabschnitt dafür zu eng sind.**

- Unberücksichtigt bleibt zudem die Alternative, den Verkehr aus dem Gewerbegebiet durch die Verbreiterung einer bereits bestehenden Straße am Heidberg abzuleiten, eine praktikable Verbesserung mit einem erheblich geringeren Eingriff in die besonders schützenswerte Landschaft.

- Die Prüfung einer südlichen Trasse entlang der Elbe wird ebenso wenig durchgeführt, obwohl die südliche Trasse den Vorteil hätte, dass hier bereits eine Straße existiert (Elbuferstraße). Der Durchgangsverkehr müsste nur über diese Straße geleitet werden. Die momentane Sperrung der B5 in Geesthacht hat gezeigt, dass das vorhandene Straßennetz durchaus den gesamten Verkehr auf der B5 aufnehmen kann, ohne dass es zu extrem langen Staus führt. Es wäre also problemlos möglich, auf der Elbuferstraße den Durchgangsverkehr aufzunehmen!

## **6 Beurteilung des Ausbaus der Ortsumgehung Geesthacht unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Vorgaben zur Belastung durch Feinstaub und Stickoxide**

- Auch die Überschreitung von EU-Grenzwerten bei Feinstaub und Stickstoffdioxid in vielen Städten und Regionen veranlassten die Bundesregierung nicht dazu, auf den Bau zusätzlicher Straßen zugunsten von Rad-, Bahnverkehr und ÖPNV zu verzichten.

- Stattdessen steigt durch die vorgesehene Straßenplanung das Gesamtverkehrsaufkommen mit der Folge höherer Gesamtemissionen im Vorhabengebiet erheblich an.

## **7 Lösungsmöglichkeiten**

Derzeit sind verschiedene Lösungen zur Entlastung der Geesthachter Hauptstraßen denkbar, einige davon werden bereits durch Politik und Verwaltung verfolgt. Der extrem hohe Anteil des innerstädtischen Verkehrs sowie der hohe Anteil des Ziel- und Quellverkehrs kann nur durch Konzepte zur Verkehrsvermeidung – durch Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad, die Schiene und durch den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs - gemeinsam mit den Umlandgemeinden, verändert werden.

### **7.1 ÖPNV**

- Ausbau des innerstädtischen Busverkehrs
- Ausbau des regionalen Busverkehrs zur besseren Anbindung der Gemeinden im Amt Hohe Elbgeest sowie von Lauenburg, Schwarzenbek, Bergedorf, Vierlanden-Ost und der niedersächsischen Elbseite - auch durch Rufbusse.
- Reaktivierung der AKN-Strecke nach Bergedorf durch schienengebundenen Verkehr oder als Schnellbustrasse

### **7.2 Radverkehr**

- Verbesserung des innerstädtischen Radwegenetzes
- Ausbau des regionalen und überregionalen Radwegenetzes (Radschnellweg, Elberadweg)

## 8 Größe und Lage des Untersuchungsgebietes

- Die Untersuchungen zeigen, dass das im Scoping festgelegte Untersuchungsgebiet und der Untersuchungsumfang zu klein bemessen sind. Daher sind Nachbesserungen erforderlich.
- Umfang und Wirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens auf die Nachbargemeinden Hohenhorn, Grünhof, Hamwarde, Worth, Escheburg, Wiershop und auf bisher weniger stark belastete Gebiete innerhalb Geesthachts z.B. im Dösselbuschberg sind zu untersuchen.
- Die Bereiche Karksoll, Klärteiche in Hohenhorn und große Teile des Bistals sind in die UVP- Untersuchungen einzubeziehen, da durch das geplante Projekt gravierende Auswirkungen auf schützenswerte Fauna und Flora zu erwarten sind. Das gesamte Bistal besitzt nach unserer Auffassung **faktisch die Qualität eines Naturschutzgebietes**.

## 9 Wirkungen des Vorhabens auf wasserhaushaltliche Belange

(Zu Ordner 9 / C18.4)

### 9.1 Anlagenbedingte Wirkungen

- Gewässerquerungen - Veränderungen der Gewässergestalt

Mit dem Vorhaben sind Gewässerquerungen verbunden (s. Kap. 2). Der bestehende Durchlass des Gewässers 7.4.1 östlich des Speckenwegs ist gemäß der EU-Wasser-rahmenrichtlinie (EU WRRL) auch für Fische durchgängig herzustellen. Die „Bis“, 7.4 wird abschnittsweise verlegt. Im Bereich der Querung durch die A 25 ist ein neues, ottergerechtes Durchlassbauwerk mit beidseitigen Bermen gem. der EU-WRRL herzustellen. Im Bereich der geplanten AS Geesthacht West werden ein Graben verlegt sowie ein Kleingewässer überbaut. Das verrohrte Gewässer 1.6.2 wird in seinem Verlauf angepasst. Das verrohrte Gewässer 1.6.3 wird abschnittsweise geöffnet. Der neue Durchlass ist fischdurchgängig herzustellen.

### 9.2 Betriebsbedingte Wirkungen

- Verkehrsbelastung – Nähr- und Schadstoffeinträge über den Luftpfad

Emissionen sind durch Stickstoffoxide und Kohlenmonoxid aus Verbrennungsmotoren sowie von Reifen-, Brems- und Fahrbahnabrieb gegeben.

Die zusätzlichen Immissionen der luftgebundenen Schadstoffe können über den Boden ins Grundwasser, die Gräben, Bäche, Teiche und Seen gelangen. Eine nachteilige Veränderung bzw. Verschlechterung der Wasserkörper ist langfristig gegeben.

- Entwässerung – Nähr- und Schadstoffeinträge über den Straßenabfluss

Mit dem Betrieb der Straße können u.a. über den Fahrbahnabrieb, den Reifenabrieb, den Abrieb von Brems- und Kupplungsbelägen, Katalysatorstoffe sowie über Tropfverluste von Ölen, Kraftstoffen, Bremsflüssigkeiten etc. sowie Fahrzeugabgase Schadstoffe mit dem Straßenabfluss in Oberflächengewässer und Grundwasser gelangen. Für alle Entwässerungsabschnitte ist die Versickerung des Straßenabwassers über die Bankette, Böschungen und Mulden ins Grundwasser vorgesehen. Damit ist langfristig eine nachteilige Veränderung bzw. Verschlechterung aller Wasserkörper gegeben.

- Streumittleinsatz

Durch die Streusalzverwendung kommt es zu Einträgen von Chlorid in Grund- und Oberflächengewässer. Über die Wintermonate kommt es zu erhöhten Salzkonzentrationen, sodass erhöhte Chloridkonzentrationen in den angrenzenden Banketten, Böschungen,



Mulden sowie auch in den Vorflutern und Bächen auftreten. Chlorideinträge aus der Streusalzanwendungen gelangen auch ins Grundwasser.

## **10 AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE BETROFFENENWASSERKÖRPER IN BEZUG AUF DIE QUALITÄTSKOMPONENTEN UND BEWIRTSCHAFTUNGSZIELE**

### **10.1 Oberflächenwasserkörper**

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands/Potenzials liegt vor, sobald sich der Zustand mindestens einer biologischen Qualitätskomponente um eine Klasse nachteilig verändert.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands liegt bei Oberflächenwasserkörpern vor, wenn infolge eines Vorhabens eine Umweltqualitätsnorm (UQN) für einen Stoff überschritten wird. Eine Verschlechterung ist auch dann anzunehmen, wenn der chemische Zustand bereits wegen Überschreitung einer anderen UQN nicht gut ist.

#### **10.1.1 Brookwetterung (bi\_12)**

Der geplante Ersatzneubau (BW 00.5) für den OWK bi\_12 (Brookwetterung) ist für eine Durchgängigkeit nach EU\_WRRL mit der Quermöglichkeit für Fischotter und Biber nicht ausreichend dimensioniert. Dazu sind beidseitig Bermen erforderlich, auf denen u.a. auch die genannten Säugetiere trockenen Fußes queren können.

- Der Durchlass muss ottergerecht hergestellt werden, weil Fischotter in der Linau westlich der Ortschaft Kollow festgestellt wurden und das Einzugsgebiet der Linau bis in das Vorhabengebiet reicht.
- Die erforderliche LW des Durchlasses ist mit 3,00 m und die LH mit 2,00 m herzustellen bei der Durchlasslänge 66,5 m.
- Die Durchlasssohle wird mit einem rauen und strukturreichen Bodenbelag und einzelnen größeren Störsteinen ausgestattet. An den Ausgängen sind beidseitig fachgerecht Markierungssteine für den Fischotter zu setzen.
- Die Durchlassportale sind seitlich und oben trichterförmig auszubilden.
  - Zur Abmilderung des Übergangs wird der Bodenbelag ca. 2 m über die Portale hinaus verlängert (LBP Maßnahme V 14)
- Beidseitig der Portale sind Otter- und Amphibienschutzzäune plan- und fachgerecht herzustellen und an die Portalvorderkante anzuschließen. Westlich des Durchlasses jeweils beidseitig in einer Länge von 50 m, südöstlich um 50 m Länge über die alte Bis-Querung hinaus, nordöstlich in ca. der doppelten Länge bis zur Mitte der Auffahrtsschleife.

#### **10.1.1.2 Auswirkungen auf die Umweltqualitätsnormen des chemischen Zustandes**

- Mit dem Vorhaben sind mit der vorgesehenen Entwässerung relevante Einträge von Luftschadstoffen in die Gewässer verbunden.

Fazit zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand des OWK bi\_12:

- Durch das Vorhaben wird es mittel- bis langfristig zu nachteiligen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des OWK bi\_12 kommen. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands ist zu erwarten.

### 10.1.1.3 Auswirkungen auf die Umsetzung des Maßnahmenprogramms

- Bewirtschaftungsziel für den OWK bi\_12 sind mindestens ein gutes ökologisches Potenzial sowie ein guter chemischer Zustand. Den im Bewirtschaftungsplan genannten Maßnahmen zur Reduzierung der stofflichen Belastungen durch Anlage von Gewässerschutzstreifen steht das Vorhaben entgegen, da eine stoffliche Belastung des Gewässers tatsächlich erfolgt.
- Die mit dem Vorhaben im Bereich der Verlegung des Gewässers vorgesehenen Schutzstreifen zur Minderung stofflicher Einträge sind mittel- bis langfristig nicht geeignet, die Eintragung in die Gewässer abzuhalten.
- Die im Bewirtschaftungsplan genannten Maßnahmen zur Verbesserung von Habitaten im Uferbereich, Herstellung der linearen Durchgängigkeit und zur Verbesserung des Geschiebehaushalts sind bei Umsetzung des Vorhabens nur mit größeren und umfassenderen Maßnahmen realisierbar.
- Der geplante Durchlass ist so herzustellen, dass neben einer Durchgängigkeit für die Fischfauna diese auch für Fischotter, Biber und Kleintiere (Haselmaus, Amphibien u.a.m.) erreicht wird.
- Das Vorhaben steht aufgrund der Verkehrslärmbelastung einer Verbesserung von Habitaten für Vögel und Amphibien im Uferbereich entgegen, so dass hier zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Fazit zu Auswirkungen auf die Umsetzung des Maßnahmenprogramms:

- Die wirksame Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials und des guten chemischen Zustands sind durch das Vorhaben gefährdet.

## 10.2 Grundwasserkörper

- Bezüglich der Grundwasserkörper sind die Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand der betroffenen Grundwasserkörper (vgl. Kapitel 1.2.1.2 und 3.2.1) und ebenfalls die Auswirkungen auf die Durchführbarkeit der im BWP bzw. im Maßnahmenprogramm vorgesehenen Maßnahmen (vgl. Kap. 4.2.2) zu prüfen.
- Eine Verschlechterung des chemischen Zustands aller Grundwasserkörper liegt vor, weil mehrere Schadstoffe aus dem Vorhaben und dem Betrieb der Straßen in die jeweiligen Grundwasserkörper gelangen und so eine Verschlechterung eintritt, die gemäß der EU-WRRL unzulässig ist.
- Die im Maßnahmenprogramm vorgesehenen Maßnahmen und sonstigen Vorgaben zur Verbesserung und zum Schutz des Wasserzustands sind nicht geeignet, eine durch den Bau und Betrieb des Vorhabens eintretende Verschlechterung des Grundwasserkörpers zu vermeiden oder gar eine Verbesserung des Zustandes zu erreichen.
- Das Gebot der Trendumkehr bezüglich des chemischen Gewässerzustands ist mit dem Vorhaben unter Berücksichtigung des geplanten Betriebs nicht erreichbar. Vielmehr werden in weiten Bereichen neue Bereiche des Grundwasserkörpers belastet.

### 10.2.1 EI12 (Bille – Niederungen)

- Das Vorhaben liegt mit Bauanfang (Bau-km 0-392) bis etwa Bau-km 1+000 im Bereich des GWK EI12. Mit der Fahrbahnerweiterung und der neu hergestellten Anschlussstelle Geesthacht West erfolgt eine zusätzliche Versiegelung.
- In den im Bereich des GWK EI12 gelegenen Entwässerungsabschnitten 1 und 2 erfolgt die Ableitung des Straßenabwassers über die anstehenden, offenen Bodenflächen ins Grundwasser und zum geringen Teil auch in die Oberflächengewässer.

- Ein Eintrag von diversen Schadstoffen ins Grundwasser erfolgt insbesondere zusätzlich infolge witterungsbedingter Streusalzeinsätze, weil keine Anlagen zur kontrollierten Fassung, Ableitung und Klärung der Straßenabwässer errichtet werden.

### **Betriebsbedingte Schadstoffeinträge/Streumiteileinsatz**

- Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des GWK EI12 aus dem Straßenabfluss erfolgen durch Versickerung des ungeklärten Straßenabwassers.
- Mit dem Betrieb der Straße gelangen Fahrbahnabrieb, Reifenabrieb, Abrieb von Brems- und Kupplungsbelägen, Abrieb von Katalysatoren sowie Tropfverluste von Ölen, Kraftstoffen, Bremsflüssigkeiten etc. sowie Schadstoffe aus Fahrzeugabgasen mit dem Straßenabwasser in das Grundwasser.
- Für die im Bereich des EI12 gelegenen Entwässerungsabschnitte ist, wie auch im bestehenden Entwässerungssystem, eine Ableitung der Straßenabwässer ohne Vorklärung in die Oberflächengewässer vorgesehen.
- Aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände werden die Schadstoffe sich im oberen Grundwasserhorizont besonders anreichern.
- In Bezug auf den Chlorideintrag werden mit der großflächigen Herstellung versiegelter Flächen mittel- bis langfristig auch erhebliche Streusalzmengen aufgebracht.
- Die Abschätzung der Einflüsse des Streusalzeintrages im Bereich des GWK EI12 auf das Grundwasser durch Versickerung im Gutachten (WASSER & PLAN, 2018) werden bestritten.
- Interessant sind allerdings die ermittelten, enthaltenen Chlorideinträge im Bestand der A 25 und der B 404, die nicht dem Vorhaben zuzuordnen sind und sich in den Vorbelastungen bereits widerspiegeln. Damit bestätigt der Vorhabenträger, dass sich im gesamten Vorhabenbereich die Schadstoffbelastungen, insbesondere die Chlorideinträge, mittel- bis langfristig anreichern, so dass das Verschlechterungsverbot der EU-WRRL verletzt wird.

### **Fazit zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand des GWK EI12:**

- Der winterliche Streumiteileinsatz führt mittel- bis langfristig zur Verschlechterung der Qualität des Grundwasserkörpers.
- Die Argumentation des Vorhabenträgers, dass an der nächst gelegenen Messstelle keine messbare Konzentrationserhöhung mit einer Schwellenwert-Überschreitung im Bestand zu erwarten ist, ist nicht relevant.
- Mit dem Vorhaben ist eine Verschlechterung des chemischen Zustands zu erwarten.

## **11 ZUSAMMENFASSUNG**

- Das Vorhaben umfasst den Neubau der A 25/B 5 Ortsumgehung Geesthacht zwischen der A 25 westlich Geesthacht und der B 5 bei Grünhof mit einer Gesamtlänge von ca. 10,92 km. Der Bereich vom Bauanfang an der A 25 bis zur B 404 Ost (AS Geesthacht Nord) soll als A 25, der Bereich westlich der AS Geesthacht Nord als B 5 gewidmet werden. Die Strecke der A 25 ist ca. 4,09 km lang und wird vierstreifig, die Strecke der neuen B 5 ist ca. 6,83 km lang und wird zweistreifig geplant.
- Die Straßenabwasserbeseitigung soll in allen Abschnitten fast ausschließlich über die wassergebundenen, bewachsenen Banketten, Böschungen und Mulden – teilweise als Mulden-Rigolen-System – durch Versickerung aufgenommen und nur zu einem sehr geringen Teil über Sickergräben in nur drei Regenabwasser-Rückhalte-Becken (RaRB)

geleitet werden. Aus den drei RaRB wird das Abwasser in die berichtspflichtigen Bäche Radelsgraben / Bis OWK bi\_12 bzw. Hornbek OWK elk\_04 abgeleitet.

- Mit der vorbeschriebenen Ableitung wird den RaRB nur ein minimaler Anteil des auf den ca. 15 ha neu versiegelter Flächen anfallenden Regenabwassers zugeleitet. Annähernd 100 % der Schadstoffe werden in den Bankett-, Böschungs- und Muldenbereichen zurückgehalten und schließlich in den Untergrund bis in den Grundwasserhorizont ausgewaschen. Auch in den RaRB mit Retentionsbodenfilter werden die Schadstoffe nur zum geringen Teil und verzögert zurückgehalten. Pflegemaßnahmen zur Entnahme der Schadstoffe aus den RaRB sind mit der vorgesehenen konstruktiven Durchbildung des Bodenfilters kaum möglich und auch nicht vorgesehen.
- Es wäre allerdings mit zumutbarem Aufwand möglich und erforderlich, die anfallenden Regenabwassermengen insgesamt zu fassen und solchen RaRB zuzuleiten, die eine weitestgehende Klärung zur Ausfällung und Entnahme der Schadstoffe leisten können, damit die Oberflächen- und Grundwasserkörper nicht verschlechtert werden.
- Es ist nicht hinnehmbar, dass der Vorhabenträger solche Möglichkeiten zur Einhaltung der EU-WRRRL nicht anwendet. Es ist bekannt, dass die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH entsprechende Standards kennt und anwendet.
- Für die GWK EI12, GWK EI15, GWK EI19 sind verschlechternde Auswirkungen infolge Versickerung des Regenabwassers gegeben. Der winterliche Streumiteinsatz und weitere Schadstoffe aus dem Verkehrsbetrieb führen mittel- bis langfristig aufgrund der Konzentrationserhöhungen nicht nur im Nahbereich des Vorhabens zu einer Verschlechterung des bereits schlechten chemischen Zustands.
- Zu besorgen ist auch eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands durch Versiegelung und Veränderung des Grundwasserstands. Die geplante Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten mengenmäßigen und des guten chemischen Zustands werden durch das Vorhaben stark gefährdet, ebenso die Umsetzung des Verbesserungsgebots bzw. das Gebot zur Trendumkehr.

## **12 Relevanzprüfung zum allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft**

(Zu Ordner 10, Unterlage 19.2 Artenschutzfachbeitrag)

### **12.1 Vorbemerkung**

- Gemäß § 15 (1) BNatSchG ist der Verursacher (antragstellende Vorhabenträger) eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen.
- Die durch den geplanten Zweck hervorgerufenen Beeinträchtigungen sind vermeidbar, denn der angegebene straßenverkehrliche Erschließungsbedarf für das beantragte Vorhaben ist nicht gegeben. Darüber hinaus verletzt das geplante Vorhaben die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zum Klimaschutz gemäß dem Paris-Abkommen aus dem Jahr 2015. Bei dem zu prüfenden Vorhaben handelt es sich demnach um einen nach § 15 BNatSchG nicht zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft.
- Die lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG sind darum im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls gesondert zu prüfen.

## 12.2 Weitere Säugetierarten

- Für die weiteren Anhang IV-Säugetierarten können Vorkommen aufgrund von relevanten Beeinträchtigungen ihrer potenziellen Habitats nicht ausgeschlossen werden. So wurde z.B. der Fischotter in der Linau nordwestlich von Kollow festgestellt (LLUR). Zumindest diese Art muss daher ebenfalls Gegenstand der Konfliktanalyse sein.
- Das gilt auch für den zunehmend häufiger wieder auftretenden Wolf. Es ist offensichtlich eine Frage von nur wenigen Jahren, bis der Wolf sich auch in der Region mit Rudeln angesiedelt hat. Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit durch dieses Vorhaben kann somit nicht ausgeschlossen werden.

## 12.3 Reptilien

Insgesamt wurden vier Arten im Vorhabengebiet sicher festgestellt, von denen die nachgewiesene Zauneidechse zu den heimischen Reptilienarten des Anh. IV-FFH-RL zählt (vgl. Unterlage C 19.5.3).

- Zusätzlich sind gemäß Ziff. 3.1 auch alle lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls gesondert zu prüfen.
- Von einer Betroffenheit aller Reptilienarten durch das Vorhaben ist auszugehen.

## 12.4 Amphibien

- Im Rahmen von Amphibienkartierungen 2016 / 2017 (vgl. Unterlage C 19.5.3) in Zusammenhang mit einer Datenabfrage der Artdatenbank des LLUR konnten acht Arten (sowie eine auf Gattungsebene bestimmte Amphibiengruppe) im Umfeld der Planungskorridore identifiziert werden, von denen vier Arten im Anh. IV FFH-RL gelistet sind.
- Laut dem LLUR Artkataster liegen für das UG Funddaten für die vier bei den Kartierungen nachgewiesenen Anh. IV-Arten vor. Des Weiteren sind gemäß dem LLUR Artkataster zwei Nachweise einer weiteren Anh. IV-Art, der Kreuzkröte, im UG bekannt, die allerdings nicht im Rahmen der Erfassungen 2016 / 2017 bestätigt werden konnten. Bei den beiden Kreuzkrötennachweisen handelt es sich um Funde aus dem Zeitraum 2004 bis 2009 aus dem mittleren bzw. östlichen Bereich des UG.
- Zusätzlich sind gemäß Ziff. 3.1 auch alle lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls gesondert zu prüfen.
- Im gesamten Vorhabengebiet wurden in 80 % der beprobten Gewässern Amphibien nachgewiesen, wobei neun von 16 positiv beprobten Gewässern sicher als Laichgewässer eingestuft wurden.
- Das Vorkommen der Anhang IV-Arten war ausschließlich auf die mittleren und östlichen Bereiche des Vorhabens konzentriert. Bei den Laichgewässern der Anh. IV-Arten handelt es sich überwiegend um Moorfroschlaichgewässer im mittleren und östlichen Teil des Gebiets.
- Eines dieser Moorfroschlaichgewässer (Gewässer 11, im mittleren Teil des Gebiets) wird allerdings auch sicher von der Knoblauchkröte zum Laichen genutzt. Diese Arten wurden größtenteils nur in geringer Individuenzahl nachgewiesen.
- Im westlichen Teil des UG wurden hingegen nur häufige in ihrem Bestand in Schleswig-Holstein ungefährdete Arten ebenfalls in geringer Individuenzahl nachgewiesen (vgl. Faunistisches Fachgutachten Unterlage C 19.5.3).
- Gemäß Ziff. 3.1 ist die artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit auch der national geschützten Amphibienarten zu erfassen und zu prüfen.

- Die Untersuchungen der Amphibienwanderungen 2017 belegen, dass überaus bedeutende Wanderbewegungen im gesamten Vorhabenbereich von Amphibienarten des Anhang IV FFH-RL und der national geschützten Arten vorliegen.
- Bedeutende Wanderbewegungen sind im gesamten Vorhabengebiet als konfliktreich anzusehen, da die im Jahreslauf alljährlich erforderlichen Wanderung zwischen den Laichgewässern, Sommer- und Winterlebensräumen von dem Vorhaben und zukünftigen Verkehr zerschnitten werden. Die Entfernungen zwischen Laichgewässer, Sommer- und Winterlebensraum liegt je nach Amphibienart zwischen 100 m und 5.000 m. Die Wanderbeziehungen gehen also weit über die teilweise strukturarmen Landlebensräume hinaus. Die angegebene Entfernungstiefe der Amphibienhabitate von 500 m zum Vorhaben ist für alle Frosch- und Krötenarten viel zu klein und kann somit nicht als maßgebliche Größe herangezogen werden.
- Für die Umgebungsbereiche der Gewässer bestehen sehr hohe Konfliktpotenziale, insbesondere bei Hasenthal, in denen im Jahr 2016 vier artenschutzrechtlich relevante FFH-Arten in z.T. großer Anzahl nachgewiesen wurden und für die individuenstarke Austauschbeziehungen v.a. der Knoblauchkröte sowie des Kammmolchs in Richtung der neuen Trasse belegt sind (vgl. Unterlage C 19.5.3). Neben der Gefährdung der Tiere auf ihren saisonalen Wanderungen sind auch Schädigungen von im Bereich der Gehölze überwinternden Amphibien während der Bauarbeiten höchst wahrscheinlich (hohes Konfliktpotenzial). Es ist erforderlich, vorgezogene Maßnahmen zur Herstellung von Ersatzhabitaten mindestens drei Jahre vor Beginn einer Umsiedlung der Amphibien mit effektiv leistungsfähigen Schutz-, Leitanlagen und bewährten Kleintier-Durchlässen zur Unterquerung der Straßentrasse herzustellen. Erst dann dürfen Rodungs- und Tiefbauarbeiten durchgeführt werden. Die vorgesehenen Maßnahmen gehen in die richtige Richtung.
- Signifikante Wanderungen von nach nationalem Recht geschützten Amphibienarten bestehen im Bereich der geplanten Trasse in Abhängigkeit zu dem ebenfalls mit sehr hoher Bedeutung eingestuftem Gewässer 9. Zwar weisen die im Nahbereich dort liegenden terrestrischen Lebensräume eine nur durchschnittliche Eignung auf (vgl. Unterlage C 19.5.3), die entfernteren Sommerlebensräume haben für diese Arten allerdings einen hohen Habitatwert und sind für Kröten und Braunfrösche normal erreichbar.
- Aufgrund der Tatsache, dass Amphibien-Leitanlagen in Deutschland zwar geplant und hergestellt werden, aber weit überwiegend keine annähernd ausgleichende Querungseffizienz aufweisen, (siehe Forschungsbericht FE 02.263/2005/LRB „Annahme von Kleintierdurchlässen ...“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)) ist es erforderlich, definiert hohe Anforderungen an die Planer und Hersteller zur Mindest-Querungseffizienz von Amphibien in Höhe von mindestens 70 % festzulegen. Im o.g. Forschungsbericht ist eine Amphibien- und Kleintierleitanlage benannt in der K 28 an den Holmer Teichen in der Stadt Buchholz, Landkreis Harburg, mit einer gutachterlich festgestellten Querungseffizienz von 77 %. Auch höhere Querungseffizienzen sind möglich und als Stand der Technik anzusehen.

#### **12.4.1 Der Kammmolch**

- Ein hohes Artvorkommen besteht im mittleren und vor allem im östlichen Teil des Vorhabens. Diese liegen in einer Entfernung von 180 m zur geplanten Trasse. Eine Betroffenheit besteht durch den Bauverkehr sowie durch betriebs- und anlagebedingte Maßnahmen (Grabenverrohrung, Gehölzentnahmen von Winterquartieren, Eingriffe in Stillgewässer). Insbesondere ist eine nachteilige Wirkung mit dem Bau der Straße in Form der Lebensraumzerschneidung belegt. Demzufolge wird die Art im nachfolgenden Kapitel artenschutzrechtlich geprüft.
- In allen Bereichen des Vorhabens mit einem wenn auch kleinen Vorkommen der Art Kammmolch sind Amphibien- und Kleintier-Leitanlagen für die Aufrechterhaltung des Biotopverbunds herzustellen.

#### 12.4.2 Der Moorfrosch

- wurde in 30 % der beprobten Gewässer sicher nachgewiesen. Das überwiegende Vorkommen konzentriert sich dabei auf die mittleren und östlichen Gewässer des Planungsvorhabens.
- In allen Bereichen des Vorhabens mit einem wenn auch kleinen Vorkommen der Art Moorfrosch sind Amphibien- und Kleintier-Leitanlagen für die Aufrechterhaltung des Biotopverbund herzustellen.

#### 12.4.3 Der Laubfrosch

- wurde in 30 % der beprobten Gewässer sicher nachgewiesen. Im Vorhabengebiet konzentriert sich das Artvorkommen auf die nordöstlichen und östlichen Gewässer von Geesthacht, wobei in keinem der Gewässer Laichballen oder Larven gefunden wurden. Insbesondere in den Kleingewässern 17 und 18 südöstlich von Geesthacht wurde im Vergleich zu den übrigen Gewässern (bis zu vier Rufern, Gewässer 12) eine relativ große Rufergemeinschaft von über 30 Tieren nachgewiesen. Die Kartierungen aus dem Jahr 2016 / 2017, dass der Verbreitungsschwerpunkt der Art im insgesamt sehr gewässerarmen UG im Raum Düneberg sowie im Bereich um das Gut Hasenthal liegt (vgl. Unterlage C 19.5.3), wurde bestätigt. Demzufolge wird die Art im nachfolgenden Kapitel artenschutzrechtlich geprüft.
- In allen Bereichen des Vorhabens mit einem wenn auch kleinen Vorkommen der Art Laubfrosch sind Amphibien- und Kleintier-Leitanlagen für die Aufrechterhaltung des Biotopverbund herzustellen.

#### 12.4.4 Die Knoblauchkröte

- wurde in 20 % der beprobten Gewässer sicher nachgewiesen. Allerdings beschränkt sich das Artvorkommen auf Gewässer im mittleren und östlichen Teil des UG, wobei in keinem der Gewässer Laichballen gefunden wurden. Der Fund von zwei Larven in einem Stillgewässer nördlich von Geesthacht (Gewässer 11) zeigt jedoch, dass das Gewässer von der Art zum Laichen aufgesucht wird. Die meisten Tiere wurden in einem Kleingewässer südöstlich von Geesthacht gefunden (Gewässer 18), bei denen es sich um acht Rufer handelte. Dies bestätigen auch ältere Funde in diesem Gebiet, die im AFK vorliegen (Stand: April 2018).
- Ein hohes bis sehr hohes Konfliktpotenzial besteht für den Umgebungsbereich der Gewässer 17 und 18 (vgl. Unterlage C 19.5.3) bei Hasenthal, in denen im Jahr 2016 vier artenschutzrechtlich relevante Arten in z.T. großer Anzahl nachgewiesen wurden und für die individuenstarke Austauschbeziehungen v.a. der Knoblauchkröte sowie des Kammmolchs in Richtung der neuen Trasse belegt sind (vgl. Unterlage C 19.5.3). Neben der Gefährdung der Tiere auf ihren saisonalen Wanderungen sind auch Schädigungen von im Bereich der Gehölze überwinternden Amphibien während der Bauarbeiten nicht auszuschließen (hohes Konfliktpotenzial). Bei den notwendigen Rodungs- und Tiefbauarbeiten sind Konflikte durch gezielte Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Kapitel 4.1.4) zu minimieren. Es ist erforderlich, vorgezogene Maßnahmen zur Herstellung von Ersatzhabitaten mindestens drei Jahre vor Beginn einer Umsiedlung der Amphibien mit Herstellung von effektiv leistungsfähigen Schutz-, Leitanlagen und bewährten Kleintier-Durchlässen zur Unterquerung der Straßentrasse durchzuführen. Erst dann dürfen Rodungs- und Tiefbauarbeiten durchzuführen werden. Weitere Konfliktschwerpunkte mit dem Erfordernis von gezielten Schutz-, Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen sind ggf. zu berücksichtigen.

- Diese Maßnahmen sind wegen der artenschutzrechtlichen Bedeutung aller Amphibien, insbesondere der Arten Kammmolch, Laubfrosch, Moorfrosch und Knoblauchkröte als Arten des Anh. IV FFH-RL mit umfangreiche Maßnahmen hier erforderlich.
- In allen Bereichen des Vorhabens mit einem wenn auch kleinen Vorkommen der Art Knoblauchkröte sind Amphibien- und Kleintier-Leitanlagen für die Aufrechterhaltung des Biotopverbund herzustellen.

### **12.5 Weitere Artengruppen (Fische, Käfer, Libellen, Schmetterlinge und Weichtiere)**

- Konflikte mit weiteren Arten des Anh. IV der FFH-RL können nicht nur mit Ausnahme der Grünen Mosaikjungfer, des Eremiten und des Nachtkerzenschwärmers im UG im Vorfeld nicht sicher ausgeschlossen werden.
- Zusätzlich sind gemäß Ziff. 3.1 auch alle lediglich nach nationalem Recht geschützten Fische, Insekten und Weichtiere gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls gesondert zu prüfen.

## **13 Schutzgüter der UVP**

### **13.1 Menschen**

- Steigerung der Verlärmung in Hohenhorn, Fahrendorf, Worth, Hamwarde.
- Zerschneidung von Wegeverbindungen für Landwirte, Fahrradfahrer und Wanderer.
- Minderung der Erholungseignung (Höhenwanderweg Geest etc.)
- Zerstörung des Bistals als Naherholungsgebiet für die Geesthachter, Escheburger, Fahrendorfer, Kröppelshagener und Hohenhornener Bevölkerung.

### **13.2 Landschaft**

- Starker Eingriff in das Landschaftsbild durch den Bau des Teilstücks der A 25, insbesondere durch die ca. 30 m hohe Autobahnbrücke durch den Elbhang westlich Geesthacht mit großräumiger Wirkung, durch die Führung der B 404 über die A 25 sowie durch die Lage der Autobahntrasse auf einem bis zu 6 m hohen Damm ohne Lärmschutz.
- Eine Analyse der Auswirkungen auf das Landschaftsbild fehlt.
- Da die Gemeinde Hohenhorn kein eigenes Gewerbegebiet entlang des A 25 Teilstückes plant, zerschneidet die geplante Trasse die Landschaft und ihre monströsen Bauwerke (Brücke in Escheburg ca. 30 m hoch mit riesigem Kleeblatt, Anhebung der B 404 um 6 m plus 4 m Lärmschutzwand und zusätzlichem Kleeblatt zwischen Geesthacht und Hohenhorn), sehen aus wie ein abschreckendes, ausgrenzendes Bollwerk Geesthacht.
- Die Licht- und Luftverschmutzung beraubt nicht nur sensible Tierarten ihrer Lebensgrundlagen, ihre Auswirkungen betreffen in hohem Maße auch die Bewohner von Fahrendorf und Hohenhorn, da die Trasse der geplanten A25 fast vollständig auf ihrem Gebiet verläuft.
- Sowohl die Mehrbelastung durch ihre Zubringerfunktion der A25, als auch die direkten zahlreichen Emissionen aus dem Verkehr auf dem Teilstück der A25 belasten die Gemeinde Hohenhorn in unzumutbarer Weise. Eine Entlastung der Gemeinde Hohenhorn ist in dem Planentwurf nicht vorgesehen.



### 13.3 Biotope

- Die geplante Trasse zerstört, insbesondere im Bereich des Geesthanges westlich von Geesthacht nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung dieser Biotope führen können, sind grundsätzlich verboten. Von den Verboten kann auf Antrag durch die Naturschutzbehörde eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Ein Ausgleich ist in diesem Fall aber aufgrund der besonderen und nicht dort oder woanders wieder herstellbaren Standortbedingungen mit der exponierten Südlage des Geesthanges nicht möglich.
- Die geplante Verlängerung der A 25 zerstört in jedem Fall mehrere gesetzlich geschützte Biotope. Zu nennen ist der Totalverlust eines nach § 30 (2) BNatSchG geschützten Kleingewässers in der Elbniederung sowie die teilweise Überbauung zweier ebenfalls nach § 30 (2) BNatSchG geschützten Quellwälder u.a. mit Erle und Esche (WQe) am Geesthang. Sie entsprechen den Kriterien des prioritären FFH-Lebensraumtyps \*91E0 und sind von sehr hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit. Ebenfalls von sehr hoher Wertigkeit, besonders wertvoll, ist ein Birken-Eichenwald trockenwarmer Standorte (WLb, FFH-Lebensraumtyp 9190).
- Hohe Wertigkeit/wertvoll besitzen ein Drahtschmielen-Buchenwald (WLa, FFH-Lebensraumtyp 9110) sowie Laubwälder auf bodensauren Standorten (WLy).
- Nahe der Trasse an einer ehemaligen Sandentnahmestelle findet sich ein Trockenrasen (TRy), geschützt nach § 30 (2) BNatSchG, mit Relikten einer Sandheide.
- Hinzu kommt der Verlust von diversen Knick- und Feldheckenabschnitten, geschützt nach § 21 (1) LNatSchG.
- Überlagert werden fast alle diese Biotope von einer weiteren Schutzkategorie. Der weit überwiegende Teil des Geesthangs ist als artenreicher Steilhang des Binnenlandes nach § 21 (1) LNatSchG geschützt und gilt als FFH-Lebensraumtyp.
- Der Geesthang westlich von Geesthacht ist zwar vor etwas mehr als hundert Jahren abgeholzt worden, bei der heutigen Vegetation handelt es sich also um Sekundärwälder. Stellenweise haben sich Störzeiger wie die Brombeere ausgebreitet. Nichtsdestotrotz kann der Geesthang als artenreich bezeichnet werden, da das enge Nebeneinander unterschiedlicher Standorte per se zu einer hohen Artenvielfalt führt.
- "Steilhänge sind (im Vergleich zur bewirtschafteten Normallandschaft) so gut wie immer artenreich, da sie von einer Vielzahl entsprechend standörtlich differenzierter Pioniervegetations-Typen eingenommen werden, die sich erfahrungsgemäß über artenreiche Gebüsche, vielgestaltige Vorwälder bis hin zu Waldgesellschaften (i. d. R. artenreicher als in nicht steil geneigter Situation) biototypisch entwickeln.
- Unbewachsene Steilhang-Partien sind üblicherweise Lebensraum einer artenreichen Kleintierwelt, die auf vegetationsfreie Offenbereiche angewiesen sind (Uferschwalbe, Erdbienen, Wegwespen u. a.), so dass der betreffende Hang nicht komplett bewachsen sein muss (...).
- Derartige Landschaftselemente sind ein Dorado für viele Artengruppen, die u.a. als Biotopwechsler auf eine unmittelbare Nachbarschaft von Wasser und Trockenhang angewiesen sind. (...) Der Biotop "artenreiche Steilhänge" stellt im üblicherweise vergleichsweise flachen Schleswig-Holstein markante Erscheinungsformen mit ausgeprägter Reliefenergie dar, die von Natur aus sehr selten sind.
- Da sich die Hänge in der Regel einer intensiven Landnutzung entzogen haben, finden sich dort in unterschiedlicher Klima- und Wärmeexposition Lebensgemeinschaften mit

zahlreichen Pflanzen- und Tierarten der Roten Listen, die für die Besiedlungsgeschichte und Arealkunde unseres Landes von erheblichem natur- und heimatkundlichen Interesse sind. LLUR (2015)

- Gemäß LBV-SH (2014) werden Biotoptypen nach bestimmten Kriterien in fünf Wertstufen eingeteilt. In die höchste Kategorie 5/sehr hoch fallen stark gefährdete und im Bestand rückläufige Biotoptypen mit hoher Empfindlichkeit und zum Teil sehr langer Regenerationszeit, Lebensstätte für zahlreiche seltene und gefährdete Arten, meist hoher Natürlichkeitsgrad und extensive oder gar keine Nutzung, kaum oder gar nicht ersetzbar/ausgleichbar, unbedingt erhaltenswürdig.
- Die Biotoptypenkartierung von 2016 bewertet drei Biotoptypen als besonders wertvoll. Zwei davon, der Quellwald mit Erle und Esche (WQe) sowie ein Birken-Eichenwald trockenwarmer Standorte (WLb) befinden sich am Geesthang, ausgerechnet in Linienführung der geplanten Trasse. Beide werden bereits im Zuge der Baumaßnahmen erheblich beeinträchtigt oder komplett zerstört.
- **Es ist unmöglich, die Zerstörung dieser Biotoptypen auszugleichen bzw. zu ersetzen**, da sie auf sehr spezifische Standortbedingungen angewiesen sind. Für WQe ist das ein wasserzügiger Untergrund. Quellbereiche sind aber laut §30 BNatSchG (2.2) grundsätzlich geschützt, sie besitzen per se eine hohe Wertigkeit und können durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen rein rechnerisch nicht weiter aufgewertet werden. Sie sind außerdem im Kontext des Biotopkomplexes zu sehen, den der Geesthang darstellt. "Er ist hinsichtlich der geomorphologischen Ausprägung sowie der fast vollständigen Bewaldung ein in sich homogenes Landschaftselement, das aufgrund seiner linearen Ausbildung Biotopverbundfunktionen erfüllt (Teil des landesweiten Biotopverbunds) und im Zusammenwirken mit den hier vorkommenden gesetzlich geschützten Biotopen eine besondere Bedeutung für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere aufweist." Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung (2018).
- **Ein Verlust der gesetzlich geschützten Biotope bedeutet damit also auch eine Entwertung der mit ihnen verzahnten Habitate, also des gesamten Biotopkomplexes.**

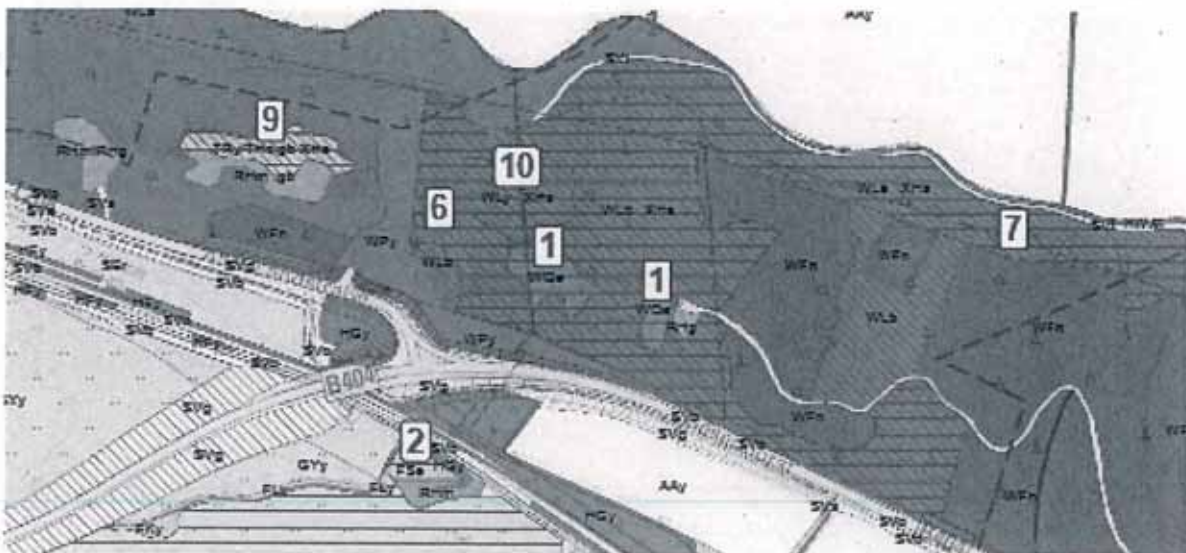


Abbildung 1: Gesetzlich geschützte Biotope am Geesthang, 1: Quellwald mit Erle und Esche (WQe), 2: Eutrophes Stillgewässer (FSe), 6: Birken-Eichenwald trockenwarmer Standorte (WLb) auf Steilhang (XHs), 7: Drahtschmielen-Buchenwald (WLa) auf Steilhang (XHs), 9: Sonstiger Trockenrasen (TRy)/ Verbuschte Sandheide (THg) auf Steilhang (XHs), 10: Sonstiger Laubwald auf bodensauren Standorten (WLy) auf Steilhang (XHs). Die rote Schraffur markiert gesetzlich geschützte Biotope (wobei diese Schraffur über einer Parzelle WLb am östlichen Rand fehlt). Die graue Schrägschraffur kennzeichnet den Biotoptyp "artenreiche Steilhänge im Binnenland".

- Gegen die geplante Zerschneidung der Biotopverbundachse „Heidberge“ mit einem tiefen Einschnitt in den Elbhang in seinem höchstwertigen Bereich erheben wir schwerste Bedenken. Eine Durchdringung des Elbhanges lehnen wir ab. In einem ggf. näher zu begründenden Sonderfall käme allenfalls eine Tunneldurchpressung im Schildvortrieb oder vergleichbarer Technik infrage.
- Wälder können grundsätzlich nicht in einem vertretbaren Zeitrahmen wiederhergestellt werden. Ein auch nur annähernd gleichwertiges Ergebnis würde weit mehr als 25 Jahre auf sich warten lassen. Der Eingriff ist demzufolge nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht zulassungsfähig.
- Außerdem stellen beide Trassenvarianten zur Querung des Geesthangs einen ähnlichen Grad der Erheblichkeit dar. Beide führen zur Zerstörung von besonders wertvollen, nicht auszugleichenden oder zu ersetzenden Biotoptypen. Schließlich liegen beide Varianten auch in unmittelbarer Nähe zueinander. Eine echte Alternative ist hiermit nicht gegeben.
- Eine Unvermeidbarkeit der Maßnahme vorausgesetzt, hätte eine Querung bzw. Tunnelung des Geesthangs weiter östlich geprüft werden müssen. Es würde ein Nadelholzforst der Wertstufe 2 sowie ein Mischwald der Wertstufe 3 überplant werden. Der Eingriff wäre damit weit weniger erheblich.
- Allerdings findet sich in den Unterlagen keine Karte, auf der beide Trassen mit der Biotoptypenkartierung verschnitten sind. Der genaue Verlauf und einhergehende Flächenverlust sind deshalb nicht nachvollziehbar. Solch eine Karte sollte verfügbar gemacht werden.
- Am Geesthang überlagern sich mehrere Schutzkategorien: Gesetzlich geschützte Biotope sowie ein gesetzlich geschützter Steilhang. Das Ganze gilt als Biotopkomplex und hat eine wichtige Biotopverbundfunktion. Wie wird dieser Agglomeration von Schutzgütern Rechnung getragen?
- zu Tab. 31 im LBP Bielfeldt und Berg (2018) Kompensationserfordernis für biotoptypenbezogene Eingriffe:

Welche Flächengrößen liegen Wirkzone 1 und 2 zugrunde? Diese variieren je nach Höhenlage der Straße und Verkehrsbelastung, dürften also im Verlauf der gesamten Trasse unterschiedlich sein. Die jeweilige Ausdehnung der Wirkzonen ist aber der Tabelle nicht zu entnehmen. Somit ist nicht ersichtlich, ob dieser Tabelle tatsächlich die neueste Planung zugrunde liegt.

- In Tab. 32 im LBP Bielfeldt und Berg (2018) wird die Überbauung des Steilhangs mit einem Umfang von lediglich 275 m<sup>2</sup> angegeben. Diese Zahl kann nicht stimmen. Allein der Flächenverlust des Quellwaldes wird mit 1.994 m<sup>2</sup> angegeben, macht auf der Karte aber einen weit geringeren Anteil aus als der Steilhang.

Tab. 32: Beeinträchtigungen des Schutzguts Pflanzen

Konflikt Nr.	Eingriffssituation, Art der Beeinträchtigung	Bau-km	Umfang
B 1	Verlust von Biotopstrukturen	Trasse	87,4 ha
	Beeinträchtigungen durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme	Trasse	34,6 ha
	Beeinträchtigungen durch Immissionen	Trasse	64,6 ha
B 2	Verlust von Knick- und Feldheckenabschnitten [§ 21 (1) LNatSchG] als landschaftsprägende Strukturelemente, Zerschneidung des Kricknetzes	Trasse	4,22 ha
B 3	Verlust eines nach § 30 (2) BNatSchG geschützten Kleingewässers (FKy)	1+100	485 m <sup>2</sup>
B 4	Teilweise Überbauung eines nach § 21 (1) LNatSchG geschützten Steilhangs (Geesthang)	1+300 – 1+700	275 m <sup>2</sup>

## 13.4 Tiere

### 13.4.1 Fledermäuse

- Nicht berücksichtigt werden Jagdreviere, Trinkgewässer und Wochenstuben.
- Einige Fledermausarten selektieren ihre Beute durch Echolotung und zusätzlich akustische Ortung. Daher werden in den Jagdrevieren unverlärmt Habitats benötigt. Diesen Erfordernissen werden die Schutzmaßnahmen nicht gerecht. Die Fledermausflugstraße Nr. 7 wird mit Hilfe einer Kollisionsschutzeinrichtung und eines Hop-Over über die B 404 geführt (UL 9.3, S. 53, 54). Ohne genaue Daten zu vorkommenden Arten, Jagdrevieren etc. reichen aber diese Maßnahmen nicht aus, schon gar nicht während der Bauphase.
- Die geplanten Querungshilfen für Fledermäuse mithilfe von Kollisionsschutzwänden werden laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur OU Freiberg als nicht ausreichend erachtet, um die Tötung von Individuen zu vermeiden.
- Als geeignete Querungsbauwerke kommen nur geschlossene Bogenbrücken mit einer Bespannung aus Teflon, gleichwertigen Materialien oder aus verzinktem Stahl in Betracht mit einer wirksamen Nutzbreite von 50 m (siehe „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse - Eine Arbeitshilfe für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen“).
- Nur mit einem den Straßenkörper vollständig überdeckenden Querungsbauwerk können niedrig fliegende Arten sicher queren. Auch die vom Straßenbetrieb verursachten Wirkungen auf die Flurouten wie Winddruck, Windsog und Scheinwerferlicht werden dadurch abgeschirmt. Die Tragfähigkeit der Bogenbrücke kann und sollte darauf ausgerichtet sein, auch von allen vor Ort vorkommenden Kleintierarten genutzt zu werden (Leichte Grünbrücke).
- Analog zum Stand der Technik von Kleintierleitanlagen kann das Planungsprinzip der „Animierenden Leitfunktionen“ angewendet werden, das auf das Vorkommen der vor Ort lebenden Tierarten abgestellt wird und so höchste Querungseffizienzen erreicht.
- Die Schutzmaßnahmen werden den unterschiedlich artspezifischen Erfordernissen nicht gerecht. 14 Arten wurden nachgewiesen auf 26 bedeutenden Flugrouten. Die Trasse zerstört komplett alle 8 entdeckten Jagdgebiete. Den Fledermäusen ein bloßes „Ausweichen“ in andere Jagdgebiete zuzumuten, ist nicht zulässig. Durch die Zerstörung der Jagdgebiete wird es in der Folge voraussichtlich auch zum Funktionsverlust für Ruhe- und Brutstätten kommen (UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.29, 30).
- Kleiner und Großer Abendsegler sowie Zweifarbfledermaus erhalten keine Schutzmaßnahmen. Die licht- und lärmempfindlichen Arten sollen nur durch Verzicht auf Nachtbauarbeiten für 7 Monate im Jahr geschützt werden (UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.31).

### 13.4.2 Haselmaus

- Es kann nicht sichergestellt werden, dass alle Individuen bei Fäll- und Rodungsmaßnahmen entdeckt werden. Mit Sicherheit werden einige Individuen die Maßnahme nicht überleben (Freiberg-Urteil). Haselmäuse können aufgrund der geplanten Umsiedlungsmaßnahmen vollständig aus dem Gebiet verschwunden sein.
- Die gesamte Trasse verläuft durch ein Schwerpunktorkommen (UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.13, 134). Etwa 60 Haselmausreviere sollen umgesiedelt werden, weil Haselmäuse in 9.034,85 m Knicks und 11,29 ha Wald (am Geesthang) durch den Bau der Trasse betroffen sind. Dagegen erheben wir schwerwiegende Bedenken.
- Es ist die Frage zu stellen, ob die „Besiedelungsbündelung“ der Haselmäuse auf ca. 6 ha in einer neuen Anpflanzung von Sträuchern in der Gemeinde Kröppelshagen-Fahrendorf im Gegensatz zu der jetzt im gesamten Trassenverlauf vorkommenden flächigen Besiedelung

wegen der Insellage der Ausgleichsfläche einen „Zoo-Effekt“ auslöst, und die Verbreitung von Haselmäusen allein dadurch einschränkt. Ferner darf diese Ausgleichsfläche dann ja auch künftig nicht verwalden, was durch Unterhaltungsmaßnahmen von Bund oder Land sicherzustellen wäre.

- Wohin sollen die Haselmäuse abwandern, wenn die Population zu dicht oder das Nahrungsangebot zu gering wird? Wie soll die populationsgenetische Austauschdichte sichergestellt werden (vgl. UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.33)?

#### **13.4.3 Feldlerche**

- Die Maßnahmen für die Feldlerche befinden sich zu weit entfernt vom Eingriffsort, als dass von einem Erhalt der lokalen Population ausgegangen werden kann.
- Wir haben Bedenken, dass durch die Maßnahmen möglicherweise nur eine andere Population gestört, die betroffene Population aber verkleinert wird und vollständig erlischt.
- Der Nachweis, dass die verbliebene Population eine kritische Größe nicht unterschreitet, die zum Erlöschen der lokalen Population führen kann, ist zusätzlich zu erbringen.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher als FCS-Maßnahmen zu deklarieren.

#### **13.4.4 Braunkehlchen**

- Braukehlchen benötigen großräumige abwechslungsreiche Offenlandschaften. Die Abtrennung des Brutplatzes nördlich der Mercatorstraße, führt zu einer Abtrennung des Revier-Kernbereiches von der Umgebung. Bei Reviergrößen dieser Art um 3 ha führt dies aller Wahrscheinlichkeit nach zur Teilüberbauung des Reviers, damit zur Aufgabe des Brutplatzes.
- Da es sich um eine inzwischen sehr seltene Art handelt haben wir Bedenken, dass der Verlust des Brutplatzes zum Erlöschen der lokalen Population führen wird, weil das Risiko besteht, dass ein kritischer Wert für die Mindestgröße der Population unterschritten wird.
- Für diese Art sind bisher weder Vermeidungs-, noch CEF, noch FCS-Maßnahmen vorgesehen. Diese sind darzustellen, ihre Wirksamkeit nachzuweisen und festzusetzen.

#### **13.4.5 Kiebitz**

- Im Jahre 2014 wurden von Dr. F. Ringe nördlich des Gewerbegebietes Mercatorstraße zehn Brutpaare des Kiebitzes (stark gefährdet) festgestellt. Die Bewertung dieser Fläche als Bruthabitat ist damit deutlich höher einzuschätzen als in den vorhandenen Unterlagen vorgesehen.
- Wegen zu später Auftragsvergabe begann die jüngste Brutvogelkartierung erst am 11.04.2016 und endete am 23.06.2016.
- In 2017 fand je eine Begehung am 28.02.2017 sowie am 01.03.2017 statt. Der März, in dem der Kiebitz seinen Brutplatz einnimmt, wurde damit nicht abgedeckt.
- Die Brutvogelkartierung für den Kiebitz ist nachzuholen.
- Der Ausgleich für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Kiebitz ist in der Planung nicht vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen sind darzustellen und ihre Wirksamkeit nachzuweisen.

#### **13.4.6 Wespenbussard**

- Am Geesthang wurde im Zuge der Erstuntersuchung zur UVS ein Brutpaar des Wespenbussards kartiert. In der neuesten Untersuchung wurde kein Brutpaar festgestellt.
- Der Wespenbussard ist der heimische Greifvogel, über den die größten Wissenslücken bestehen. Dafür ist zum einen seine heimliche Lebensweise verantwortlich: Im Brutgebiet ist er nur etwa 100 Tage anwesend, der Horstbau erfolgt erst nach Belaubung der Bäume, er vollzieht häufige Horstwechsel und balzt unauffällig, darüber hinaus verfügt er über große Reviere.
- Zum anderen kommt es oft zur Verwechslung mit Mäusebussard und Habicht sowie zu methodischen Erfassungsproblemen. Außerdem unterliegt sein Brutbestand großen Schwankungen bei Auftreten von Wespenmangeljahren als Folge anhaltend feuchtkühler Witterung im Mai/Juni. Insofern ist es gut möglich, dass der Wespenbussard in der jüngeren Kartierung übersehen worden ist. Sein Auftreten ist nochmals zu untersuchen.

#### **13.4.7 Sandregenpfeifer**

- Im Jahre 2014 wurden von Dr. F. Ringe nördlich der Mercatorstraße zwei Brutpaare des stark gefährdeten Sandregenpfeifers kartiert. Bei einer für Offenlandarten günstigen Bewirtschaftung stellen diese Ackerflächen also offensichtlich ein potenzielles Bruthabitat für diese Art dar.
- Der Ausgleich für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Sandregenpfeifer ist in der Planung bisher nicht vorgesehen. Die Bedeutung dieser Fläche als Bruthabitat für den Sandregenpfeifer ist jedoch vorzusehen. Entsprechende Maßnahmen sind darzustellen und ihre Wirksamkeit nachzuweisen.

#### **13.4.8 Uhu**

- Im Hohenhorner Mastbruch brütet ein Uhu. Das Vorhabengebiet gehört zu seinem Jagdgebiet. Wie genau und in welchem Radius wurde das Vorkommen des Uhus untersucht?

#### **13.4.9 Rotmilan und andere Greifvögel**

- Im westlichen Bereich der Trasse gibt es seit Jahren mehrere Populationen, z.B. im Hohenhorner Mastbruch und am Rande des Sachsenwaldes.
- Der Rotmilan überfliegt zur Jagd regelmäßig den Bereich auch nördlich der Mercatorstraße, ebenso wie ein Adlerpaar.
- Der Ausgleich für den möglichen Verlust von Jagdrevieren, Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Rotmilan ist in der Planung nicht vorgesehen.
- Entsprechende Maßnahmen sind darzustellen und ihre Wirksamkeit nachzuweisen.

#### **13.4.10 Schwarzspecht**

- Etwa bei Bau-km 1+635 findet sich ein Horst und ein weiterer bei Bau-km 7+044 (UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.194).
- Hier wurden nur mittlere Effektdistanzen zugrunde gelegt, so dass die Habitat-Verkleinerung erheblich ist. Eine Veränderung der Effektdistanz ist vorzunehmen.

#### **13.4.11 Wacholderdrossel**

- In ganz Schleswig-Holstein gibt es nur 37 Brutpaare, davon eines 430 m von der geplanten Trasse entfernt im Bistal nördlich Bau-km 1+258. (UL 19.2. Artenschutzfachbeitrag, S.207).
- Würde nicht die mittlere, sondern die volle Effektdistanz zugrunde gelegt, wäre der Lebensraum entscheidend betroffen. Eine Veränderung der Effektdistanz ist vorzunehmen.

#### **13.4.12 Wachtel**

- Durch die angestrebten Maßnahmen wird ausschließlich versucht, die Wachteln zu vergrämen, um den Brutplatz zu verlagern. Welche Folgen wird es haben, wenn dann nicht oder nicht weit entfernt von der Trasse gebrütet wird?
- Die Folgen sind plausibel darzustellen.

#### **13.4.13 Waldkauz**

- Drei Nistkästen, nur 60 m entfernt von der geplanten Trasse, können die Zerstörung des Habitats nicht gleichwertig ausgleichen.
- Es muss befürchtet werden, dass durch die Nähe zur Trasse, wenn denn ein Nistkasten für eine Brut besetzt wird, der Waldkauz auch den Trassenbereich als Jagdrevier auf Fallwild nutzen wird.

#### **13.4.14 Zauneidechse**

- Bei Umsiedlungsmaßnahmen werden nie alle Tiere erfasst. Mit großer Sicherheit werden viel Individuen die Maßnahme nicht überleben (Freiberg-Urteil).

#### **13.4.15 Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte**

- Es fehlen die Ermittlungen der Wanderrouten in die Sommer- und Winter-Lebensräume.
- Durch die Ausklammerung des Karksolls in Hohenhorn, aber auch der Teiche im Bistal sowie Fahrendorf, ist der Untersuchungsraum zu klein gefasst. Dies gilt besonders, weil hier Metapopulationsbeziehungen bestehen (vgl. Ul 19.5.1, S. 72).
- Es wurden nur mittlere Wanderungsdistanzen zugrunde gelegt, nicht die tatsächlichen Lebensraumdistanzen der einzelnen Amphibienarten (UL 19.5.1, S. 82). Dieses wäre aber zur Ermittlung und Bewertung der Eingriffe in die Lebensräume sowie zur Entwicklung der Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich.
- Es ist nicht mit Sicherheit auszuschließen, dass Individuen aller nach deutschen und europäischen Rechts geschützten Amphibienarten durch die Eingriff getötet werden, insbesondere auf Wanderungen vom Winterquartier zum Laichgewässer und von dort in die Sommerlebensräume und wieder zurück ins Winterquartier.
- Die Sommerlebensräume befinden sich nicht immer im unmittelbaren Umfeld der Laichgewässer. So vergraben sich Kreuz- Knoblauchkröten z. B. im lockeren Substrat von Ackerflächen und sind dann nicht mehr zu lokalisieren. Dazu überwinden sie große Entfernungen.

- Die lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG sind darum im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls gesondert zu prüfen.
- Die lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten sind gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier ebenfalls besonders geschützt, weil das Vorhaben A 25 / OU Geesthacht gem. § 15 (1) BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft weder erwogen hat noch berücksichtigt.

#### **Zwischenfazit:**

- Für einige nach EU-Recht streng geschützte Arten (alle vorkommenden Fledermausarten, Haselmaus, Zauneidechse, Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte) und zahlreiche nach deutschem Recht geschützte Arten können zahlreiche Tötungen während der Bauzeit und während des Betriebs der Straßen nicht ausgeschlossen werden.
- Durch die geplanten Vorhaben werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst. Eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung ist daher erforderlich.
- Die Kompensation der Auswirkungen auf besonders oder streng geschützte Tierarten kann nicht vollständig durch CEF-Maßnahmen erreicht werden.
- Wenn wirksame FCS-Maßnahmen durchgeführt werden, ist das Vorhaben nur genehmigungsfähig, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen wird. Dies steht jedoch wegen der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsbelastung der Bewohner von Nord-Geesthacht und umliegender Gemeinden, sowie der nationalen und internationalen Vereinbarungen und Gesetze zum Schutz unserer Lebensgrundlagen (Paris Abkommen) grundsätzlich infrage.

#### **13.4.16 Kreuzotter**

- Der nicht gelungene Wiederfund der Kreuzotter ist möglicherweise methodisch oder witterungsbedingt begründet. Eine Untersuchung des Vorkommens dieser stark gefährdeten Art ist daher in einem weiteren Jahr erforderlich, um die Abwesenheit der Art ausreichend sicher zu begründen. In den Planungsunterlagen findet sich nichts zu den Bedingungen der Untersuchung.

#### **13.4.17 Wildbienen und Wildwespen**

- Das Vorkommen von Wildbienen und Wildwespen wurde im Rahmen der UVS nicht untersucht. Die Artengruppe der Wildbienen weist mit 40,9 Prozent der einheimischen Arten überdurchschnittlich viele in ihrem Bestand gefährdete Arten auf. Die Vielfalt dieser Bestäuber-Gruppe der heimischen Fauna ist erheblich gefährdet (aus der Antwort des Bundestages auf eine Anfrage von Abgeordneten aus dem Jahr 2016).
- Der Geesthang im Westen Geesthachts stellt von Natur aus einen besonders geeigneten Lebensraum für diese Artengruppen dar. Es finden sich sowohl natürliche Steilhänge als auch durch ehemaligen Sandabbau entstandene Abbruchkanten. Der weitaus größte Teil der Wildbienenarten Deutschlands bevorzugt Trockenheit und Wärme, Voraussetzungen, die der südexponierte Geesthang in besonderem Maße bietet. Nicht zuletzt das Vorkommen des hinsichtlich seiner Ernährung hochspezialisierten Wespenbussards, zeugt von der Relevanz dieser Artengruppe im Planungsraum.





Abbildung 2: Bruthöhlen verschiedener Hymenoptera am Geesthang

- Es ist zu befürchten, dass dieser wertvolle Lebensraum durch die geplante Baumaßnahme erheblich beeinträchtigt wird, durch die Bauarbeiten selbst und durch die Auswirkungen des Betriebs (Schattenwurf und Veränderungen der mikroklimatischen Bedingungen). Das Arteninventar dieser Gruppe muss unbedingt geschützt und ausführlich untersucht werden!
- Einen Anschnitt des Geesthangs lehnt der BUND aufgrund des in Schleswig-Holstein einmaligen, nicht ausgleichbaren Biotoptyps grundsätzlich ab.
- Einen Durchstich des Geesthangs, sofern dieser unvermeidlich sein sollte, wäre zur Eingriffsminderung nur im Schildvortriebsverfahren vertretbar.

#### 13.4.18 Xylobionte Käfer

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan von Bielfeldt + Berg Landschaftsplanung (2018), S. 53 wird folgendes Ergebnis präsentiert:

- Im Zuge der flächendeckenden Brutvogelkartierung wurden Altbaumbestände und stehendes Totholz kartiert und potenzielle Brutbäume für planungsrelevante xylobionte Käfer (Anhang IV - Arten der FFH-RL, z.B. Eremit) auf Besatz kontrolliert. Es konnten keine potenziellen Brutbäume planungsrelevanter xylobionter Käfer im Nahbereich des geplanten Vorhabens nachgewiesen werden.
- Das Gutachten kann nicht überzeugend dokumentieren, dass beispielsweise der Eremit nicht im Untersuchungsgebiet vorkommt. Es ist eine Karte zum Vorkommen von Totholz vorzulegen. Die Belegunterlagen sind nachzureichen.

#### 13.4.19 Nachtfalter

- Diese Tiergruppe ist in die Grundlagenermittlung einzubeziehen, wenn auf der Maßstabsebene 1:2.500 bis 1:10.000 Röhrichte, Großseggenrieder, Wälder, gehölzgeprägte Strukturen der freien Landschaft sowie Höhlen, aufgelassene Bergwerksstollen und Bunkeranlagen von der Planung betroffen sind. (Riecken 1992).
- Die Erfassungs- und Auswertungsbelege sind nachzureichen.

#### 13.4.20 Dachs

- Die Reviere wurden unvollständig erfasst. So quert auch auf Hohenhorner Gebiet ein Dachs beispielsweise die Fahrendorfer Chaussee östlich von Fahrendorf in das Verfahrensgebiet hinein.

#### 13.5 Methodische Erfassung der Habitate

- Die vorhandenen Gutachten stützen sich weitgehend auf teilweise mehrere Jahre altes vorhandenes Kartenmaterial. Eigene Untersuchungen wurden nach eigener Darstellung nicht vorgenommen.
- Stattdessen stützen sich die Aussagen der Gutachter zusätzlich auf Gespräche mit „Gebietskennern“, ohne deren Namen zu benennen, über Eulen.
- Soweit möglich bitten wir um Benennung der „Gebietskenner“ und Angabe darüber, welche Kenntnisse von Tier- und Pflanzenarten diese haben.

#### Bei der Erfassung und Bewertung der Habitate bleiben viele Fragen offen:

- Woher kennt der Verfasser oder die Verfasserin, die Flugrouten von Fledermäusen und Milan?
- Was ist mit den übrigen auf S. 26 ff streng geschützten Tierarten? Sind sie nicht mehr nachweisbar?
- Wie kann es sein, dass sogenannte **Ausgleichsmaßnahmen u.a. in Flensburg** vorgenommen werden sollen?
- Besteht möglicherweise die Absicht, dass die durch die „Klimakrise“ schon besonders gestressten Arten vollständig aus dem Gebiet verschwinden?
- **Sind Klimadaten und die Auswirkungen der Klimaveränderung auf die Artenvielfalt als Folge der Klimakrise überhaupt in die Bewertung eingeflossen, wenn ja, welche?**
- In dem UVP-Gutachten wird festgestellt, dass es für die Grüne Mosaikjungfer im Gegensatz zum vorherigen Untersuchungszeitraum keinen Nachweis mehr gibt, dass die Weißstorch- und Milanhabitate nicht mehr über ausreichende Nahrungshabitate verfügen und deshalb nicht weiter betrachtet werden.
- In § 1 BNatSchG stehen die

#### **Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

**Abs. 1 Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass**

- 1. die biologische Vielfalt,**
- 2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie**
- 3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft**

**auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).**

- Die vorgelegten „Ausgleichsmaßnahmen“, bis auf zwei alle außerhalb des Kreises Herzogtum Lauenburg, sind im Sinne des BNatSchG nicht geeignet, „die Wiederherstellung von Natur und Landschaft“ zu bewirken.
- Vielmehr bekommt man den Eindruck, dass auch noch intakte Habitate leergeräumt werden.

#### 14 Relevanzprüfung Artenschutz-Fachbeitrag (zu U 19.2 Nr. 3)

**Das Büro Bielfeld + Berg Landschaftsplanung legt im Artenschutz-Fachbeitrag unter „3.1 Vorbemerkung“ wie folgt dar:**

- *„Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Bewertung sind alle europäischen Vogelarten sowie alle Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie zu berücksichtigen. Die im Rahmen des Faunistischen Fachgutachtens (Unterlage C 19.5.) im Vorhabengebiet nachgewiesenen sowie potenziell vorkommenden Arten, die nicht im Anh. IV FFH-RL gelistet sind, (z.B. Dachs sowie alle in SH vorkommenden Heuschreckenarten) werden nicht im Rahmen des vorliegenden Artenschutzbeitrags, sondern im LBP (Unterlage C 19.1) abgehandelt.“*
- *Da es sich bei dem zu prüfenden Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff handelt, sind die lediglich nach nationalem Recht geschützten Arten aufgrund der Privilegierung gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hier nicht gesondert zu prüfen.“*
- Der BUND bestreitet allerdings, dass es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff handelt. Vielmehr ist der Vorhabenträger gehalten, die extrem klimaschädliche Planung aufzugeben, zugunsten einer klimaschonenden Planung unter Berücksichtigung von Fahrradverkehr, ÖPNV, Schiffs- und Bahnverkehr. Damit würden die geplanten Eingriffe und Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt dem Umfang nach vergleichsweise weitgehend entfallen.
- **Da es sich bei dem zu prüfenden Vorhaben nicht um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff handelt, sind auch die nach nationalem Recht geschützten Arten im Hinblick auf die Zugriffsverbote nach § 15 (1) Satz 3 BNatSchG hier also gesondert zu prüfen.**
- Der Artenschutzfachbeitrag muss alle geschützten Arten umfassend berücksichtigen, ergänzend erfassen, aufgestellt und neu vorgelegt werden.

#### 15 Zusammenfassung

- Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die sogenannte Ortsumgehung Geesthacht, bestehend aus einer Teilstrecke Verlängerung der A 25 bis zur B 404 und der weiteren Strecke als Verlegung der B 5, ihr **angebliches Hauptziel**, den innerstädtischen Verkehr dadurch zu entlasten, dass der Durchgangsverkehr auf der B5 umgeleitet werden soll, nicht erreichen kann. Dafür ist die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge viel zu gering. Das Problem der Geesthachter Verkehrssituation ist nicht der Durchgangsverkehr, sondern der extrem hohe Anteil des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs.
- Eine OU löst diese Probleme nicht, sie verlagert nur einen Teil des innerstädtischen Verkehrs auf andere Straßen. Der extrem hohe Anteil des Ziel- Quell- und Binnenverkehrs kann nur dadurch verringert werden, dass Konzepte zur Verkehrsvermeidung – wie den

Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und das Schiff, den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs - gemeinsam mit den Umlandgemeinden entwickelt und umgesetzt werden.

- Der mit Verbrennungsmotoren angetriebene Individualverkehr soll bis 2030 weitgehend zurückgehen. Der Öffentliche Nahverkehr und Mitfahrgemeinschaften werden unsere Straßen stärker als bisher prägen. Der Hinweis, dass das über 125 Millionenprojekt Teil einer etwaigen A 21 werden könnte, überzeugt schon deshalb nicht, weil das Land Schleswig-Holstein selber davon ausgeht, dass eine vierspurige Autobahn nicht erforderlich ist. Denn mehrere Teilstücke der B 404 (A 21) sind bereits nur dreispurig ausgebaut.

- Das Land will vorrangig eine westliche Umgehung Hamburgs realisieren, die A 21 taucht in diesen Plänen nur „Im weiteren Bedarf“ auf. Als weiteres ist davon auszugehen, dass zukünftig aus Klima- und Ressourcenschutzgründen, deutlich weniger Straßenneubauten realisiert werden, stattdessen Mobilitätskonzepte für Großräume erstellt werden mit dem Ziel, das **Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren**.

- Der Zweck dieses Großprojektes scheint also einzig darin zu bestehen, Geesthachter Politikern einen jahrzehntelang gehegten Wunsch zu erfüllen, endlich auch eine Umgehungsstraße zu bekommen. Schließlich ist genügend Geld im Bundeshaushalt vorhanden!

- Dabei kann auch endlich das Gewerbegebiet im Norden Geesthachts mit einem direkten Autobahnanschluss versehen werden und für zusätzliche Attraktivität sorgen.

- Ob ein Straßenneubau Teil eines sinnvollen Mobilitätskonzeptes sein kann oder völlig überflüssig ist, wenn Verkehrsvermeidungskonzepte erfolgreich umgesetzt worden sind, scheint dem Vorhabenträger nicht interessant oder gar wichtig zu sein! Ökologisch sinnvollere Alternativen, sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für einen schnellen Autobahnanschluss des Gewerbegebietes, scheinen nicht gewollt.

- Die Auswirkungen einer Verlagerung großer Teile des Verkehrs, auch des Güterverkehrs, auf das vorhandene Schienennetz, wurden nicht einmal geprüft. Stattdessen wird durch die hohe Brücke im Geesthang-Einschnitt und durch die dort geplanten viel zu engen Pfeilerabstände, eine Schienenverbindung nach Hamburg mit zwei Gleisen ausgeschlossen, obwohl die politisch handelnden Parteien sich für schienengebundene Lösungen des ÖPNV einsetzen. Geesthacht als größte Stadt im Kreis Herzogtum Lauenburg, soll also ohne Schienenanschluss nach Hamburg bleiben und damit auch zukünftig hauptsächlich auf den Straßenverkehr angewiesen sein.

- Dieses Projekt in Zeiten der akuten „Klimakrise“ zu realisieren, zeigt einmal mehr, dass in den Köpfen der Planer und Parlamentarier immer noch nicht angekommen ist, dass wir vor existenziellen Herausforderungen stehen. Die völlig falsche Antwort auf die Klimakrise und auf das rasant fortschreitende Artensterben ist der zusätzliche Bau von immer neuen, sinnlosen Straßen.

- Damit werden auch der Flächenverbrauch weiter beschleunigt, einmalige Biotope zerstört und in unverantwortlicher Weise auch die immer knapper werdenden natürlichen Ressourcen Luft und Trinkwasser verbraucht. Die OU Geesthacht ist ein besonders krasses, negatives Beispiel einer Planungslogik, die immer noch in Denkstrukturen der 60er und 70er Jahre des letzten Jahrhunderts verhaftet ist und handelt.

## **16 Forderungen:**

- Die als Begründung für die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 angenommene Anzahl von 24.000 Fahrzeugen/24 Stunden, die auf dem Teilstück der A 25 fahren sollen, ist falsch!
- Der LBV geht selber in den ausliegenden Planfeststellungsunterlagen von 16.200 Fahrzeugen/24 Stunden aus und damit keinesfalls von einem dringlichen Bedarf. Dieser wäre erst ab 18.000 Fahrzeugen/24 Stunden gegeben.
- Wir stellen sehr infrage, ob überhaupt 16.200 Fahrzeuge dieses Teilstück der A25-Verlängerung befahren. Die bisherigen Gutachten und Verkehrszählungen sind nicht nur widersprüchlich, sie sind auch nicht geeignet, ein möglichst exaktes Bild der Verkehrsströme wiederzugeben. Sie gehen immer noch von einer wachsenden Zahl von Fahrzeugen im Jahre 2030 aus und vernachlässigen vollständig, dass durch notwendige, massive Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs, viele Autofahrer ihr Auto zu Hause stehen lassen werden.
- Die Prognosen bilden auch in keiner Weise die sich abzeichnenden Folgen einer sich rasant verändernden Arbeitswelt durch die Digitalisierung ab. Immer mehr Heimarbeitsplätze werden entstehen, und ein großer Teil der Pendler (Ziel- und Quellverkehr) wird nicht mehr täglich die Straßen Geesthachts benutzen.

## **Da die Basis für die Notwendigkeit einer Ortsumgehung insgesamt fehlt, fordern wir:**

- 1.) Der BUND lehnt die Gesamtplanung grundsätzlich ab.
- 2.) Eine Neubewertung des Projektes auf der Grundlage einer neuen Zählung mit exakter Zielbestimmung der Fahrzeuge, um den tatsächlichen Ist-Zustand zu ermitteln. In die Neubewertung der zukünftigen Verkehrsentwicklung sind auch die verkehrlichen Auswirkungen einer sich rasant verändernden Arbeits- und Lebenswelt im Jahre 2030 und die Berücksichtigung ökologisch vertretbarer Mobilitätskonzepte einzubeziehen.
- 3.) Erst auf dieser Basis ist es dann möglich und sinnvoll, ein schlüssiges Mobilitätskonzept der Stadt Geesthacht, gemeinsam mit den Umlandgemeinden unter Beteiligung der Bürger und Umweltvereine, zu erstellen. Das Ergebnis ist abzuwarten.
- 4.) Neue Straßen zu bauen, für die kein Bedarf besteht, macht nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch keinen Sinn! Die erstellte Kosten- Nutzen-Analyse geht nicht nur von falschen Grundlagen der tatsächlichen verkehrlichen Verhältnisse aus, sie berücksichtigt auch nicht, dass im Jahre 2030 ein großer Anteil emissionsfreier Fahrzeuge auf unseren Straßen verkehren wird. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist entsprechend neu zu erstellen.
- 5.) Wir fordern den Vorhabenträger auf, ein Gutachten zu den Auswirkungen der geplanten OU Geesthacht auf die Umlandgemeinden, insbesondere auf die

Gemeinde Hohenhorn und Fahrendorf, durch einen gemeinsam mit dem Amt Hohe Elbgeest ausgewählten neutralen Gutachter erstellen zu lassen.

6.) Der BUND-Landesverband schließt sich dabei vollumfänglich den Einwendungen und Forderungen der Gemeinde Hohenhorn aus deren Stellungnahme vom 15.10.2018 an. (s. Anlage: Einwendungen der Gemeinde Hohenhorn im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der A 25/B 5 Ortsumgehung Geesthacht, Seiten 1-17).

7.) Sollte sich aus einem Gesamtmobilitätskonzept ergeben, dass ein Straßenneubau nicht zu vermeiden wäre, müssen Alternativtrassen mit weniger gravierenden Eingriffen in diese einmaligen Biotope und geologischen Formationen geprüft werden. Dazu muss ein Umweltverträglichkeitsgutachten unter Einbeziehung des gesamten Bistals sowie der Bereiche Karksoll und Hohenhorner Klärteiche erstellt werden. Die Kartierung muss durch Gutachter vor Ort und zu den maßgeblichen Zeitpunkten erfolgen. Sämtliche Zeiten der Begutachtung müssen protokolliert werden, um sicherzustellen, dass auch tatsächlich die nach europäischem und deutschen Recht geschützte Flora und Fauna erfasst wurden. Die Festlegung und Terminierung des zu untersuchenden Rahmens muss nach §16 FStrG unter Beteiligung der Umweltvereine erfolgen.

8.) Der geplante Straßenneubau versiegelt insbesondere durch den Abschnitt der Verlängerung der A25 bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen, für die Ausgleichsflächen nicht zur Verfügung stehen, zerstört zusätzlich und unwiederbringlich besonders schützenswerten Natur- und Kulturraum. Das Vorhaben steht damit im Widerspruch zu dem Ziel der Bundesregierung, den Flächenverbrauch in der Bundesrepublik deutlich zu reduzieren. Wir fordern den Vorhabenträger auf, das Verfahren bis zur Klärung der Fragen 2.), 5.) und 7.) ruhen zu lassen oder besser gleich ganz zurück zu nehmen.

9.) Von zentraler Wichtigkeit für die Zukunft der folgenden Generationen und des Planeten Erde mit all seinen Netzwerken aus Fauna und Flora ist es, weiteres Artensterben nicht zuzulassen und zu verhindern, dass unser Planet vollständig geplündert wird. Der geplante Straßenneubau verstößt gegen Art 20a GG, gegen die umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung und gegen die Ziele des Pariser Abkommens von 2015 zum Klima- und Ressourcenschutz.

10.) Aus diesen Gründen sind die Auswirkungen der geplanten OU-Geesthacht sowie jedes zukünftige Mobilitätskonzept für die Stadt Geesthacht und seine Umlandgemeinden zu untersuchen auf den Naturressourcenverbrauch sowie auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung und der Europäischen Union. Es ist nachzuweisen, dass die geplanten Maßnahmen im Einklang mit dem Ziel des Weltklimarates der Vereinten Nationen stehen, die Erderwärmung auf maximal 1,5 Grad zu begrenzen, um dramatische Auswirkungen auf den gesamten Planeten und die Menschheit zu verhindern.

11.) Wegen der Größe des Projektes und seiner gravierenden Eingriffe in besonders schützenswerte Naturräume ist ein Dialogverfahren mit Sachverständigen und Bürgern durchzuführen, um auf der Basis der Ergebnisse der Gutachten und des Mobilitätskonzeptes, zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen.

12.) Bis zum Abschluss des Dialogverfahrens darf das Planfeststellungsverfahren nicht weiter fortgesetzt werden!

#### Zum weiteren Verfahren

- Zur Durchführung der Anhörungen sehen Sie bitte vor, den BUND zusammen mit den sonstigen Trägern öffentlicher Belange zu laden.
- Für eine Rückfrage stehen wir Ihnen ggf. gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr



Ole Eggers, Landesgeschäftsführer



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Landesverband Schleswig-Holstein e.V.

Lorenzendamm 16, 24103 Kiel

0431 - 88060-30

bund  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

Anlagen:

- Einwendungen der Gemeinde Hohenhorn vom 15.10.2018
- Anlage Verkehr

## Anlage Verkehr:

### Quell- und Zielverkehr Geesthacht

In den bisherigen verkehrlichen Untersuchungen wurden häufig nur Knotenpunkte, nicht aber die Ursachen der Verkehrsströme ermittelt. Aus diesen Zahlen wurden dann Verkehrsflüsse errechnet und die daraus resultierenden Belastungen einzelner Straßenabschnitte.

Basis des Gutachtens der Firma PGT vom 14.8.2012 waren 8 Befragungspunkte und 31 Knotenpunkte. Die Zählung erfolgte am 29.3.2011 nur von 06.00 Uhr bis 10:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Siehe Punkt 2 Verkehrsanalyse S 2. Methodik.

Die übrigen Zahlen wurden dann hoch gerechnet.

Aus den Befragungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer konnte dann folgendes ermittelt werden:

Befragungsstelle B1 B5 / B404 Nordwest Besenhorst :	Quelle: Geesthacht : 70%
Befragungsstelle B2 Heuweg – Richtung Schleusenkanal.	Quelle: Geesthacht : 89%
Befragungsstelle B3 Am Schleusenkanal – Richtung B404/Altengamme :	Quelle: Geesthacht: 78%
Befragungsstelle B4 Elbuferstrasse Richtung - Krümmel- Grünhof:	Quelle: Geesthacht: 56%
Befragungsstelle B5 Berliner Strasse – Richtung Lauenburg:	Quelle: Geesthacht: 53%
Befragungsstelle B6 HansasträÙe- Richtung Hamwarde /Wiershoop:	Quelle: Geesthacht: 66%
Befragungsstelle B7 Worther Weg – Richtung Worth/ Schwarzenbek:	Quelle: Geesthacht: 85%
Befragungsstelle B8 B404 Gutenbergstraße- Richtung Dassendorf:	Quelle: Geesthacht: 78%

Aus den hohen Quellzahlen kann ein hoher Quell-/ Zielverkehr in und aus Geesthacht abgeleitet werden. Dieser belastet den gesamten innerörtlichen Verkehr und wird selbst bei einer OU Geesthacht ggf. nur umgelenkt, verlagert sich dann aber nur teilweise auf den Hauptverkehrsachsen von Geesthacht. Das Ziel einer Ortsumgehung wird damit daher nur bedingt erreicht.

Der reine Durchgangsverkehr ohne Quell/- Zielverkehre spielt in Geesthacht nur eine untergeordnete Rolle. Im Punkt 4.2 Durchgangsverkehre wird auf der Seite 17 wie folgt ausgeführt:

„Tabelle 2.11 zeigt, dass der Durchgangsverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen der Kernstadt von Geesthacht einen Anteil von ca. 23 % hat. Damit wird deutlich, dass die Verkehrsbelastungen im städtischen StraÙennetz zu einem Großteil auf stadtgebietsbezogene Fahrten (BV, QV und ZV) zurückzuführen sind.

Für die Verkehrsuntersuchung sind die Durchgangsverkehre im Zuge der B 5 bezüglich der Planungen für eine Ortsumgehung von besonderer Bedeutung. An den Befragungsstellen B 1 und B 5 hatten die Durchgangsverkehre jeweils einen Anteil von ca. 30% am Gesamtverkehr.“

Im Gutachten der Fa. PGT **Verkehrsentwicklungsplan Elbestadt Geesthacht** vom **23.8.2012** wird dieser Punkt ebenfalls thematisiert (siehe Seite 13)



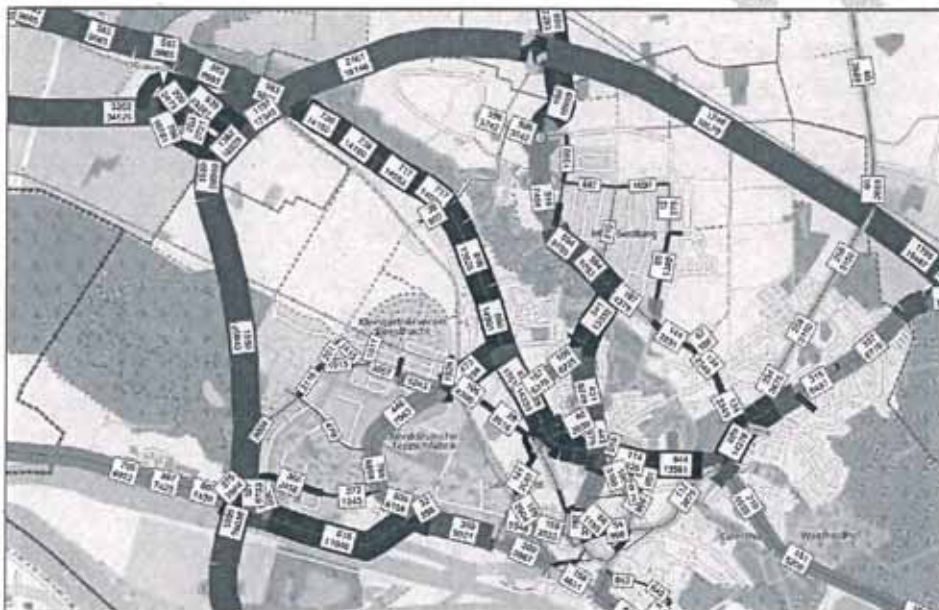
Geesthacht sind es rund 9.400 Kfz/24h. Innerstädtisch sind die Belastungen, auch wegen des modellmäßig nur bedingt berücksichtigten Binnenverkehrs, noch höher.“  
Somit wurden diese Verkehrsbeziehungen, anders als bei der Firma PGT, gar nicht in die weiteren Untersuchungen mit einbezogen.

In der dem Planfeststellungsverfahren beiliegenden Untersuchung der Fa. SSP „Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 25/B 5 Ortsumgehung Geesthacht in der Prognose auf 2030 Schlussbericht Dezember 2017“ findet sich darüber hinaus überhaupt kein Hinweis auf die hohe innerstädtische Verkehrssituation in Geesthacht mehr wieder. Es wird nur auf die Fortschreibung der Zahlen und auf die Verkehrsuntersuchung 2015 verwiesen.

### **Wundersame Veränderung der Zahlen einer OU Geesthacht**

Mit der Verkehrsuntersuchung durch die Firma PGT Umwelt und Verkehr - Verkehrsentwicklungsplan 23.8.2012 wurde im Planungsfall 2 ( Bezugsfall 2025) von einem Verkehrsaufkommen im Rahmen der Fortführung von der A25 als Ortsumgehung Geesthacht von 18.148 PKW und 2.161 LKW , in Summe 20.309 KFZ Fahrten ausgegangen. ( S. 31).

Basis waren die **Verkehrszählungen aus dem Jahr 2011.**



Im Gutachten der Firma PGT Verkehrsentwicklungsplan vom 14.8.2012 Seite 28 wurde im Planungsfall 1 (Bezugsfall 2025) von einem Verkehrsaufkommen im Rahmen der Fortführung von der A25 als Ortsumgehung Geesthacht von 18.017 PKW und 2.129 LKW , in Summe 20.146 KFZ Fahrten ausgegangen.

Der Neubauabschnitt der A 25 ist mit rund 15.000 Kfz/24h belastet.



Somit erhöhte sich in einem Jahr die Belastung bei einer durchgehenden OU Geesthacht als A25 Fortführung der bestehenden Autobahn von 20.309 KFZ/24h (PGT) auf 23.380 KFZ/24h bei der Firma SSP Consult.

Da die Anmeldung des Projektes zum Bundesverkehrswegeplan 2030 auf dem Planungsstand der Anmeldung vom 29.5.2013 beruht, ist davon auszugehen, dass die oben vorgelegten Zahlen als Planungsgrundlage für eine Kosten- Nutzen- Analyse und als Grundlage der politischen Abwägungen dienen.

In den jetzt veröffentlichten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist wiederum die Firma SSP beteiligt, hat jetzt aber aufgrund neuerer Plangrundlagen (Verkehrszählung 2015) neue Ergebnisse.

Basis des Planfeststellungsverfahrens ist das Gutachten „Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 25/B 5 Ortsumgehung Geesthacht in der Prognose auf 2030 SSP Consult Dezember 2017 mit vergleichbaren Planfällen.

In den Daten wurde die Sperrung des LKW Verkehrs in der OD Lauenburg berücksichtigt.

- Planfall 1: mit nördlicher Umgehung von Geesthacht, aber ohne weitere Vorhaben,
- Planfall 1a: nur Westabschnitt der nördlichen Umgehung von Geesthacht (A 25), aber ohne weitere Vorhaben

Die Daten lauten nun wie folgt:

**Planfall 1:** 16.200 PKW /24h und 2.040 LKW /24 h , in Summe nur noch 18.240 KFZ/24h auf der neuen A25. Auf der alten B5 / B404 verbleiben trotzdem 14.300 KFZ und 890 LKW aufgrund des hohen Quell-/ Zielverkehrs der Stadt Geesthacht.

Die übrigen Planfälle sprechen nicht realisierte Bauvorhaben an und sind daher als reine OU Planfälle derzeit nicht mit heran zu ziehen.

**Die Kosten – Nutzen - Rechnung der A25/ B5 aus dem Bundesverkehrswegeplan basiert daher auf zu hohen Planwerten!**

Insbesondere sind hierbei die deutlichen Kostensteigerungen in der Bauherstellung zu berücksichtigen, sowie andererseits die gesunkenen Verkehrsprognosewerte, die daher keinesfalls eine Ausführung als Autobahn für eine Ortsumgehung rechtfertigen.

**Mautpflicht für LKW jetzt auch auf den Bundesstraßen seit 1. Juli 2018:**

Die B 404/B 5 wird seit Jahren als Mautausweichstrecke durch den überregionalen LKW Verkehr genutzt. Bei den bisher erfolgten Verkehrszählungen sind diese Fahrzeuge mit aufgenommen worden. Es wird jetzt für diesen Verkehr schon allein aus Zeitgründen sinnvoll sein, die parallel verlaufende A 24 zukünftig zu benutzen. Auch damit stimmen die Prognosezahlen für die Berechtigung zum Bau der Umfahrung Geesthachts nicht mehr, oder sind sie inzwischen korrigiert worden?

**Mangelnde Berücksichtigung der Zubringer (z.B. LKW aus Stormarn, Schwarzenbek (von der A24), die dann durch Hohenhorn fahren würden.**

Durch den Aufbau eines Autobahnkreuzes in Geesthacht Nord auf den geplanten neuen Autobahnabschnitt wird eine Sogwirkung für den Zubringerverkehr erzeugt.

Die durch Hohenhorn führende B404, die heute schon mit fast 10 000 Fahrzeugen stark belasteten Anwohner der Dorfstraße werden durch Abgase, Feinstaub, Lärm und Verkehrsgefährdungen in unerträglicher Weise zusätzlich belastet. Der Zubringerverkehr zur A25 aus den Richtungen Wentorf, Börnsen, Aumühle /Glinde und Schwarzenbek wird insbesondere auch den Schwerlastverkehr aus den dortigen Gewerbegebieten erhöhen.

**Mangelnde Prüfung von Alternativen**

In den vorgelegten Unterlagen zur Planfeststellung wurde eine Prüfung von Alternativen nicht in ausreichendem Umfang durchgeführt.

# Gemeinde Hohenhorn

- Die Bürgermeisterin -



Gemeinde Hohenhorn, Am Ebersoll 2, 21526 Hohenhorn

Am Ebersoll 2  
21526 Hohenhorn

Amtsleiterin des  
Amtes Hohe Elbeest  
Christa-Höppner-Platz 1  
21521 Dassendorf

Tel.: 04152 - 87 91 68  
Mobil: 0151 - 65 64 33 95  
bgm.hohenhorn@amt.hohe-elbeest.de

15.10.2018

## AVP 29-533.32-A25-171

**Einwendungen der Gemeinde Hohenhorn im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 25/BS Ortsumgehung Geesthacht**

### 1. Einwendungen als betroffene Gemeinde

Das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde Hohenhorn und die gemeindliche Planungshoheit werden durch die jetzige Planung verletzt.

Die Bewahrung der ausgearbeiteten städtebaulichen Ordnung in Hohenhorn vor nachhaltiger Störung ist unser schutzwürdiger kommunaler Belang. Unser Selbstgestaltungsrecht soll vor Maßnahmen schützen, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken.

Im Hohenhorne **Landschaftsplan** ist die Entwicklung eines Biotopverbundes vom Langemoor über das Runde Moor bis zum Mastbruch und weiter zum Steinberg vorgesehen, außerdem die Grabenöffnung (Hornbekl), sowie die Durchführung von Maßnahmen im Dorfzentrum zur Verkehrsberuhigung an der B 404 und der Erhalt der alten Bausubstanz, der Grobbäume und der Grünfläche im Dorfzentrum.

Die Auswirkungen der Planung auf das Ortsbild im Ort und in Hinblick auf die Lage Hohenhorns im Landschaftsraum, auf die gestalterischen Möglichkeiten innerhalb und außerhalb des Ortskerns, und auf die Gesundheit der Einwohner der Gemeinde Hohenhorn ist derart massiv, dass die Rechte der Gemeinde Hohenhorn erheblich verletzt sind. Es ist nicht erkennbar, inwieweit im Rahmen des Abwägungsgebotes auch Interessen der Gemeinde Hohenhorn in die Planungen eingeflossen wären. Insbesondere wurde dieses Abwägungsgebot auch dadurch verletzt, dass die Auswahl der Vorzugstrasse von vorn herein sehr auf das Gebiet der Nachbargemeinden der Stadt Geesthacht eingeschränkt wurde, obwohl der damals gültige Bebauungsplan der Stadt Geesthacht Flächen für eine Ortsumgehungstrasse vorhielt. Den ursprünglich vom LBV erklärten Vorbehalt gegen die

Überplanung dieser Fläche durch die Stadt Geesthacht lieg der Planungsträger aus nicht nachvollziehbaren Gründen fallen.

Auch wurde - letztlich aus Kostengründen - nicht die umweltverträglichere Variante 1.1. gewählt. Dadurch wurde der Einschnitt entsprechend der Variante 2.1. am Geesthang rund 100 m weiter westlich gelegt und im weiteren Verlauf der Trasse mehr Fläche auch der Gemeinde Hohenhorn beansprucht, da auf dem Gemeindegebiet Hohenhorns von beiden nur untersuchten Varianten noch ca. 65 m weiter nach Norden abgewichen wurde.

### Innerörtliche Belange

Hohenhorn mit dem gesamten Ortskern westlich und östlich der B 404 besteht aus einer historischen Siedlungsform (Hautendorf) mit Baudenkmalen und sonstiger erhaltenswerter Bausubstanz und Ensemblewirkung, die ungestört bleiben sollte. Also insgesamt sehr hohe Raumverstände - wäre denn der Ortskern Hohenhorns im Untersuchungskorridor enthalten.

Hohenhorn hat eine den Ortskern strukturierende Ortsgestaaltungssatzung, um das Ensemble zu erhalten. Leider sind Bebauungspläne für Wohnbebauung für Freiflächen im Ortskern längs der B 404 nicht mehr möglich, wenn die Verkehrsbelastungen weiter ansteigen. Die prognostizierten Zunahmezahlen an Verkehr im Ortskern von Hohenhorn, davon ein ganz erheblicher Anteil Schwerverkehr, beeinträchtigen die Möglichkeiten der Gemeinde Hohenhorn für jegliche Planungen im Ortskern.

Das letzte Lärmschutzgutachten, welches die Gemeinde Hohenhorn im Jahre 2012 hat erstellen lassen, kommt bei Verkehrszahlen von bereits damals über 8.400 Kfz/24h zu dem Ergebnis, dass Bauaktivität im Ortskern nur noch eingeschränkt möglich ist. Die Lärmorientierungswerte für Dorfgebiete von 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts in einem Abstand von 31 Metern tags und 45 Metern nachts zur Straßenmitte der Dorfstraße, und die Emissionsgrenzwerte für Dorfgebiete zur Straßenmitte der Dorfstraße sind bereits jetzt überschritten. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind aus Belegenheitsgründen nicht möglich. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen können nur durch Verlegung von schutzwerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite oder durch passiven Schallschutz geschaffen werden. Sämtliche schalltechnischen Eigenschaften der Gesamtkonstruktion Wand, Fenster und Lüftung müssen diesen Anforderungen des jetzt bereits geltenden Lärmpegelbereiches genügen.

Da allerdings die Schließung von Baulücken Vorrang hat vor der Ausweisung neuer Baugebiete auf der „grünen Wiese“, wie das Land es der Gemeinde völlig zu Recht vorliegt, wird de facto die innerörtliche Entwicklung Hohenhorns verhindert durch die verkehrlichen Folgen der Umgehungsstraße auf Hohenhorn.

Bei einer Zunahme des Verkehrs und auch des Schwerverkehrs durch das Planvorhaben werden dazu die gesundheitlichen Belange sämtlicher Einwohner an der Dorfstraße und in den bis auf mindestens 125 Meter angrenzenden Bereichen massivst geschädigt.

Die Gemeinde Hohenhorn hat bei der Umliebestimmung 2009 und im Gebietsentwicklungsplan von 2001 bereits auf die verkehrliche Situation, und in Hinblick auf jegliche Ortsumgehungen von Geesthacht stets darauf hingewiesen, dass Voraussetzung immer auch eine Ortsumfahrung für den Ortskern von Hohenhorn sein müsse. Selbst wenn eines fernem Tages einmal die A 21 östlich von Hohenhorn Verkehr aus dem und in den

Realisierungszeiträume entstehen, immer aber mit sehr erheblicher Mehrbelastung für Hohenhorn. Die Absichtserklärung, die A25n/B5n einheitlich zu bauen, reicht der Gemeinde Hohenhorn nicht aus. Dies gilt insbesondere aufgrund der Tatsache, dass zunächst mit dem Bau der A25n bis zur B 404 begonnen werden soll. Der Ausbau der B5n wäre aber unter dem Aspekt des bevorstehenden Rückbaus des KKW Krummel aus Sicht der Gemeinde Hohenhorn zeitlich vorzuziehen, um die jahrelangen daraus resultierenden Schwerverkehrslinien aufzulösen, die sonst zwingend durch Geesthacht müssen.

### Außerörtliche Belange

Die Sichtachsen auf das Dorf mit Kirche und Lindenkranz werden aus Richtung Geesthacht komplett abgeschnitten. Bereits der Name unserer Gemeinde (Ursprünglich: Ad Cornu) weist auf die Höhenlage hin. Mit über 70 m im Bereich des Ortskerns liegt Hohenhorn ca. 15 m höher als der Ortsbeginn Geesthacht an der B 404. Hohenhorn war wegen der hohen Lage Messpunkt des Gaußschen Koordinatensystems und auf dem deutschen 10-Mark-Schein namentlich abgebildet. Die Hohenhorner Kirche war lange die Mutterkirche der Kirchengemeinden auch von Besenhorst und Dürneberg. Damit wird nicht nur das Landschaftsbild völlig verschandelt, sondern die auch landschaftlich ja visualisierte geschichtliche Entwicklung der gesamten Region rund um Hohenhorn ausgelöscht. Auch eine teilweise Eingrünung ändert nichts daran, dass die natürlichen Höhenlagen der Landschaft so verändert werden, dass die Sichtachsen zerschnitten sind. Zum Denkmalschutz gehört es, das Denkmal in seiner Authentizität, Identität und Individualität am historischen Ort zu erhalten (UL 1, S. 139). Auch unter diesem Gesichtspunkt ist eine Stellungnahme des Denkmalschutzes einzuholen: wenn bei der Ausweisung von Windkraftgebieten in Teilen des Kreises Ausweisungen wegen des sonst gestörten Blicks auf denkmalgeschützte Kirchen unterblieben bereits im 1. Regionalplannentwurf Windkraft (z.B. Büchen-Pötrau), gilt dies u.E. in Hinblick auf die Sichtachsen auf die Hohenhorner Kirche auch für auf Dämmen gelegte Autobahnen und diese hoch überquerende Brücken.

Hohenhorn ist insbesondere an den Wochenenden ein Ziel für diverse radfahrende Ausflügler von und nach Geesthacht. In den Sommermonaten befahren sehr viele Radfahrer zusätzlich die B 404 aus Richtung Geesthacht kommend, um – teilweise mit Kindern – auf den Selbstpfadfeldern des Hohenhorner Erdbeerhofes Erdbeeren zu pflücken. Allen Radfahrer, worunter sich ja im Sommer auch viele Hohenhorner Schüler befinden, die die weiterführenden Schulen in Geesthacht mit dem Fahrrad anfahren, wird auf der B 404 durch das zu überwindende Brückenbauwerk mit 2 Kreiseln die Bewältigung ihrer Strecken mit dem Fahrrad unnötig erschwert. Auch der Sicherheitsgedanke für die Hohenhorner Schulkinder spielt aus Sicht der Gemeinde hier eine Rolle.

Aufgrund der Planungen ist die Gemeinde gehindert, eine Renaturierung des „Langemoor“ entsprechend dem Landschaftsplan so vorzunehmen, dass mittelfristig keine „Inselösung“ entsteht. Denn südlich des Langemoor ist die B 5n verzeichnet und in den Übersichtsplänen insb. zum Verkehr nördlich vom Langemoor die geplante A 21 im weiteren Bedarf.

Ausgleichsflächen werden für Wohnungsbau und planerische Entscheidungen für den Ortskern benötigt. Die für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Flächen werden durch die überdimensionierte Planung zu Lasten der Gemeinde geschmälert.

Durch die geplante Trasse auf dem Gemeindegebiet Hohenhorn sind wertvollste landwirtschaftliche Flächen einer weiteren landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Da es sich bei den in Anspruch genommenen Flächen um solche handelt, die beregnet werden können,

was auf den meisten anderen Flächen nicht möglich ist, werden höchst wertvolle landwirtschaftlich genutzte Flächen der Autobahn geopfert. Die in den Flächen südlich der Fahrendorfer Chaussee (in den Planunterlagen durchgängig fälschlich als „Drumshorner Straße“ bezeichnet, die aber im Ortskern liegt) von Landwirten eingebrachte Bergungsanlage wird zerstört und funktionslos, auch für die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen. Dies hat erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen für die Landwirte in Anbetracht auch der klimabedingten Veränderungen mit zu trockenen Sommern wie im Jahr 2018.

Ersatzflächen für die Vollerwerbslandwirte in Hohenhorn gibt es in erreichbarer Nähe nicht. Die Gemeinde Hohenhorn legt Wert darauf, weiterhin Vollerwerbslandwirte im Ort wirtschaften zu haben, und nicht nur „Resthöfe“.

Die geplante Ortsumgehung für Geesthacht ist direkt an der Geesthachter Gemeindegrenze auszuführen, was auch möglich ist. Der übermäßige Verbrauch und die Zerschneidung von Flächen der Gemeinde Hohenhorn ist mit der vorliegenden Planung allein zu Lasten der Gemeinde Hohenhorn erfolgt, ohne dass eine zwingende Notwendigkeit für diesen Trassenverlauf und die Ausgestaltung als Autobahn erkennbar wäre. Ferner widerspricht diese geplante Trassenführung und die nicht erforderliche Ausgestaltung teilweise als Autobahn dem erklärten Ziel des Bundesgesetzgebers und auch des BWVP, möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst wenig Zerschneidung freier Gebiete durch den Straßenbau vorzunehmen.

Der „Gelenkpunkt“ an der B 404 Ost wurde willkürlich sehr nördlich gewählt. Bei jeder Umführung wäre die ja überall querende B 404 ein „Gelenkpunkt“. Weder hätte es dazu einer Verlegung noch 65 m weiter nördlich bedurft, noch wäre eine Verlagerung der Trasse um 100 m südlich ausgeschlossen.

Die Hornbek wurde während der Flurereinigung verrohrt. Die tiefe Lage der jetzigen Verrohrung dürfte mit dem damaligen Ausbau der B 404 zu tun haben, die durch die geplante Höherlegung sowohl der A 25 als auch der B 404 obsolet würde.

Die Gemeinde Hohenhorn hat ein Interesse daran, durch die Planungen nicht die Möglichkeit einer Wiederöffnung zu verlieren. Das ist jetzt aber der Fall. Die Trasse verläuft quer über die verrohrte Hornbek und mit dem RRB 2 soll nach aufwendiger Verlegung der Röhre eine Einleitung der Wasser des RRB 2 mit angenommenen 4 l/s erfolgen (UL 18.4).

Hier bestehen Bedenken in Hinblick auf die Qualität des eingeleiteten Wassers, denn auch wenn das RRB 2 mit Retentionsbodenfilter (für Regenwasser, nicht für hier vorliegendes Abwasser, UL 18.1 Seite 8) geplant ist, dürften doch zusätzliche Schadstoffeinträge in die Hornbek erfolgen und dann weiter in die Linau fließen. Auch die Hornbek soll als „Vorfluter“ zur Ableitung von Oberflächenwasser damit dienen (UL 18.1 Seite 3). Die Linau ist bereits hoch belastet. Zugleich erfolgen diese Planungen „unter der Voraussetzung einer weiterhin ausreichenden hydraulischen Leistungsfähigkeit der Vorfluter – da alle Gewässer, auch die Hornbek und der unbemannte verrohrte Graben, der ebenfalls zusätzlich angeschlossen werden soll, in die Linau fließen, hat der Planungsträger durch die Mehrmengen auch im weiteren Verlauf die Leistungsfähigkeit sicherzustellen, nicht aber der Gewässerunterhaltsverband. Die Planungsmenge des Drosselabflusses ab RRB 2 von 0,6l/s - ha) ist in Hinblick auf durch die Klimakrise bedingte Mehrmengen wie im Jahr 2017 zu überprüfen.

Die verbleibende Fläche zwischen der geplanten Trasse und dem Stadtrand Geesthachts erhält keine eigene Zuwegung von der B 404. Damit sind die Flächen möglicherweise kaum noch landwirtschaftlich von Nutzen, zumal sie nicht mehr beregnet werden können, können aber beispielsweise von der Gemeinde/den Grundstückseigentümern für den Fall des Baues der Umgehungsstraße auch keiner gewerblichen oder sonstigen Nutzung zugeführt werden. Diese Flächen liegen dann zwischen dem geschützten Knick an der Stadtgrenze Geesthachts, einer Dammlage der Autobahn und zwei Brücken am Ganner Weg und der B 404 in einem „Kessel“, was zudem auch mikroklimatische Auswirkungen und Auswirkungen auf die Fauna haben wird. Auch bedingt die Ausgestaltung als Autobahn größere Abstandsflächen zur Straßentrasse und damit potenzielle Wertverluste.

Da derzeit nicht absehbar ist, ob mit diesen Voraussetzungen eine landwirtschaftliche Nutzung sinnvoll und auskömmlich auf diesen Flächen erfolgen kann, verlangt die Gemeinde Hohenhorn eine Planung, die die Option einer direkten Zuwegung von der B 404 in diese Fläche planerisch auch offen hält. Das ist derzeit nicht der Fall.

#### B 404

**Die Gemeinde Hohenhorn lehnt die Quervergängerung der Ortsumgehung mittels einer auf eine Brücke hochgelegten B 404 ab.**

Angemessen ist eine tiefere Absenkung der A 25n unter der B404 aufgrund hoher Grundwasserstände nicht möglich (ULI Erläuterungsbericht, S. 75). Den weiteren Planunterlagen ist hier ein hoher Grundwasserstand jedoch nicht zu entnehmen.

Soweit im Brückenverlauf 2 Kreisel mit einem Straßendurchmesser von 45 m errichtet werden sollen, und zugleich ein Radweg einseitig an der Ostseite neben den Kreiseln über die Brücke führen soll, wird das Bauwerk in der Höhenlage/Breite unüblich mächtig. Da hier ein Ende der Autobahn vorgesehen ist, reichen ebenerdige Zufahrten ohne Höheerlegung der B 404 wie z. B. jetzt Jahrzehntelang am Ende der jetzigen A 25 aus, wenn es eine Ampelanlage gibt. Diese wäre bei dem angenommenen Verkehr von 16.200 KFZ auf der Autobahn und 11.400 KFZ aus Richtung Norden bzw. Süden völlig ausreichend. Alternativ käme ein ebenerdiger Kreisel an der B 404/A 25 in Betracht, um alle Verkehre landschafts- und umweltschonend zu verteilen. Der Umgehungsverkehr von Geesthacht könnte vortrittsberechtigt im Kreisel geregelt werden.

Vermieden würde damit auch eine schwer von Radfahrern zu bewältigende Steigung. Immerhin wird hier Radlern eine höhere Steigung zugemutet als man sie Kfz zumuten möchte.

Die Radfahrer fahren zwischen der Fahrbahn und einer kombinierten Kollisions- und Irritationschutzsicherung, die allein eine Höhe von 4 m über Gradienten haben soll (UL 5 Blatt 4, 5, 4, 1), sind also psychologisch über die Maßen „bedrängt“ zwischen KfZ und der Wand. In Richtung Geesthacht folgen unmittelbar neben dem Radweg weitere 100 m einer 4 m hohen Kollisionswand (UL 5 Blatt 4, 12, 1 und 12, 2). Da auch Hohenhorner Schüler per Rad zu den weiterführenden Schulen nach Geesthacht fahren, und überhaupt der Radverkehr (auch von Erholungs-suchenden) nach Norden stark zugenommen hat, und weil umweltfreundliche Mobilität mittels Rad gestärkt werden soll, ist diese Erschwerung für Radfahrer nicht hinnehmbar.

Das Landschaftsbild wird mit der geplanten B 404-Brücke entscheidend zerstört. Hohenhorn liegt in Ortskern wesentlich höher als der Ortseingang Geesthachts. Eine Sichtbeziehung zu

Hohenhorn wird optisch durch das überflüssige Brückenwerk zerstört. Auch werden Sichtachsen von Hohenhorn in Richtung Geesthacht als Mittelzentrum völlig aufgehoben.

Mit den aufsetzenden kombinierten Kollisions- und Irritationschutzsicherungen beidseitig auf der Brücke und der ja auf einem Damme geplanten Autobahn erreicht das Bauwerk eine Höhe von rund 11 Metern insgesamt.

Durch den geplanten Bau der Brücke werden etliche Straßenbäume und intakte Knicks westlich der B 404 zerstört, nur um dann wieder Anpflanzungen vorzunehmen, die jahrelang wachsen müssen, bis sie die Höhe erreichen, um zusammen mit den Kollisions- und Irritationseinrichtungen auf dem Brückenwerk die Fiedermäuse zu veranlassen, über die Brücke und nicht neben der Brücke zu fliegen.

Ferner wäre das RRB 2 unterhalb der Rampen mit einem Amphibientunnel zu versehen. Wegen der wandernden Amphibien auch vom Karskoll hat die Verkehrsaufsicht Tempobegrenzungen auf 30 km/h auf der Fahrendorfer Chaussee nachts im Herbst und Frühjahr angeordnet.

Einleitstelle ES2 des Regenrückhaltebeckens 2 in das „unverlegte Gewässer“ 1.6.2. „: Ebenso, wie das Gewässer 1.6.3 auf dem Gemeindegebiet Hamwarde wieder geöffnet wird aus Anlass der Baumaßnahme, verlangt die Gemeinde Hohenhorn für die Hornbeck ebenfalls weitgehende Öffnung als Lebensraum für Amphibien auch unter dem Bauwerk der hochgelegten B 404 hindurch. Spätestens ab der Einleitstelle könnte das Gewässer geöffnet werden und offen unter der höher gelegten B 404 hindurchfließen (vgl. Unterlagen 05 Blatt 04 und 05). Die Gemeinde Hohenhorn hat mit der vorgelegten Planung keine Chance mehr, dieses verrohrte Gewässer zu öffnen und zu renaturieren im Rahmen der Gewässerunterhaltung und -renaturierung durch den Gewässerunterhaltungsverband Linau. Derartige Maßnahmen sind Europäische Vorgaben und werden mit Mitteln der EU nach und nach umgesetzt.

Die Anpassung der 110 kw-Leitung erfordert sehr hohe neue Masten, die nicht nur ebenfalls das Landschaftsbild stören, sondern auch Wartungen erschweren und Folgekosten verursachen. Erforderlich wird diese kostenintensive Höheerlegung ebenfalls nur deshalb, weil die Leitung die dort über eine Brücke geführte B 404 kreuzt.

Etwas unklar bleibt nach dem Vergleich der Planzeichnungen mit den Texten, wo genau südlich der Autobahnauffahrt Geesthacht-Nord nun eigentlich die Umwidmung der B 404 zur Gemeindestraße beginnen soll. Die Gemeinde Hohenhorn ist jedenfalls nicht damit einverstanden, die Wegebaulast für ca. 30 m Straße am Ortsrand von Geesthacht zu erhalten. Weder sind die Kapazitäten noch die finanziellen Mittel vorhanden, hier ein Stückchen Gemeindestraße zu unterhalten. Ggf. sind die Planzeichnungen zu präzisieren.

#### Verlegung der Wirtschaftsweg

In Hinblick auf die südlich der B 5n gelegenen Fläche ist eine Erreichbarkeit nur noch über die B 404 und Geesthachter Stadtgebiet für die Landwirte möglich. Die südlich der A 25n gelegenen Flächen sind nur noch über das Brückenbauwerk Ganner Weg anzufahren. Daher entstehen zeitintensive und kostenträchtige sehr große Umwege. Auch Sicht der Gemeinde Hohenhorn sollte eine direkte Zuwegung von der B 404 aus für die Flächen südlich der A 25n geschaffen werden.

**Verkehrsuntersuchung und damit zugleich Schallimmissionspegel in Hohenhorn**

**Fledermäuse:** Die Fledermausflugstraße Nr. 6 im Zuge der B 404 wird mit Hilfe der Straßenbrücke (Bauwerk Nr. 05.5U) auf dieser mit einer kombinierten Irritations- und Kollisionsschutzleinrichtung über die BAB A 25 geführt. Die strukturgebunden fliegenden Arten der Fledermausflugstraße Nr. 7 werden dahin „umgelenkt“ (Distanz 400 m). Die nicht strukturgebunden fliegenden Arten der Fledermausflugstraße Nr. 7 sollen durch die Anlage eines Hop-over vor dem ja stark erhöhten Tötungs- und Verletzungsrisiko angeblich geschützt sein. Die Umleitung der Fledermausflugstraße Nr. 7 wird mit Hilfe einer Kollisionsschutzleinrichtung und eines Hop-over über die B 404 geführt (UL 9.3., S. 53, 54). Ohne genaue Daten zu vorkommenden Arten, Jagdrevieren etc. reichen aber diese Maßnahmen nicht aus, schon gar nicht während der Bauphase und des jahrelangen Wachstums der nur 4 (!) als hop-over geplanten, und bei Pflanzung nur rund 5 m hohen Bäume.

Offenbar wird unterstellt, dass AUF der Brücke B 404, über die die Fledermäuse ja gebündelt fliegen sollen, kein Autoverkehr herrscht, und dort oben also Schutz vor Tötung, Verletzung, Blendung und Lärm gegeben ist (VR 21 AR). Davon kann in Anbetracht der Verkehrsstrahlen auf der B 404 nicht ausgegangen werden, so dass hier die Fledermäuse der Flugstraßen 6 und 7 sogar gezielt dem Tötungsrisiko ausgesetzt werden.

Kollisionsschutzwände als Querungshilfen für Fledermäuse werden auch in der Rechtsprechung meist als nicht ausreichend erachtet, um die Tötung von Individuen zu vermeiden.

Das geschützte Vogelvorkommen auf den Hohenhorner untersuchten Flächen ist sehr unvollständig erfasst.

**Braunknechtchen** Die Abtrennung des Brutplatzes nördlich der Mercatorstraße führt zu einer Abtrennung des Revier-Kernbereiches von der Umgebung. Bei Reviergrößen der Art um 3 ha führt dies aller Wahrscheinlichkeit nach zur Aufgabe des Brutplatzes. Da es sich um eine inzwischen sehr seltene Art handelt, kann der Verlust jedes Brutplatzes zum Erlöschen der lokalen Population führen, da das Risiko besteht, dass ein kritischer Wert für die Mindestgröße jener Population unterschritten wird. Für diese Art sind bisher jedoch weder Vermeidungs-, noch CEF- noch FCS-Maßnahmen vorgesehen. Diese sind darzustellen und ihre Wirksamkeit nachzuweisen.

**Kiebitz** Der Ausgleich für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor Ort ist in der Planung nicht vorgesehen. Entsprechende Maßnahmen sind darzustellen und ihre Wirksamkeit nachzuweisen. Im Jahr 2014 wurden nördlich des Gewerbegebietes Mercatorstraße zehn Brutpaare des Kiebitz und sogar zwei Brutpaare des Sandregenpfeifers. Bei einer für Offenlandarten günstigen Bewirtschaftung bieten die Ackerflächen also offensichtlich hohes Potenzial für Brutvögel. Die Bewertung als Bruthabitat ist damit deutlich höher einzuschätzen als in der vorliegenden Untersuchung.

Wegen später Auftragsvergabe begann die jüngste Brutvogelkartierung erst am 11.04.2016 und endete am 23.06.2016. In 2017 fand je eine Begehung am 28.02. sowie am 01.03. statt. Der März, in dem der Kiebitz seinen Brutplatz einnimmt, ist damit nicht abgedeckt. Die Brutvogelkartierung für den Kiebitz sollte nachgeholt werden.

**Amphibien:** hier fehlt die Ermittlung der Wanderrouten in die Landlebensräume. Durch die Ausklammerung des Karlsolis in Hohenhorn, aber auch der Teiche im Bistal sowie Fahrendorf ist der Untersuchungsraum zu klein gefasst. Dies gilt besonders, weil

Metapopulationsbeziehungen bestehen (vgl. UL 19.5.1, S. 72). Ferner wurden nur mittlere Distanzen zugrunde gelegt, nicht die tatsächlichen Lebensraumdistanzen (UL 19.5.1, S. 82).

**Dachs:** Hier sind die Reviere unvollständig erfasst, da auch auf Hohenhorner Gebiet 1 Dachs nachts beispielsweise die Fahrendorfer Chaussee östlich Fahrendorf quert.

## **Brandschutz**

Die Gemeinde Hohenhorn will sichergestellt wissen, dass die Stadt Geesthacht alle Belange des Brandschutzes und auch des Rettungswesens auf der neuen Trasse übernimmt. Die Gemeinde Hohenhorn ist gar nicht in der Lage, die Voraussetzungen zu schaffen und Investitionen zu tätigen, die Einsätze an einer Autobahn nach sich ziehen.

## **2. Weitere Einwendungen als Trägerin öffentlicher Belange**

**UL 19.4 Plausibilitätsprüfung:** Es gilt nach § 74 UVPG die Anwendung des UVPG a. F., weil der scoping-Termin am 30.03.2004, also vor bald 15 Jahren, stattfand. In der seit 2017 geltenden Neufassung wurde das Schutzgut „Fläche“ in den Katalog der Schutzgüter nach § 2 (1) UVPG eingeführt, um den Flächenverbrauch von Vorhaben in der UVP stärker zu akzentuieren. Das Ausmaß der Flächeninanspruchnahme erhält ein wesentlich stärkeres Gewicht im Hinblick auf die Umweltauswirkungen eines Vorhabens. Zudem erhielt auch die Anfalligkeit des Vorhabens für die Folgen des Klimawandels sowie das Zusammenwirken der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen mit den Umweltauswirkungen anderer Vorhaben ein neues bzw. stärkeres Gewicht. Auch eine Diskussion der Nichtdurchführung eines Vorhabens („Nullvariante“) wird fortan explizit als Inhalt des UVP-Berichtes benannt. Es fehlt bei der überprüfenden Aktualisierung der UVS eine Betrachtung dieser Aspekte komplett. Dies gilt ganz besonders mit der Ausgestaltung als vierstellige Autobahn A25n für 16.200 KtZ/24 h.

**UL 19.4 Plausibilitätsprüfung, S. 4:** Der ursprünglich wegen der geplanten Anbindung an eine Elbquerung Ost größer gefasste Untersuchungskorridor wurde deshalb nicht weiter zugrunde gelegt, weil die geplante Verkehrsverbindung (durchgängige A 21 von A 1 bis A 250) „zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verfolgt wird“. Dies steht in klarem Widerspruch zu allen verkehrlichen Aussagen zu Wirkung und Zweck des ersten Autobahn-Teilstücks, benennt aber zugleich deutlich ein Hohenhorner Problem mit der Planung.

### **Großbrücke am Geesthang:**

**UL 19.4 Plausibilitätsprüfung, S. 12:** Da ja kein Anlass besteht, die extrem hohe Bedeutung der Quellwald-Flächen im Geesthang herabzustufen, die diese ja u.a. auch für das Grundwasser haben, darf nicht ausgerechnet dieser Bereich durch eine Trasse tangiert und geschädigt werden. Zunächst einmal ist die Wirkung dieses großen (UL 9.4 S.4/5: 1,19 ha, UL 19.5.2, S. 37-2019 qm, UL 19.1 LPB\_1\_S. 145: Totalverlust: 1994 qm, ansonsten: 275 qm?) Quellwaldes in Hinblick auf Grundwasser und die Vernässung der südlich angrenzenden geschützten Wiesen und Niedermoore genau zu untersuchen. In nur einer Karte (Detailausschnitt 1:2000 in UL19.1-BP-Bestand und Konflikt.1) finden sich jedoch 2 eingekreiste Pfeiler mitten im Quellwald. Die Waldgrenzen auf dem Hang als Anhaltspunkt für den genauen Verlauf der Trasse auf den diversen Karten bestätigten diese Darstellung auch. Leider gibt es in den UVS-

Wie wird dieser Agglomeration von Schutzgütern Rechnung getragen? Durch bloße Aufforstungen in Hamwarde?

Der Wanderweg, vom Bistal kommend und nach Geesthacht führend, ist zerstört. Der Kirchensteig nach Besenhorst ist damit ebenfalls zerstört.

Wildunfälle unter der Grobbrücke an B 404/ L 208 sind vorprogrammiert, wenn Tiere (und menschliche Wanderer) einzig am schrägen Hang unter der Grobbrücke noch queren können und sollen.

Aus Sicht der Gemeinde Hohenhorn sind Zwangspunkte im Hang als strengstens geschützte und NICHT ersetzbare oder ausgleichbare Biotope ebenso wichtige „Zwangspunkte“ für Planungen, wie es der Anschluss an die A 25 auch ist. Dies muss dann strablenplanerisch gelöst werden. Eine Zerschneidung des Hangs wäre daher deutlich weiter östlich, und dann eben notfalls „schleifend“, aber in jedem Fall komplett getunnelt, durchzuführen. Die Trasse zerschneidet dann auch nicht mittig mit größtmöglichen Flächenverbrauch die sehr wertige Fahrendorfer Knicklandschaft mit sehr hohen Raumwiderständen, sondern könnte östlich an der Knicklandschaft am Rand des wesentlich weniger wertigen Nadelwaldes vorbei geführt werden. Kfz-Verkehren sind langgestreckte Kurven auch mal zuzumuten, die Sicht für Autofahrer bleibt immer weit genug und mit über 220 m auch bei Trasse 2.1. sichergestellt.

**Brückenwerk „Heckenbrücke“ Gammer Weg:** Hier beträgt die geplante Steigung mehr als 6 %, viel für landwirtschaftliche Maschinen, zu viel für Radler und Kleinsäger und „sonstige“ Kleintiere, die die Brücke „mit nutzen“ sollen. Auch soll der Landesbetrieb die Unterhaltungspflicht für die beidseitigen 4 m breiten Hecken auf der Brücke erhalten. Was für Vorgaben entstehen hinsichtlich der Pflege der „mittelfristig tunnelartigen“ Anlage oben auf der Brücke (UL 9.3, S. 49)? Wie hoch muss die pflanzliche Tunneldecke oben auf der Brücke ausfallen, damit z. B. Mährescher darunter durchkommen? Inwiefern werden nur über den Gammer Weg die landwirtschaftlichen Fahrendorfer und Hohenhorner Flächen südlich der Trasse erschlossen. Wenn die Ausgleichsplantation auf der Brücke mit 4 m Breite dicht sein soll und sämtliche Leitpflanzungen am Brückenrand vor Betriebsbeginn bereits voll funktionstüchtig sein müssen, muss dieses Brückenbauwerk mit den Leitpflanzungen ebenfalls als CEF-Maßnahme ausgeführt werden.

Wie wird die „Jagdruhezone von 20 ha (1)“, deren Lage um den Gammer Weg herum unklar ist, begründet? Sollen die südlich der Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Fläche in der Begabung eingeschränkt werden und Künftig als Rückzugsort für Rehe und Wildschweine dienen? Wer entscheidet dann Wildschäden? In welchem Bereich dürfen künftig landwirtschaftliche Gerätschaften nicht mehr „abgestellt“ werden (UL 9.3, S. 50) und wer ordnet dies an und überwacht dies? Was bedeutet bei der Bewirtschaftung der Flächen das Verbot des „Abstellens der Gerätschaften“ für die Landwirte konkret?

Übrigens wird der Gammer Weg seit Jahren im Sommer verstärkt von Radfahrern aus Geesthacht genutzt, die dort nach Wentorf und Hamburg-Bergedorf zur Arbeit radeln. Sie fahren dann weiter an Fahrendorf vorbei Richtung Norden, um dann nach Westen in den Gemeindevorbundsweg Hohenhorn-Kröppelshagen durch den Sachsenwald zur B 207 zu fahren. Gerade wegen dieser vielen aus Geesthacht kommenden Radler wurde der Weg zwischen Hohenhorn und Kröppelshagen durch den Wald aufwendig saniert. Für Radfahrer ist die Steigung an der Überführung Gammer Weg untauglich.

**Die „Bis“** wird (nur) in UL 18.1 Seite 4 als „künstlich angelegter Entwässerungsgraben“ hin zum Fließgewässer Knollgraben bezeichnet. Die Bis ist ein Fließgewässer. Nach UL 18.1 Seite 5 soll für die Zeit der Bauarbeiten die Bis, die mit DN 800 unter der jetzigen A 25 durchgeführt wird, „zurückgebaut“ und dann anschließend „neuerichtet“ werden. Da die Bis ein Fließgewässer ist, muss sie konstant durchlässig bleiben. Zusätzliche Schadstoffeinträge in die Bis sind besonders zu prüfen, weil die chemische Beschaffenheit des Grundwasserleiters dort bereits jetzt extrem schlecht ist.

**Haselmaus:** Die gesamte Trasse verläuft durch ein Schwerpunktvorkommen (UL 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S.13, 134). Ca. 60 Haselmausreviere sollen umgediebt werden weil Haselmause in 9.034,85 m Knicks und 11.29 ha Wald (am Geesthang) durch den Bau der Trasse betroffen sind. Es kann nicht sichergestellt werden, dass alle Individuen bei Fall- und Rodungsmaßnahmen entdeckt werden. Durch das Vorhaben werden somit artenschutzrechtliche Verbotstrabstände ausgelöst.

Auch stellt sich die Frage, ob die „Besiedelungsbündelung“ der Haselmause auf ca. 6 ha in einer neuen Anpflanzung von Sträuchern in der Gemeinde Kröppelshagen-Fahrendorf im Gegensatz zu der jetzt im gesamten Trassenverlauf vorkommenden flächigen Besiedelung wegen der Insektizid-Ausgleichsfläche einen „Zoo-Effekt“ auslöst, und die Verbreitung von Haselmäusen allein dadurch eingeschränkt. Ferner darf diese Ausgleichsfläche dann ja auch künftig nicht verwalden, was durch Unterhaltung durch den Bund oder das Land sicher zu stellen wäre. Wohin sollen die Haselmause abwandern, wenn die Population zu dicht oder das Nahrungsangebot zu gering wird? Wie soll die populationsgenetische Austauschlichkeit sichergestellt werden (vgl. UL 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S.33).

**Fledermäuse:** hier wurden diverse bedeutende Flugrouten nachgewiesen, mit der Habitatanalyse 2016 aber nicht ausreichend dazugehörige Daten zu Jagdreviere, Wochenstuben-, Schlaf- und Balzquartieren und Trinkgewässern sowie Tagesverstecken und Bäumen und Gebäuden als Quartierverbund ermittelt. Damit ist nicht auszuschließen, dass geschützte Lebensstätten durch die Planung zerstört werden, da sie nicht konkret genug ermittelt wurden. Fledermäuse haben eine stark traditionelle Lebensweise und keine flexible. Daher ist auch nicht auszuschließen, dass durch bloße Zerschneidung der Lebensräume diese Lebensräume komplett wegfallen. Einige Fledermausarten selektieren ihre Beute durch Echolotung UND daneben teilweise akustische Ortung. Daher werden in Jagdreviere unverfärrte Habitate benötigt. 8 Jagdgebiete werden komplett überbaut.

Diesen Erfordernissen werden die Schutzeinrichtungen nicht vollends gerecht. 14 Arten wurden nachgewiesen auf 26 bedeutenden Flugrouten. Die Trasse zerstört komplett alle 8 entdeckten Jagdgebiete. Deshalb wird den Fledermäusen ein bloßes „Ausweichen“ in andere Jagdgebiete zugemutet, obwohl durch die Zerstörung der Jagdgebiete es auch zum Funktionsverlust für Ruhe- und Brutstätten in Folge dann kommen kann (UL 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S.29, 30) Kleiner und Großer Abendsegler sowie Zweifarbfledermaus erhalten keine Schutzmaßnahmen. Die licht- und lärmempfindlichen Arten sollen nur durch Verzicht auf Nachtarbeiten für 7 Monate im Jahr geschützt werden (UL 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S.31).

**Feldlerche** Die Ausgleichsmaßnahmen für die Feldlerche sind in der Nähe von Ratzeburg. Damit kann nicht von einem Erhalt der lokalen Population ausgegangen werden kann. Die betroffene Population wird verkleinert oder erlischt. Für 10 Brutpaare wird dies in Kauf



**Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** sind nicht geeignet, Verbotstatbestände zu kompensieren. Lebensbereiche sind auch dann relevant beschädigt und der Verlust ist nicht kompensierbar, wenn rein grundsätzlich für Tiere zwar eine Ausgleichmöglichkeit besteht, diese aber z. B. aus Konkurrenzgründen nicht in Betracht kommt oder aber in einen nicht geeigneten Ausweichraum führt. Dies wurde nicht ausreichend untersucht.

**Bauzeitliche Beschränkungen** sind nicht per se geeignet, die baubedingte Tötung von Tieren zu verhindern, da klimabedingt sich die Lebensrhythmen vieler Tiere geändert haben. Zudem wurden z. B. Winterhabitate der Fledermäuse nicht konkret untersucht und es steht zu befürchten, dass bei den Rodungen übersehene Haselmäuse getötet werden.

Aussagen zu steigenden betriebsbedingten Lichtmissionen, z. B. durch reflektierende Schilder, Warnblinkanlagen etc., und Scheuchwirkung durch bewegte Bilder in ihrer Auswirkung sind unvollständig. Ausschilderungen an Autobahnen müssen schließlich ein sehr großes und hohes Format haben. Dies gilt insbesondere für den Bereich Geesthang und in Höhe Autobahnkreuz Geesthacht-Nord. Die 14(!) vorgesehenen Kollisions- und Irritations-schutzeinrichtungen auf der rd. 10 km langen Trasse (UL 19.2 Tab. 3 S.6/7) zum Schutz der Fledermäuse verhindern nicht zuverlässig die Tötung von Fledermäusen und nächtlichen Beutegreifern.

**Maßnahme V 2 Ar** (UL 9.3, S. 12/13): Der Verzicht auf Nachtaustellen ändert nichts daran, dass alle Jagdreviere während des Baues bereits zerstört sind.

**Maßnahme V 2** (UL 9.3, S. 15): Der Torfashub und damit die Vernichtung von Torfböden ist in der CO 2-Bilanz des Vorhabens bislang nicht bewertet.

**Maßnahme V 4** (UL 9.3, S. 16/17): Durch die nach Baufeldräumung vorgesehenen Maßnahmen entsteht für die wiederherzustellenden 22,3 ha Ackerland durch die „Tiefenlockerung“ unterhalb des zunächst abgetragenen Mutterbodens ein in Hinblick auf Mikroorganismen völlig veränderter Boden. Auch die Bepflanzung mit Leguminosen für 1 – 3 (7) Jahre ändert hieran nichts. Wer entscheidet, ob 1 Jahr oder 3 Jahre im Anschluss an die Wiederherstellungsmaßnahme hier keine landwirtschaftliche Nutzung stattfinden kann? Ruderalfuren sind keine Grünlandfuren. Insbesondere in der Fahrendorfer Knicklandschaft gibt es Weiden, die ökologisch offenbar nicht wiederhergestellt werden. Vernichteter Wald wird nur mit Haselmauslebensraum geeigneten Pflanzen bepflanzt.

**Maßnahme V 6** (UL 9.3, S. 21 ff): Druckmindernde Auflagen schließen eine dauerhafte Schädigung des Niedermoors nicht aus. Eine Wiederherstellung ist nicht möglich.

**Maßnahme V 12** (UL 9.3, S. 33 ff.): Zur Vermeidung des Austritts von wasserführendem Boden im Geesthang (Quellwald) soll während der Bauarbeiten eine Dichtschürze angelegt werden, womit die dauerhafte Absenkung des Schichtenwassers UND eine hydraulische Überbelastung der Straßenentwässerung und Vorfluter vermieden werden soll. Dies läuft leer, wenn in diesem Bereich Pfeiler stehen sollen und wegen der Abtragung des Hangs eine Böschung abgestützt werden muss. In einem Bereich von 46 ha (!) oder 250 m um die Großbrücke herum wird eine Jagdruhezone eingerichtet. Die Nutzung spontan entstehender Fußwege/Wanderwege unter der Großbrücke ist „mit Sperrern und Hindernissen zu unterbinden“. Was den Menschen WIRKSAM hindert, hindert auch Wild.

Wir bezweifeln, dass die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein und der Kreis Herzogtum Lauenburg die personellen und fachlichen Kapazitäten haben, alle Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der planerischen Vorgaben zu pflegen und zu unterhalten.

Hanna Putarken  
Bürgermeisterin