

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr
Postfach 7107
24171 Kiel

**Planfeststellungsverfahren nach § 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) für den
Neubau der A 25 / B 5 Ortsumgehung Geesthacht (Bau-km 0-392,5 bis Bau-km 10+587)
in den Gemeinden Escheburg, Kröppelshagen-Fahrendorf, Hohenhorn, Hamwarde und in der
Stadt Geesthacht (Kreis Herzogtum Lauenburg) einschließlich
Umweltverträglichkeitsprüfung**

hier: **Anhörungsverfahren 1. Planänderung**
Ihr Zeichen: **APV 28 - 533.32-A25-171, Malte Breiholz**
Bezug: **Schreiben vom 08. April 2021**
Unser Zeichen: **RZ 2018 – 427** Datum: **26.05.2021**

Sehr geehrter Herr Breiholz,
sehr geehrter Minister Dr. Buchholz,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Beteiligungsunterlagen danken wir und übersenden Ihnen 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, unter Aufrechterhaltung der Einwendungen aus Oktober 2018, fristgemäß mit folgender Stellungnahme zur 1. Planänderung:

Der BUND Landesverband Schleswig-Holstein lehnt das geplante Vorhaben auch in seiner veränderten Form 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 und um die Handlungsmöglichkeiten zukünftiger Generationen nicht einzuschränken.

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

Der BUND hat in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 25 / B5 vom 18.10.2018 sowie im mündlichen Erörterungstermin gemäß §140 Abs. 6 Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein bereits ausführlich dargelegt, warum die vorgelegten Projektpläne abzulehnen sind.

Der Vorhabenträger beruft sich darauf, lediglich für die Umsetzung des im BVWP 2030 als Projekt mit vordringlichem Bedarf aufgeführten Vorhabens verantwortlich zu sein. Seine Planungen beruhen auf Annahmen und Vorgaben aus dem BVM und man sei in „ständigem Austausch“ mit dem Minister für Wirtschaft, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herrn Minister Buchholz, um mögliche Veränderungen der Vorgaben zu berücksichtigen. Es sei jedoch nicht die Aufgabe des Vorhabenträgers zu beurteilen, ob die Planungen grundsätzlich geeignet seien, die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland zu erreichen.

Nach unserer Auffassung sind alle Personen und Institutionen dem Grundgesetz verpflichtet, sowohl bei der Aufstellung des BVWP 2030 als auch bei dessen Umsetzung. Sie sind auch verpflichtet, Bedenken hinsichtlich der Rechtmäßigkeit einer Maßnahme vorzutragen und ggf. die Maßnahme solange ruhen zu lassen, bis die Bedenken ausgeräumt sind. Im vorliegenden Fall mindestens, bis der BVWP korrigiert würde. In Zeiten einer existenziellen Krise reicht es nicht aus, sich auf Vorgaben und Annahmen aus dem letzten Jahrhundert zu berufen! Das Vorhaben bedarf nach Auffassung des BUND unter Beachtung der Maßgaben des Art. 20 a GG in seiner Auslegung durch das BVerfG einer Klimaverträglichkeitsprüfung.

Im Folgenden werden wir darlegen, dass auch die vorgenommenen Planänderungen in keinsten Weise geeignet sind, unzulässige Einschränkungen der Freiheiten und Handlungsmöglichkeiten zukünftiger Generationen zu verhindern.

Im Folgenden wird beispielhaft auf einige Veränderungen in der jetzigen Planung eingegangen und aktuelle Erkenntnisse eingebracht. Wir halten jedoch weiterhin unsere bisherigen Einwendungen vollumfänglich aufrecht.

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

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. Das BVerfG hat in seinem Urteil zur Verfassungsmäßigkeit des Klimaschutzgesetzes der Bundesregierung festgestellt, dass Grundrechte dadurch verletzt werden, dass die nach § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 bis zum Jahr 2030 zugelassenen Emissionsmengen, die nach 2030 noch verbleibenden Emissionsmöglichkeiten erheblich reduzieren und dadurch praktisch jegliche grundrechtlich geschützte Freiheit gefährdet ist. Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminde- rungslast in die Zukunft.

Der Gesetzgeber hätte Vorkehrungen zur Gewährleistung eines freiheitsschonenden Übergangs in die Klimaneutralität treffen müssen, an denen es bislang fehlt. Der Gesetzgeber darf einen ad Infinitum fortschreitenden Klimawandel aber nicht tatenlos hinnehmen. Vorschriften, die jetzt CO₂-Emissionen zulassen, begründen eine unumkehrbar angelegte rechtliche Gefährdung künftiger Freiheit, weil sich mit jeder CO₂-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringern; entsprechend wird CO₂-relevanter Freiheitsgebrauch immer stärkeren, auch verfassungsrechtlich gebotenen Restriktionen ausgesetzt sein.

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 offensteht – also 2021 noch 7 Jahre-, 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 nach nationalem und internationalem Recht geschützte Tier- und Pflanzenarten und Biotope aus, so dass auch hier bestehende Schutzziele nicht eingehalten werden können. Zahlreiche Arten werden nicht in der Lage sein, sich den veränderten Umweltbedingungen anzupassen 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, drohen 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! Die jetzt beschlossenen Veränderungen im Klimaschutzgesetz sind nicht geeignet, den Anstieg der Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Es fehlt auch weiterhin ein überprüfbares Konzept mit konkreten Maßnahmen, um die Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen.

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. Diese Straßen-Neubauprojekte sind Prestigeprojekte aus dem letzten Jahrhundert und der jetzigen Situation und dem heutigen Erkenntnisstand völlig unangemessen und lebensbedrohend kontraproduktiv. 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 21. Jahrhunderts 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 überbeuerte 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 u. a. durch die Verwirklichung des BVWP 2030 selbst gesetzte Klima- und Umweltziele und beeinträchtigt dadurch die Freiheit zukünftiger Generationen.

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" verlangte bis zum Jahr 2020 eine Senkung der CO₂-Emissionen um sechs bis acht Millionen Tonnen gegenüber dem Vergleichsjahr 2012. Faktisch haben die CO₂-Emissionen im Verkehr in den Jahren 2012 bis 2015 um zehn Millionen Tonnen zugenommen.

Der BVWP 2030 fordert bisher lediglich die Betrachtung von Luftschadstoffen. Angesichts der vorhandenen Klima- und Ressourcenkrise muss jedoch eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen von Straßenneubauten stattfinden, damit tatsächlich zu beurteilen ist, welche Auswirkungen unser Handeln auf die Möglichkeiten folgender Generationen hat.

Nach dem Urteil des BVerfG mehren sich aus allen demokratischen Parteien die Forderungen nach einer Neubewertung der Vorhaben im BVWP 2030.

Der BUND fordert den Vorhabenträger auf, das Planfeststellungsverfahren für die OU Geesthacht sofort zu stoppen, um nicht unumkehrbare Fakten zu schaffen, die die Spielräume der politisch Handelnden und der nächsten Generationen stark einschränken.

Im folgenden Abschnitt zum Flächen- und Naturressourcenverbrauch hat der Vorhabenträger darauf verwiesen, dass alle Bewertungen und Pläne den bisher üblichen Standards entsprechen würden und dass keine Gesamtbetrachtung der Auswirkung des Vorhabens erfolgen muss. Ebenso sei der Prognosehorizont bis 2030 völlig ausreichend.

Dass der Vorhabenträger den Prognosehorizont bis 2030 für ausreichend hält, ist aufgrund der weitreichenden Folgen der Prognose nicht nachvollziehbar.

Wir fordern angesichts der vorhandenen Arten- und Ressourcenkrise:

Die Auflistung des gesamten Naturressourcenverbrauchs für dieses Projekt – von der Gewinnung der Rohstoffe bis zu möglicher Entsorgung oder Wiederverwertung!

3 Beurteilung des Ausbaus der Ortsumgebung Geesthacht unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Vorgaben

3.1 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 von heute 70 auf 30 ha am Tag wird dadurch unmöglich. Indem Neubaumaßnahmen gegenüber Ausbaualternativen regelmäßig bevorzugt werden, maximiert der BVWP 2030 die Landschaftszerschneidung und Beeinträchtigung wertvoller Biotope. Der Umweltbericht erfüllt die gesetzliche Vorgabe auf Planebene nicht - also nicht im BVWP oder im 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßen-Ausbaugesetzes – 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.

Ein 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 umweltschonendere Alternativen vorliegen bzw. es dringend erforderlich wäre, ein alternatives Mobilitätskonzept mit dem Ziel zu erstellen, Verkehr zu vermeiden.

3.2 Treibhausgasausstoß und weiterer Naturressourcenverbrauch

Im BVWP 2030 werden lediglich mögliche Luftbelastungen durch einige Schadstoffe aufgelistet, jedoch die Auswirkungen durch Versiegelung und der weitere Naturressourcenverbrauch mit keinem Wort erwähnt! Die dadurch verhinderte Vorgabe der Reduzierung des Flächenverbrauchs wurde bereits oben thematisiert. Es ist dringend geboten, den gesamten Naturressourcenverbrauch zu berücksichtigen.

So ist z. B. 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 Beurteilung des Ausbaus der Ortsumgebung Geesthacht unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Vorgaben zur Belastung durch Feinstaub und Stickoxide

Auch die bereits heute vorhandene Überschreitung von EU-Grenzwerten bei Feinstaub und Stickstoffdioxid in vielen Städten und Regionen veranlassten die Bundesregierung bisher nicht dazu, auf den Bau zusätzlicher Straßen zugunsten von Rad-, Bahnverkehr und ÖPNV zu verzichten, obwohl es z. B. bereits zu EU-rechtlich begründeten Fahrverboten kam.

Stattdessen wird durch die vorgesehene Straßenplanung das Gesamtverkehrsaufkommen mit der Folge höherer Gesamtemissionen im Vorhabengebiet weiter ansteigen. Dies wird unweigerlich weitere Sanktionierungen und Handlungsaufforderungen seitens der EU-Rechtsorgane und deutscher Gerichte auslösen.

5 Unvereinbarkeit der geplanten Ortsumgehung Geesthacht Planung mit regionalen Verkehrsplanungen

Politische Beschlüsse der Stadt Geesthacht und des Hamburger Senats zur Bahnanbindung und zum geplanten Radschnellweg bleiben also weiterhin unberücksichtigt. Dadurch wird nicht nur die Planungshoheit der Stadt Geesthacht erheblich eingeschränkt, es werden auch klimapolitische Konzepte der Stadt in Frage gestellt.

5.1 Bahnanschluss

Da sich die Anbindung der Stadt Geesthacht an das Bahnnetz nach Hamburg planerisch durch die Machbarkeitsstudie und politische Beschlüsse der Stadt Hamburg, Geesthachts und der Umliegergemeinden verfestigt hat, muss die Untersuchung auf diese in der Machbarkeitsstudie enthaltenen Verkehrsprognosen erweitert werden. Im Rahmen der Planänderung hätte eine komplette Neuberechnung erfolgen müssen unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten, die die Machbarkeitsstudie ergeben hat.

Nach den vorgelegten Plänen für die Ortsumgehung Geesthacht ist eine Elektrifizierung der vorhandenen Bahnstrecke nicht mehr möglich, ebenso wenig ein zweites Gleis, da die Pfeilerabstände im Autobahnbrückenabschnitt dafür zu eng sind und die lichte Höhe zwischen Bahngleis und Brücke zu gering. Dieser Tatbestand wurde bereits zur ersten Planauslegung moniert und hat sich auch mit der 1. Planänderung nicht verbessert. Grundlage der Planung bleiben weiterhin veraltete Gutachten aus den Jahren 2012 und 2015!

Die Pendlerströme, die eine Bahn nutzen, verringern den Individualverkehr erheblich. Die Auswirkungen auf das Vorhaben hätten zwingend untersucht werden müssen. Auch die geänderte VTU, UL 22.1 beschäftigt sich aber stattdessen weiter sehr ausführlich mit der gar nicht mehr planungsrelevanten Betrachtung einer Elbquerung Ost.UL22.1, S. 8, Tabelle 5 b.

5.2 Radschnellweg

Auch die Radmobilität ist im Autobahnabschnitt nicht möglich. Der „Gelenkpunkt“ an der B 404 Ost wurde willkürlich sehr nördlich gewählt und ist mit den zwei Kreiseln wegen der Planung einer Autobahn sehr großflächig geraten. Bei jeder Linienführung wäre die ja überall querende B 404 ein „Gelenkpunkt“. Weder hätte es dazu einer Verlegung noch 65 m weiter nördlich der zuvor bestimmten Linie bedurft, noch wäre eine Verlagerung der Trasse um 100 m südlich ausgeschlossen. Abschnittsbildung, UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 167.

Durch geeignete Radwegführungen sollte das Fahrrad als gleichwertig anerkanntes Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Das ist in den Planunterlagen nicht zu erkennen. Anstelle einer Unterführung werden Ampelkreuzungen installiert, Rampen müssen benutzt werden; die Wege werden länger. Durchlässe für den in Planung befindlichen Radschnellweg Hamburg – Geesthacht werden nicht vorgesehen.

6 Unzureichende Wirksamkeit der geplanten Ortsumgehung Geesthacht im Hinblick auf die zu vermindernde Verkehrsbelastung in der Geesthachter und Berliner Straße

Lässt sich durch die geplante Ortsumgehung überhaupt das Ziel erreichen, die B5 in Geesthacht wirksam zu entlasten oder wird der Verkehr nicht nur anders verteilt und werden andere Bereiche Geesthachts und der Umlandgemeinden stärker belastet?

Obwohl die Untersuchung aktualisiert wurde, sind die Daten der Verkehrszählung 2020 nicht eingeflossen. Grundlage der Bewertung bleiben auch in der 1. Planänderung die Verkehrsgutachten von 2012 und 2015. Die Berücksichtigung aktueller Ereignisse und gesellschaftlicher Entwicklungen findet nicht statt. Kein Home-Office, kein verändertes Kaufverhalten durch Internet- Anbieter, kein Ausbau des ÖPNV, kein Bahnanschluss, kein

Radwegeausbau. Geesthacht wird im Jahre 2035 nicht mehr wie 2012 oder 2015 sein. Die Mobilität wird sich grundlegend verändert haben!

Bereits aus den alten Untersuchungen ist schon ersichtlich, dass ein möglicher Entlastungseffekt einiger weniger Straßenzüge in Geesthacht mit umfassenden Belastungen anderer Bewohner von Geesthacht und allen Umlandgemeinden erkaufte würde. Dies hat sich mit der 1. Planänderung nicht verändert.

Der BUND fordert die Stadt Geesthacht und das Land Schleswig-Holstein auf, ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept zu erstellen und sich von der autogerechten Stadt zu verabschieden. Erst dann wird ersichtlich, ob eine Umgehungsstraße überhaupt erforderlich ist.

Bis dahin: Stoppen Sie das Planfeststellungsverfahren!

6.1 Fehlerhafte Rechtfertigung für die geplante Umgehungsstraße

6.1.1 Nutzung veralteter Verkehrszählungen und Unklarheiten/Fehler bei den Berechnungen

Die Daten der Verkehrszählung 2020 in die 1. Planänderung nicht eingeflossen. Dies ist nachzuholen.

Die Dauerzählstellen erfassen die Verkehre jährlich. Auch die Werte zwischen 2015 und 2019 hätten in die Planänderung einfließen müssen. Die Dauerzählstellen sind ein gutes Indiz dafür, ob die in der VTU prognostizierte Verkehrszunahme bis 2030 denn überhaupt stattfindet. UL22.1, S. 5: Es darf bezweifelt werden, dass sich zwischen 2015 und 2030 eine Zunahme des Kfz-Verkehrs von 15 % und in der Stadt Geesthacht selbst von 9 % ergibt. UL22.1, S. 4: Hier werden entgegen dem Erläuterungsbericht eine durchgängige Elbquerung Ost und die OU Lauenburg doch mitberücksichtigt! **Das ist ein methodischer Fehler.**

UL22.1, S. 7: „Der Ziel- und Quellverkehr des Raumes Schwarzenbek“ erreicht die B 5 zum größten Teil über die B 404 Nord – also mitten durch den Ortskern von Hohenhorn. UL22.1, S. 7: Im Bezugsfall (ohne OU Geesthacht) wird mit Ausnahme der Zeiten des Berufsverkehrs Geesthacht mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 53 km/h (!) trotz Ampelanlagen und Tempobegrenzung innerstädtisch durchfahren. Im Planfall mit (OU) soll diese Geschwindigkeit auf 89 km/h auf der Ortsumgehung steigen. Sodann werden nur die „Reise“-Geschwindigkeiten im Berufsverkehr gegenübergestellt, um die „Nützlichkeit“ der OU zu verdeutlichen. Während der ca. 20 Stunden täglich, in denen kein Berufsverkehr herrscht, wurden die Vorteile der OU für die Reisegeschwindigkeit nicht tabellarisch dargestellt. Es könnte sich bei dem Geschwindigkeitsvorteil also um 2 Minuten handeln. entsprechende Berechnungen sind nachzureichen.

Einfließen müsste zugleich die schlechtere CO₂-Bilanz wegen der höheren Geschwindigkeit der ja nur maximal 4.900 Kfz in 2030, die Geesthacht nicht als Start- oder Zielort haben.

Dem Bundestag wurden zur Begründung für die Aufnahme als Projekt mit vordringlichem Bedarf in den BVWP extrem überhöhte Bedarfswerte vorgelegt. Laut Anlage Verkehr, Seite 1-7 werden auf diesem Autobahnabschnitt der A25, 24.000 Fahrzeuge/24 Stunden verkehren. In den ausgelegten Planungsunterlagen ist an anderer Stelle von „nur“ 16.200 Fahrzeuge/24 Stunden die Rede und damit von weit weniger Fahrzeugen als die zur Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ den Bundestagsabgeordneten vorgelegten 24.000 Fahrzeuge/24 Stunden. **Damit entfällt die entsprechende Begründung zur Aufnahme des Projektes in den vordringlichen Bedarf des BVWP.**

6.1.2 Geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs

Die geplante 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.

In der in den Unterlagen verwendeten Verkehrsuntersuchung wird ausgeführt, dass nur ¼ 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.

Nach dem deutlich detaillierteren Verkehrsgutachten von PGT Umwelt vom 14.8.2012 beträgt der reine Durchgangsverkehr auf der B5 nach Lauenburg sogar 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 entgegengesetzter Richtung. Durch die geplante Maßnahme wird also das Gesamt-Verkehrsaufkommen innerhalb Geesthachts geringfügig reduziert, andere Bereiche Geesthachts und der Umlandgemeinden umso stärker belastet.

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 sind das dann bis zu maximal 4.000 Fahrzeuge/24 Stunden statt 24.000 Fahrzeuge/24 Stunden!

Der verkehrliche Bedarf für das Vorhaben ist damit überhaupt nicht gegeben.

6.1.3 Hohe Neubelastung von Wohngebieten, Schulzentren und Gebäuden

Zudem wird aus Tabelle 6b der Verkehrsuntersuchung ersichtlich, dass im Fall der Realisierung der Umgehungsstraße nicht nur Bewohner der umliegenden Gemeinden einer erheblichen Mehrbelastung durch zusätzlichen Verkehr ausgesetzt wären (von west nach Ost: Escheburg, Fahrendorf, Hohenhorn, Worth, Hamwarde, Hasental, Heinrich-Jebens-Siedlung, Grünhof), sondern auch Bewohner Geesthachts. (Richtweg, HEW-Siedlung, Finkenweg-Ost und besonders exponiert das zukünftige Wohngebiet Finkenweg-Nord).

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, Richtweg).

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 hohe Verkehrsaufkommen in Hohenhorn 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 relevant und müssen nachgearbeitet werden.

6.1.4 Wegfall der Planung zur A 21 als ehemaligem Rechtfertigungsgrund für den Ausbauumfang

Eine wesentliche Rechtfertigungsbegründung für die OU Geesthacht war die postulierte Notwendigkeit einer östlichen Umfahrung Hamburgs durch die Verlängerung der A21 mit Elbquerung. Hauptsächlich auf dieser Grundlage erfolgte auch die Einstufung "Im vordringlichen Bedarf"!

Gemäß UL 1 Erläuterungsbericht, Seite 20 unten, ist jetzt nicht einmal mehr eine verkehrliche Mitbetrachtung einer späteren A 21 als Elbquerung Ost (Planfall 2) im Planänderungsverfahren erfolgt. Eine Anbindung der Planung an eine spätere A 21 ist gar nicht mehr vorgesehen (UL 1 Erläuterungsbericht S. 25).

Damit entfällt eine wesentliche Begründung für die Einstufung und für die Notwendigkeit der geplanten OU.

Während der ersten Planauslegung diente die Betrachtung der Planfälle 2 und 3 noch als Begründung der Planungen zur Großbrücke in Escheburg und der Autobahn bis zur B 404 (Hohenhorner Gemeindegebiet) mit dem Knotenpunkt für einen Anschluss auch an eine A 21.

Nach wie vor wurde von beiden nur untersuchten Varianten noch ca. 65 m weiter nach Norden abgewichen und damit größere gemeindliche Flächen zerschnitten. Unseres Erachtens kann auch die UVS des Jahres 2009/2011 zur Linie nach § 74 II Nr. 1 UVPG § 15 IV UVPG a. F, schon deshalb gar nicht mehr zugrunde gelegt werden, weil damalige Überlegungen zur Linienfindung von einer durchgängigen A 21 ausgingen. Dies waren Überlegungen zu Linienführungen, die unmittelbar eine Elbquerung ebenso ermöglichen sollten, wie mögliche Trassenverläufe Richtung Schwarzenbek.

Dies wird jetzt aber nicht weiterverfolgt (UL 19.4, Plausibilitätsprüfung zur UVS, S. 2), was ganz andere Linienführung im ersten Planabschnitt ermöglicht hätte. (UL 22.1, S. 10/11oben): Hier führt die VTU aus, dass ohne eine durchgängige Elbquerung Ost als A 21 auch die Ortsumgehung in Geesthacht innerstädtisch nur sehr begrenzt Vorteile bringt, weil immer ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs durch die Ortslage zur B 404 und dann zwingend weiter durch Hohenhorn fährt.

Ist aber gar keine spätere Anbindung an eine durchgängige A 21 mehr vorgesehen (UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 25), ist auch eine Dimensionierung des Vorhabens im ersten Teilabschnitt als Autobahn-Teilstück einer späteren Elbquerung Ost nicht mehr notwendig. Mit maximal 16.200 Kfz/Tag ist weder der Flächenverbrauch noch der Eingriff in Umwelt und Natur zu rechtfertigen, der sich aus der Planung als Autobahn ergibt.

Mit einer Planung durchgängig als Bundesstraße entfielen auch die Höherlegung der B 404, und entlang der neuen Bundesstraße könnte durchgängig ein Radweg gebaut werden, der Geesthacht nördlich umfährt. Ferner wäre die erforderliche Haltesichtweite weitaus geringer, so dass die gesamte Planung zwischen der A 25 und der B 404 deutlich naturschonender erfolgen könnte.

Für eine bloße Ortsumgehung zur Teil-Entlastung Geesthachts ist die Planung als Autobahn nicht gerechtfertigt und nicht notwendig! Die vorgenommenen Planänderungen widersprechen damit in wesentlichen Teilen den ursprünglichen Begründungen für die angeblich „dringend notwendige“ OU Geesthacht.

Der BUND fordert deshalb eine vollständige Neubewertung des geplanten Bauvorhabens!

Ziel einer Ortsumgehung ist die Entlastung einer Innenstadt oder von Wohngebieten, nicht aber die Heranführung von Zusatzverkehren. Mit einem Autobahnteilstück werden weiterhin sämtliche Verkehre großräumig und nicht nur in Geesthacht und seiner Umgebung verlagert.

Widersprüchlich sind auch die Ausführungen zur Dimensionierung in UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 60 unten, die die Trassierung für die Nutzung als A 21 Elbquerung Ost bemisst. Hier ist für

das geplante Bauvorhaben sowohl auf dem Autobahnabschnitt als auch der B 5n dieselbe Belastungsklasse Bk 32 (und nicht Bk 100) wie auf der jetzigen A 25, völlig ausreichend.

Der übermäßige Verbrauch und die Zerschneidung von Flächen der Gemeinde Hohenhorn ist mit der vorliegenden Planung 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 BVWP, möglichst wenig Flächen zu verbrauchen und möglichst wenig freie Gebiete durch Straßenbau zu zerschneiden.

6.2 Fehlende Wirtschaftlichkeit

6.2.1 Preissteigerung nicht berücksichtigt

Hier wären die Baukostenschätzungen zu aktualisieren, denn die Baukosten des Jahres 2009 (UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 55) sind nicht gerade als aktuell zu bezeichnen. Nach UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 166 betragen die Gesamtkosten „mit Fortschreibung“ 2018 125 Mio. €. Hier ist zu erläutern, ob es sich um reine Baukosten der Trasse handelt, und ob die Unterhaltungskosten der Folgejahrzehnte, vor allem zu Ausgleichsflächen und –maßnahmen, kapitalisiert eingeflossen sind. Zu bewerten sind auch die CO₂-Belastungen, die zusätzlich mit der Herstellung und dem Transport der gigantischen Mengen Beton und Stahl für das Planvorhaben anzusetzen sind.

6.2.2 Weitere nicht eingeflossene Kosten

UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 93: Obwohl Baugrunduntersuchungen im Steilhang

nicht stattfanden (UL1, Erläuterungsbericht, Seite 107), wird hier von Geschiebeböden ausgegangen, die eine Flachgründung der Stützen und Widerlager hoffentlich zulassen würden, „gegebenenfalls“ sei weiterer Bodenaustausch erforderlich. Die Kosten hierfür werden nicht angegeben.

Es verbietet sich, im ökologisch sensibelsten Teil der Planung, dem Quellwald im Steilhang, ohne genaue Untersuchung und Festlegung „gegebenenfalls“ auch mal viel größere Eingriffe vorzunehmen. Es wird in den Planunterlagen zwar generell vermutet, dass im Bereich des Geesthanges der Anschnitt wasserführender Schichten möglich ist, die „unter Umständen“ in hydraulischer Verbindung mit Biotopen im Geesthang stehen (UL 19.1 LBP S. 102), aber eine Untersuchung dieser Verhältnisse ist ebenso wenig erfolgt, wie die genaue technische Beschreibung der anzuwendenden Wasserhaltungsmaßnahmen und ihre prognostizierte Wirkung auf die Feuchtbiotope im Hang, am Hangfuß und in der Ebene. Die Kosten für entsprechende Gutachten und die daraus folgenden Vermeidungsmaßnahmen sind nicht berücksichtigt worden.

7 Fehlende Betrachtung von Konzept - Alternativen

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 Euro an Steuergeldern** verschlingen und damit wohl zum teuersten Autobahnabschnitt Deutschlands aufsteigen wird, 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!

Der BUND hat in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren bereits ausführlich begründet, warum das geplante Vorhaben 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. Die 1. Planänderung ändert nichts an unserer Bewertung.

Auch in der 1. Planänderung erfolgte keine oder nur eine sehr oberflächliche Betrachtung von Konzept-Alternativen zur Planung der Umgehungsstraße. Es wurde keine Nullvariante überprüft, keine Vorschläge zur Verkehrsvermeidung oder Umlenkung der Verkehrsströme aufgeführt. 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 der Ausbau des Radwegenetzes wären geeignetere Alternativen zum vorgeschlagenen Straßenneubau, die kostengünstiger, kurzfristiger und mit deutlich geringerer Beeinträchtigungsintensität durchgeführt werden könnten.

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 und die lichte Höhe zwischen Bahngleis und Brücke zu gering. Dieser Tatbestand hat sich auch mit der 1. Planänderung nicht verändert. Grundlage der Planung bleiben weiterhin Gutachten aus den Jahren 2012 und 2015!

Politische Beschlüsse der Stadt Geesthacht und des Hamburger Senats zur Bahnanbindung und zum geplanten Radschnellweg bleiben weiterhin unberücksichtigt. Dadurch wird nicht nur die Planungshoheit der Stadt Geesthacht erheblich eingeschränkt, es werden auch klimapolitische Konzepte der Stadt in Frage gestellt.

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. Begründung des Vorhabenträgers: „Dann hat das Gewerbegebiet ja keinen direkten Autobahnanschluss!“ Diese Begründung für den Bau einer Autobahn taucht aber in den Unterlagen gar nicht auf.

Die Prüfung einer südlichen Trasse entlang der Elbe wird ebenso wenig durchgeführt bzw. ohne ausreichende Datenlage von vornherein ausgeschlossen, obwohl die südliche Trasse den

Vorteil hätte, dass hier bereits eine Straße existiert (Elbuferstraße). Der Durchgangsverkehr müsste nur in verkehrsreichen Zeiten über diese Straße geleitet werden.

Im Bereich der Elbuferstraße (K63) wird die Hafencity Geesthacht neu gebaut. Zur Entlastung dieser Straße wird die Dünenstraße ausgebaut. Sie wird Zufahrtsstraße für die Anwohner der Hafencity. Das entlastet die Elbuferstraße und schafft gleichzeitig eine neue Verbindung in die Innenstadt. Die Elbuferstraße kann also problemlos den Durchgangsverkehr (1000-4000 Fahrzeuge/24 h) aufnehmen.

Im Sommer 2018 war für 3 Monate die wichtigste Hauptzufahrt nach Geesthacht (B 404 im Bereich Besenhorst) voll gesperrt. Das prognostizierte Verkehrschaos blieb aus. Der Straßenverkehr fand genügend Wege und blieb flüssig. Dies zeigt, dass eine zusätzliche Umgehungsstraße für den Geesthachter Verkehr nicht notwendig ist und das vorhandene Straßennetz absolut ausreichend ist. Schließlich haben damals 18900 Fahrzeuge täglich eine andere Route gefunden.

8 Lösungsmöglichkeiten

Derzeit sind verschiedene Lösungen zur Entlastung der B5 in Geesthacht denkbar.

Der extrem hohe Anteil des innerstädtischen Verkehrs sowie der hohe Anteil des Ziel- und Quellverkehrs kann aber 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.

Der BUND hat der Stadt Geesthacht 2020 Anregungen für ein Mobilitätskonzept vorgestellt, um von einer „autogerechten Stadt“ zu einer „klimagerechten Stadt“ zu werden (s. Anlage). Bisher scheinen jedoch weder die politischen Gremien noch die Verwaltung Interesse daran zu haben, die Alternativen zum Konzept der „autogerechten Stadt“ zu diskutieren. Zu groß scheint die Angst davor, dass offensichtlich wird, dass eine Ortsumgehung nicht notwendig ist.

Der BUND hat in seiner Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 25 / B5 vom 18.10.2018 sowie im mündlichen Erörterungstermin gemäß §140 Abs. 6 Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein bereits ausführlich dargelegt, warum die vorgelegten Projektpläne abzulehnen sind.

Der Vorhabenträger hat bisher seine Verantwortung für die Auswirkungen seiner Planungen auf die nationalen und internationalen Vereinbarungen und Gesetze abgelehnt. Er hat betont, dass er sich nur an übliche Planungs- und Ausführungsregeln gehalten habe.

Der BUND konnte in seiner Stellungnahme und in der folgenden Erörterung nachweisen, dass die Grundlagen der Planung zum Teil veraltet und unvollständig sind und dass der Vorhabenträger nicht angemessen auf die Klima- und Ressourcenkrise und auf das Artensterben reagiert hat. Trotzdem hat der Vorhabenträger kaum Änderungen seiner Planung vorgenommen.

In der 1. Planänderung wurde nur ein Ziel aufgegeben: Die A21 dient jetzt nicht mehr als Begründung für die Ausführung des geplanten Autobahnabschnitts. Und das, obwohl diese Begründung ein wesentlicher Eckpfeiler für die Einstufung der Ortsumgehung in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 war.

Der jetzige Versuch, diesen Abschnitt der geplanten Ortsumgehung als - völlig überflüssigen - Teil der A25 zu rechtfertigen, entbehrt jeglicher Logik und führt zu einer Lösung, die weder ökologisch noch wirtschaftlich vertretbar ist.

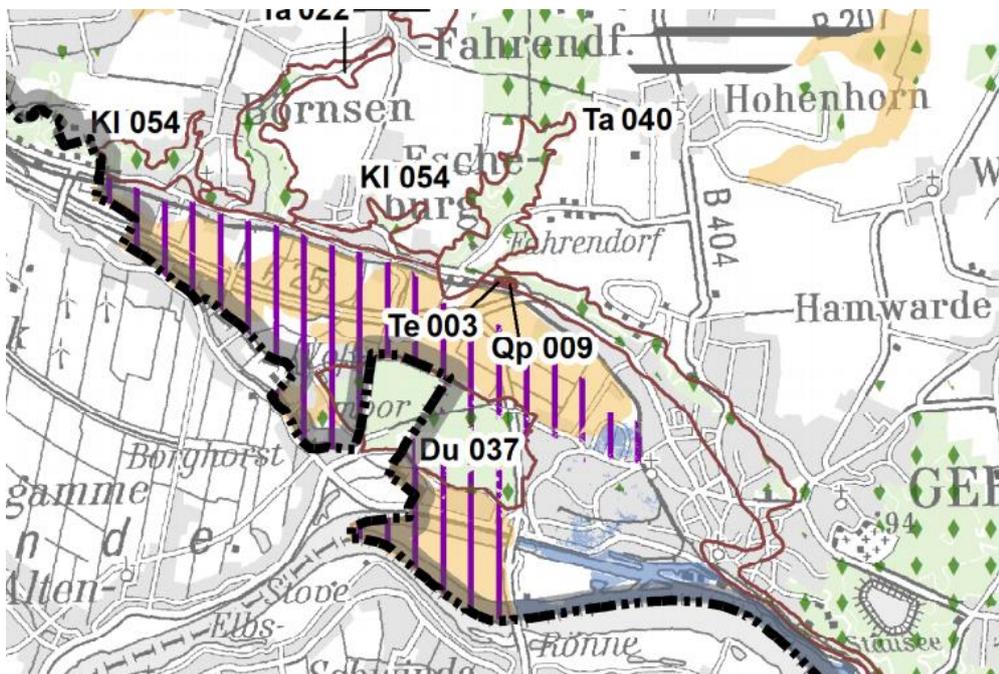
Wir fordern deshalb den Vorhabenträger auf, das Planfeststellungsverfahren ruhen zu lassen bis, auf der Grundlage eines neuen Klimaschutzgesetzes, über die Auswirkungen der neuen Klimaziele auf den Bundesverkehrswegeplan entschieden wurde.

Bis dahin sind neue Verkehrszählungen durchzuführen und Mobilitätskonzepte zu erstellen, die Gebietskartierungen zu vervollständigen und zu aktualisieren.

9 Landschaftsrahmenplan 2020 (Biotope, Böden, Wasserhaushalt, Erholung, Klima)

Die Neuaufstellung des Landschaftsrahmenplans im Jahr 2020 macht erneut deutlich, welche hochwertigen Lebensräume durch den Bau der OU Geesthacht zerstört oder beeinträchtigt werden:

- Geesthang und Bistal als gesetzlich geschützte Biotope größer als 20 ha
- Geesthang und Bistal als Teil der Verbundachse von überregionaler Bedeutung
- Flächen der Besenhorster Marsch als Teil des Schwerpunktbereiches Nr. 631 „Escheburger Moorwiesen“ mit Entwicklungsziel Regeneration von Teilbereichen der ehemaligen Flusstalmoorlandschaft zwischen Elbtalhang und Talsanddünen bei Besenhorst
- Gebiet, das die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Landschaftsschutzgebiet erfüllt
- Gebiet mit besonderer Erholungseignung
- Geotope
- Trinkwassergewinnungsgebiet
- Gebiete mit besonderer Eignung für den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung
- Besenhorster Marsch als Hochwasserrisikogebiet



Im neuen Landschaftsrahmenplan werden die gesamte Besenhorster Marsch sowie die Waldflächen des Bistals und des Geesthangs als Gebiete mit besonderer Eignung für den Klimaschutz dargestellt. In diesen Gebieten sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die dazu dienen, die negativen Auswirkungen des Klimawandels aufzuhalten bzw. abzuschwächen. Solche Maßnahmen sind unter anderem:

- Förderung der Torf- und Humusbildung
- Naturnahe Waldbewirtschaftung

- Stabilisierung der hydrologischen Verhältnisse

Diesen Zielen wird mit dem Bau der OU Geesthacht nicht nur nicht entsprochen, sondern aktiv entgegengewirkt.

Die gesamte Besenhorster Marsch gilt als Gebiet mit klimasensitiven Böden. Dabei handelt es sich um Böden, die als Treibhausgas- (THG)/Kohlenstoffspeicher einen räumlich-funktionalen Beitrag für den Klimaschutz leisten. Nach den Ozeanen fungiert der Boden als eine der größten Kohlenstoffsinken, indem er in Form von organischer Substanz in der obersten Bodenschicht ungefähr doppelt so viel Kohlenstoff speichert, wie sich in der Atmosphäre befindet. Besonders kohlenstoffreiche Böden sind u.a. Niedermoorböden wie in der Besenhorster Marsch.

Diese Böden entstanden unter (Stau-) Wassereinfluss und bauen bei Grundwasserabsenkung vermehrt Humus ab, da durch die Belüftung Zersetzungsprozesse eingeleitet werden. Vergrößert sich die aerobe Zone der Torfkörper, oxidieren die über lange Zeit akkumulierten Kohlenstoffverbindungen schnell und der Moorboden wird zu einer Quelle für Treibhausgasemissionen.

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden 24,81 ha Niedermoorboden beeinträchtigt. Deshalb fordern wir eine Umweltverträglichkeitsstudie, die untersucht, wie viel organischer Boden entnommen und wie viel CO₂-Äquivalente damit freigesetzt werden. Geplant ist außerdem eine baubedingte Absenkung des Grundwasserspiegels, die zu einer weiteren Belüftung des Torfkörpers führen wird. Auch deren Auswirkungen auf das Schutzgut Klima müssen untersucht werden. Aufgrund der Ergebnisse muss schließlich eine Kompensation der Treibhausgasemissionen an anderer Stelle erfolgen.

Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (S.37) heißt es zwar: *Da die zu entnehmenden Torfe ohne Zwischenlagerung von der Baustelle entfernt werden, wird es nicht zur Freisetzung von umweltschädlichen Stoffen und Nährstoffen aufgrund von eintretenden Zersetzungsprozessen des Torfes unter Sauerstoffeinfluss kommen. Der Abtransport des Bodens erfolgt in LKW mit geschlossenen Wannen.* Aber wo wird er dann hingbracht? Sofern er nicht unter Wasserabschluss gelagert wird, werden natürlich Treibhausgase freigesetzt. Was passiert also mit dem ausgehobenen Torf? Dies ist detailliert nachzuweisen.

Dort, wo organische Böden oberflächennah anstehen, ist vorgesehen, die Tragfähigkeit durch einen Bodenaustausch herzustellen. Die Arbeiten werden nach und nach unter Wasser durchgeführt (Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, S.37), um das anaerobe Milieu zu erhalten. An anderer Stelle heißt es aber, das Grundwasser soll bis mindestens 0,5 m unter der Aushubsohle abgesenkt werden. (Geotechnisches Gutachten Ergänzung RRB, S8.) Dies ist ein Widerspruch, der aufzuklären ist. Hier hat eine Nacharbeitung zu erfolgen.?

Als Vermeidungsmaßnahme zum Schutz semiterrestrischer Böden in der Marsch sollen bei nassem Boden oder starkem Regen keine Oberbodenarbeiten erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass die betroffenen Böden das gesamte Winterhalbjahr über wassergesättigt sind. Wir fordern deshalb eine Beschränkung der Bauarbeiten auf die Sommermonate, wenn die Brutsaison abgeschlossen ist.

10 Boden

In Kap. 6.2.2 und Kap 18 werden zahlreiche Hinweise zur mangelhaften Bearbeitung dieses Schutzgutes, insbesondere in Bezug auf den Austausch von Torfböden, gegeben. Weiterhin führen wir Folgendes aus.

Obwohl Baugrunduntersuchungen im Steilhang nicht detailliert stattfanden (UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 107), wird hier von Geschiebeböden ausgegangen, die eine Flachgründung der Stützen und Widerlager zulassen würden. „Gegebenenfalls“ sei weiterer Bodenaustausch erforderlich. Da dieser nicht weiter spezifiziert wird, sind die Unterlagen in diesem Punkt grob unvollständig, sowohl, was die zu leistenden Untersuchungen als auch deren Auswertung angeht. Es verbietet sich, im Steilhang und den empfindlichen Moorböden am Hangfuß ohne genaue Untersuchung und Festlegung „gegebenenfalls“ viel größere Eingriffe vorzunehmen.

Auch die Errichtung des Bauplatzes „etwa 12 m von einem Forstweg entfernt“ während der gesamten Bauzeit, bedeutet erhebliche Eingriffe in den Hang und wird nicht dargestellt und beurteilt. Derartige Bauplätze wurden in den Planunterlagen nicht ausgewiesen (UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 112.1).

11 Wasser

11.1 Grundwasser

Unterlage 18.4.0 (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie): Die Wirkungen auf das Grundwasser (Absenkung, Veränderung von lokalen Fließrichtungen, Verringerung der Grundwasserneubildungsrate) werden in den Unterlagen nicht kartografisch dargestellt und nicht quantitativ beschrieben.

Die Wassertechnische Berechnung (UL 18.2) dient nur der Kontrolle, ob die anfallenden Regenmengen von der Straße abgeführt werden können und zeigt nicht die Auswirkungen auf die GW-Stände der Umgebung.

Die einzige räumliche Angabe zur Auswirkung einer baubedingten Grundwasserabsenkung betrifft die Regenrückhalteanlage 1. Dagegen fehlt eine Betrachtung der als viel bedeutender einzuschätzenden Wirkungen der bauzeitlichen Wasserhaltung im Bereich des Geesthanges, der Wirkung der Entnahme von Torf im Bereich gespannten Grundwassers, sowie der Wirkung des veränderten Bodenkörpers im Baugrund der Straße und der Pfeiler. Für alle Brückenpfeiler und unter allen Fahrbahnen des Großkreuzes wird der Torf ausgebagert und sofort metertief durch tragfähige, verdichtete Sande ersetzt. Durch ein Gutachten wäre vorab zu klären, wie sich der Wasserhaushalt an Hang und Wiese nach Durchführung der Maßnahmen darstellt und wie sich dies dauerhaft auf die angrenzenden Lebensräume auswirkt.

Es verbietet sich, im ökologisch sensibelsten Teil der Planung, dem Quellwald im Steilhang, ohne genaue Untersuchung und Festlegung „gegebenenfalls“ auch mal viel größere Eingriffe vorzunehmen. Immerhin soll während der Bauzeit der Bereich mit Dichtschürzen abgedichtet werden, um Grundwasseraustritte zu vermeiden. Es wird in den Planunterlagen zwar generell vermutet, dass im Bereich des Geesthanges der Anschnitt wasserführender Schichten möglich ist, die „unter Umständen“ in hydraulischer Verbindung mit Biotopen im Geesthang stehen (UL 19.1 LBP S. 102), aber eine Untersuchung dieser Verhältnisse ist ebenso wenig erfolgt, wie die genaue technische Beschreibung der anzuwendenden Wasserhaltungsmaßnahmen und ihre prognostizierte Wirkung auf die Feuchtbiotope im Hang, am Hangfuß und in der Ebene.

Die reine Behauptung, dass - wie auch immer geartete und dimensionierte – Dichtschürzen alle Folgen eines Grundwasseranschnitts vermeiden, ist völlig unzureichend und muss angezweifelt werden. Die Kraft des aus dem Hang austretenden Wassers ist bei Regen anschaulich im Bereich des Stubbenbergs/Escheburg und im Umfeld des dortigen Sportplatzes zu beobachten.

Wir fordern daher vorab eine umfassende Erkundung der Boden- und Grundwasserverhältnisse inklusive der GW-Fließrichtungen im Hangbereich und im Bereich der am Hangfuß angrenzenden Flächen bei verschiedenen Niederschagsszenarien. Darauf aufbauend ist eine genaue ingenieurtechnische Planung der Maßnahmen während der Bauphase zu erstellen und

ihre Wirkungen detailliert zu beschreiben. Ebenso muss eine Darstellung der Wirkung der zu gründenden Pfeiler auf die Grundwasserverhältnisse erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen, wie sich der massive Bodenaustausch und die damit verbundene veränderte Durchlässigkeit und Speicherfähigkeit des Bodens auswirken wird.

Es sind Wirkungen durch den Bau (Bodenentnahme, Anschnitt im Bereich gespannten Grundwassers UL 18.1 S. 9), die Anlagen (Wirkung neu eingebrachter dichtender oder durchlässiger Bodenarten im Baugrund, Versiegelung) und den Betrieb (Schadstoffeinträge) zu erwarten. Durch die benachbart liegenden Feuchtbiotope sind bereits Änderungen des Grundwasserspiegels im Zentimeter-Bereich oder die Verlagerung von ziehenden Grundwasserströmen um einige Meter von Bedeutung.

Die Beschreibung der Verringerung der GW-Neubildungsrate durch die Versiegelung wird in UL 18.4.0 durch den Bezug auf den gesamten Grundwasserkörper kleingerechnet. Dies ist Anbetracht der in der Umgebung befindlichen Feuchtbiotope nicht fachgerecht und muss um eine lokale Betrachtung ergänzt werden, da bereits ein gering verändertes Grundwasserangebot eine große Wirkung auf diese empfindlichen Biotope hat.

Bei den empfindlichen Biotopen handelt es sich um artenreiche Feuchtwiesen, darunter eine Fläche mit einem überregional bedeutenden Orchideen-Vorkommen sowie einige im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen gesicherte Bereiche.

Zudem liegen hier zwei Kranich-Brutplätze, die auf ausreichend hohe Wasserstände zur Brutzeit angewiesen sind. Bereits jetzt besteht durch mehrere aufeinander folgende trockene Jahre ein erheblicher Trockenstress für geeignete Brutplätze. Eins der Brutpaare musste bereits einen Brutplatz aufgeben und auf einen anderen ausweichen, da das entsprechende Gewässer zu früh austrocknete.

Das RRB 1 ist nicht ausreichend dimensioniert, da das Wasser ab Fahrendorf aufgenommen werden soll und langsam versickern muss. Dies ist nicht ausreichend berücksichtigt. Die Dimensionierung muss auf Basis der Starkregenjahre wie 2017 ermittelt werden, denn mit der Klimakrise werden solche Jahre keine Ausnahme mehr sein.

Während der Bauzeit des RRB 1 soll der Grundwasserspiegel abgesenkt werden und dazu 60 – 120 Kubikmeter pro Stunde, während der gesamten Bauzeit, abgepumpt werden. Wohin mit dem abgepumpten, dem Hang und den Wiesen entnommenen Wasser? Es erfolgt keine „Rückführung“ in den Wasserhaushalt des hier vorhandenen ökologischen Gefüges.

Im Dauerbetrieb soll nach der Fertigstellung durch Ringdrainagen die Standsicherheit der RRBs vor Grund- und Schichtenwasser (UL 18.1) gesichert werden.

Berechnungen der durch die Drainage dauerhaft abgeleiteten Mengen für die Zeit nach Fertigstellung fehlen. Wohin entwässert die Drainage? In den neu anzulegenden Libellentümpel, der sonst austrocknen würde?

Die Ableitung des Fahrbahnwassers in Vorfluter umgeht einige stark wasserabhängige Biotope. Andererseits wäre eine direktere Einleitung des Wassers mit dem Eintrag von Schadstoffen verbunden und kann daher ebenso wenig befürwortet werden. Die entsprechenden Biotope werden also zwangsläufig nachteilig beeinflusst werden.

UL 18.1 S. 12: Das Wasser von der Fahrbahn wird an den Anfang des Baus an der A25 zurückgeleitet, also nicht in den Bereich der heutigen Escheburger Moorwiesen, denen das Wasser damit nicht mehr in gleichem Maße zur Verfügung steht.

UL 18.1: Aus Abschnitt E2 wird das Wasser in den Vorfluter Schleusenkanal geleitet (über RRB 1), steht also den Escheburger Moorwiesen nicht mehr zur Verfügung. In der entsprechenden Karte fehlt vermutlich ein Anstrich, denn die genaue Einleitstelle ist nicht zu erkennen.

Die genannten Biotope liegen im Grundwasserkörper (GWK) E12 (Niederung) und werden unter anderem vom Hangwasser (GWK E15) gespeist oder liegen direkt im quelligen Bereich am

Hangfuß. Alle Veränderungen der Grundwasserverhältnisse in diesem Bereich haben damit unmittelbare Folgen für diese Biotope. Dies muss detailliert untersucht und bewertet werden. Hierbei spielen auch jahreszeitliche Aspekte eine Rolle, da insbesondere im Frühjahr und Fröhsommer ausreichende Wasserstände zur Funktionstüchtigkeit der Biotope erforderlich sind.

UL 18.1 S. 16: GWK E7 (Hasenthal): Hier wird eine Geschiebelehmschicht entfernt, um die Versickerung der Straßenabwässer zu gewährleisten. Die Entwässerung soll in Richtung Lauenburg erfolgen. In die entgegengesetzte Richtung nach Richtung Geesthacht liegen jedoch einige bedeutende Amphibien-Laichgewässer, vermutlich auf eben dieser Geschiebelehmschicht. Ihnen wird also der Wasserzulauf ab dem Südwestrand-Rand der Straße entzogen. Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Laichgewässer müssen untersucht und bewertet werden, ebenfalls wieder unter Einbeziehung jahreszeitlicher Aspekte.

Ferner soll Oberflächenwasser die Dämme hinab und auf die angrenzenden Flächen laufen - in der Hoffnung auf reinigende Versickerung über Bankett und Böschung und Mulden.

Dazu ist jedoch das Risiko des Schadstoffeintrags in landwirtschaftliche Fläche und Grundwasser sehr groß. Schadstoffe gelangen ins Erdreich und damit auch ins Grundwasser.

Die durch Kfz-Verkehre entstehenden Schadstoffe sind nicht biologisch abbaubar. Die Auswirkungen durch den Straßenverkehr müssen zum Schutz des Grundwassers berücksichtigt werden. Zumindest muss dieses Abwasser der gesamten Trasse komplett verrohrt in die RRBs geführt und dort vorgeklärt werden.

Fazit:

Die genaue räumliche und quantitative Darstellung bau-, anlagen- und betriebsbedingter Auswirkungen auf GW-Stände in empfindlichen Lebensräumen fehlt. Derzeit muss nach der Vorhabenbeschreibung davon ausgegangen werden, dass diese Lebensräume von einer nachteiligen Veränderung der Grundwasserverhältnisse betroffen sind. Hieraus ergibt sich auch ein Konflikt mit dem Biotop- und Artenschutzrecht, da geschützte Biotope, eine streng geschützte Vogelart und eine besonders geschützte Pflanzenart betroffen sind.

11.2 Oberflächengewässer

Das Gewässer 1.6.2. wurde während der Flurbereinigung verrohrt. Nur eine Wiederöffnung könnte Verbesserungen schaffen. Die soll aber durch den Vorhabenträger nicht erfolgen. Die Gemeinde Hohenhorn wird durch die Planungen daran gehindert, eine Wiederöffnung durchzuführen.

(RRB 2): Die Bedenken im Hinblick auf die Qualität des eingeleiteten Wassers werden aufrechterhalten, denn auch wenn das RRB 2 mit Retentionsbodenfilter (für Regenwasser, nicht für hier vorliegendes Abwasser) geplant ist, gelangen zusätzliche lösliche und nicht ausreichend absinkende Schadstoffe in die Hornbek und dann weiter in die Linau.

Bei kurz aufeinander folgenden Starkregenereignissen erfolgt der Überlauf direkt in die Vorflut (hier: Gewässer 1.6.2), UL 18.1, S. 7. Die Linau ist bereits jetzt hoch belastet. Zugleich erfolgen diese Planungen „unter der Voraussetzung einer weiterhin ausreichenden hydraulischen Leistungsfähigkeit der Vorfluter“ (UL 18.1, S. 3). Das ist in Anbetracht der Klimakrise mit Starkregenjahren wie 2017 kaum realistisch.

Durch die Ringdrainage nach Fertigstellung wird dauerhaft Schichtenwasser entzogen. Wie ist die langfristige Auswirkung auf den Grundwasserstand und auf die Feuchte der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu beurteilen? Dazu fehlen Gutachten.

12 Biotope

12.1 Feuchtbiotop im Geesthang

Offensichtlich wurde der Trassenverlauf über den Geesthang verändert. In UL 1, S.72 wird die neue Trasse als optimierte Achse in grün dargestellt. Der Kompensationsbedarf ist auch neu berechnet worden. Nachzuvollziehen sind die Berechnungen nicht, weil nach wie vor eine Karte fehlt, in der der Trassenverlauf mit einer Biotoptypenkarte verschnitten wird.

Im LBP gibt es in UL 19.1 Blatt 2.1 zwar eine Gesamtdarstellung. Die ist aber so überfrachtet mit Informationen, dass Einzelheiten nicht zu erkennen sind. Entscheidende Bereiche sind außerdem von Beschriftungen überdeckt. Wir fordern daher weiterhin übersichtliche Karten, in denen der Trassenverlauf mit einer Biotoptypenkarte verschnitten wird. Aus einer Darstellung sollte sich bildlich und mit einer qm-Angabe ergeben, wo welche Schutzgüter überlagert werden (Totalverlust). Die zweite Darstellung sollte flächenscharf kenntlich machen, welche Schutzgüter baubedingt mit welchem Flächenanteil beeinträchtigt werden. Ohne diese Darstellungen sind die Angaben zur Kompensation nicht zu überprüfen.

Die vorhandene Darstellung legt den Schluss nahe, dass nun der besonders wertvolle Quellwald komplett überbaut wird. Damit erhöht sich noch die Eingriffsintensität.

Auch die Errichtung des Bauplatzes „etwa 12 m von einem Forstweg entfernt“ während der gesamten Bauzeit, führt zu erheblichen Eingriffen in den Hang. Derartige Bauplätze wurden aber in den Planunterlagen nicht ausgewiesen und dargestellt (UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 112.1). dies ist ein erheblicher Mangel.

12.2 Trockenrasen Hasenthal

Trotz des Hinweises beim Erörterungstermin, sind die beiden Trockenrasen nördlich und östlich von Gut Hasenthal weiterhin nicht auf ihre Beeinträchtigung durch das Vorhaben, insbesondere auf die Auswirkungen von Nähr- und Schadstoffen untersucht worden. Mit einer Entfernung von knapp 200 m von der Trasse befinden sie sich nach GASSNER, WINKELBRANDT & BERNOTAT (2010: UVP und strategische Umweltprüfung) im Bereich der Reichweite entsprechender Wirkungen und sind somit zu untersuchen.

13 Pflanzen

13.1 Breitblättriges Knabenkraut (*Dactylorhiza majalis*)

Die Auswirkungen auf die östlich des geplanten Anschlussbauwerks in Besenhorst gelegene Feuchtwiese, auf der durch ein spezielles Mahdregime, erfolgreich ein überregional äußerst bedeutender Bestand des besonders geschützten Breitblättrigen Knabenkrautes erhalten wird, wurde nicht untersucht.

Die Wiese ist von der Gemeinde Escheburg als Fläche für den Naturschutz vorgesehen und gesichert. Die Wiese liegt nur wenige Zentimeter tiefer als die angrenzenden Wiesen, auf denen keine Orchideen Vorkommen zu verzeichnen sind. Der Bestand ist also äußerst empfindlich gegenüber einer selbst geringen Grundwasserabsenkung.

Wie bei den Belangen des Grundwassers ausgeführt, ist eine Veränderung des Grundwasserregimes im Bereich der Wiese durch das Vorhaben zu erwarten. Dies würde mit einem Erlöschen des Bestandes der besonders geschützten und gefährdeten Pflanzenart und der Entwertung des insgesamt geschützten Biototyps einhergehen.

13.2 Salbei-Gamander (*Teucrium scorodonia*)

Die Verschiebung des Trassenbereiches im Geesthang bei Escheburg führt dazu, dass ein Vorkommen des in Schleswig-Holstein und Hamburg stark gefährdeten Salbei-Gamanders komplett überbaut wird. Hierfür müssen geeignete Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden.

14 Tiere

Teilweise erschließt sich aus den Planänderungsunterlagen nicht, auf welcher Grundlage sich insbesondere die zum Artenschutz geplanten Veränderungen ergeben. Vorab ist festzuhalten, dass neue naturfachliche Erhebungen im Untersuchungsraum des „Autobahnabschnittes“ nicht vorgenommen wurden, und auch die Einwendungen (mit der Übergabe von Dokumenten) aus Herbst 2018-2019 zum Bestand an Flora und Fauna im gesamten Autobahn-Bereich zum großen Teil nicht eingeflossen sind.

14.1 Fledermäuse

Zwischen Fahrendorf und der B 404 haben sich die Schutzmaßnahmen für Fledermäuse verändert und teilweise verringert. Zusätzlich entstehen Widersprüche bei den Ausführungszeiträumen. V 21 AR, UL 18.1, S. 57 ff.: Die Fledermausflugstraßen Nr. 6 und 7 (die eine verläuft westlich, die andere östlich der B 404) sollen nördlich des Brückenbauwerks Nr. 05.5Ü (höhergelegte B 404) jetzt mittels eines Hop-Over auf die Ostseite der B 404 geführt werden und sich dort das Jagdrevier teilen.

Zwischen Fahrendorfer Chausse und Högenweg sollen beidseitig der Fahrbahn der B 404 jeweils ein 9 - 11 m hoher Hop-Over Baum neu gepflanzt werden, der Kronenbereich soll möglichst weiträumig über die Fahrbahn in das Lichtraumprofil reichen (Kronenbreite mindestens 4-6 m). Jeweils nördlich und südlich dieser Großbäume soll direkt am Fahrbahnrand mit einer 4 m hohen kombinierten Irritations- und Kollisionsschutzeinrichtung sichergestellt werden, dass die Fledermäuse dort die B 404 queren. Wegen dieser Anlage soll der Radweg hier deutlich nach Osten verlegt werden.

Diese Ausweitung der B 404 ist weder in den Planzeichnungen noch bei den zu enteignenden Grundstücken enthalten. Ferner soll der Großbaum auf der Westseite der B 404 offenbar in den vorhandenen Straßengraben gepflanzt werden, da zwischen Asphalt und Graben nicht ausreichend Platz ist.

Es schließen sich Leit- und Kollisionsschutzanpflanzungen Richtung Süden an der B 404 und entlang der B 5n bis zur Unterführung als V 22 AR, UL 18.1, S.60 ff an. Ohne genaue Daten zu den Schlaf- und Brutstätten und zu den Jagdrevieren der vorkommenden Arten, sind diese Maßnahmen nicht ausreichend beurteilbar. Liegen jetzt 2 Flugrouten auf einer neuen östlich der B 404, und durch die Unterführung sogar 6 umgeleitete Fledermausrouten 6-11, stellt sich die Frage, ob das Nahrungsangebot für so viele Tiere ausreicht. Auch dazu gibt es keine Aussage.

Diese Planung entlang der B 404 macht auch nur Sinn, wenn die Tiere der Flugroute 6 im Norden starten und nach Norden in ihre Schlafquartiere zurückfliegen. Schlafen und starten sie südlich des Planvorhabens, können sie nicht zum Hop-Over gelangen, ohne die A 25n zu queren. Aus Richtung Süden ist (auch nur teilweise) ein Knick vorgesehen, der jedoch alle 10 bis 15 Jahre auf den Stock zu setzen ist.

Und wer sollte die Fledermäuse daran hindern, die Hop-Over-Bäume dazu zu nutzen, die B 404 von den östlichen Flächen auch Richtung Westen zu queren? Ein Hop-Over funktioniert in beide Richtungen. Alle Anpflanzungen und Leitstrukturen auf der Nordseite der A 25n zwischen B 404 und Fahrendorf wurden jetzt aber gestrichen.

Im Bereich der Fahrendorfer Chaussee gibt es keinerlei Schutz für Fledermäuse, der diese daran hindern könnte, auf die Autobahn zu geraten. Nur auf der Südseite der A 25n zwischen Gammer Weg und B 404 finden sich geringere Anpflanzungen, teils als dauerhafte Gehölzhecke, teilweise als Knick.

Alle diese Anpflanzungen müssen vor Baubeginn der Umgehungsstrecke und vor Entfernung der jetzigen Gehölzreihen voll funktionsfähig sein, also 3 – 4 m hoch und mindestens 4 m breit ohne Lücken (UL 18.1, S. 57).

Diese Maßnahmen wurden aber alle fälschlicher Weise nicht als CEF-Maßnahmen gekennzeichnet! In UL1, Erläuterungsbericht, S.158/159 ist sogar ausdrücklich erwähnt, dass alle diese Maßnahmen „während der Bauausführung“ erfolgen können. Da die kompletten Bauarbeiten aber nicht nur eine Fledermaus-Winterruhe lang durchgeführt werden sollen, und auch die Ersatzpflanzungen erst wachsen müssen, danach auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden müssen, bevor die vorhandenen Strukturen entfernt werden können, **dürfen die Anpflanzungen nicht erst während der Bauarbeiten ausgeführt werden.**

Diese Unstimmigkeiten ziehen sich durch das gesamte Maßnahmenpaket im Planänderungsverfahren, z.B. auch bei V 19 AR, Gammer Weg.

Unklar bleibt, warum die 2018 noch für erforderlich gehaltenen Schutzeinrichtungen beidseits der Autobahntrasse nun nicht mehr nötig sein sollen. Weder haben sich die Flugstraßen verändert, noch das Verhalten der Fledermäuse, noch die Gefahren für Fledermäuse.

Was ist mit den Fledermäusen, die auf Fahrendorfer Gebiet an der Grenze zu Hohenhorn die vorhandenen Knickstrukturen nutzen, die wegen des Bauvorhabens ja entfernt werden?

Diese Flugroute ist in einem 90°-Winkel auf dem Plan ersichtlich. Auch diese Fledermäuse werden dem Tötungsrisiko ausgesetzt, denn vorhandene Strukturen werden entfernt und mit dem Bau der Trasse begonnen, bevor neue Strukturen geschaffen werden.

Die beim mündlichen Erörterungstermin am 29. Oktober 2019 vorgebrachten Kritikpunkte hinsichtlich der Untersuchungen der Fledermäuse und der daraus resultierenden Maßnahmen sind durch die jetzt vorliegende 1. Planänderung zum größten Teil unzureichend gelöst.

Grundlage der nachfolgenden Erläuterungen ist die zum Zeitpunkt der Erfassungen im Feld und der Erstellung der Planungsunterlagen gültige Fassung der Arbeitshilfe des LBV „*Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein*“ von 2011. Die aktualisierte Fassung von 2020 wird nicht berücksichtigt.

Folgende Kritikpunkte werden weiterhin aufrechterhalten:

Nach der Arbeitshilfe sind *„die Bestandsdaten das Kernstück der artenschutzrechtlichen Prüfung. Die Daten der Bestandserfassung müssen es ermöglichen, alle artenschutzrechtlichen Konflikte zu erkennen, alle notwendigen Maßnahmen zu begründen und diese Maßnahmen abschließend zu konzipieren.“* Die Begrenzung der Methoden zur Bestandserfassung auf akustische Erfassungen (mobile und stationäre Detektorarbeit) und Sichtbeobachtungen kann nicht alle entscheidungsrelevanten Informationen für die Beurteilung von artenschutzrechtlichen Konflikten liefern. Aus diesem Grunde wurden z.B. für das faunistischen Fachgutachten von 2012 im gleichen Planungsgebiet Netzfänge durchgeführt, um *„eindeutige und belastbare Aussagen zu Sommervorkommen und Raumnutzung der Bechsteinfledermaus“* zu erhalten.

Bei dem 2016 im Untersuchungsgebiet festgestellten, herausragenden Arteninventar wären Ergebnisse von Netzfängen (z.B. laktierende Weibchen als Hinweis auf Wochenstuben) für die Beurteilung der Betroffenheit der teilweise hochgradig gefährdeten Fledermausarten der Gattung *Myotis* von hoher Relevanz. Auch wenn Wochenstubenquartiere außerhalb des zu untersuchenden Raumes liegen, ist laut Arbeitshilfe eine Ausweitung des

Untersuchungsraumes notwendig, „wenn der Erhalt einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang zu beurteilen ist“.

Die erhebliche Anzahl unbestimmter Myotis-Rufe auf den als bedeutend ermittelten Flugrouten und in den direkt betroffenen Jagdgebieten sowie der Hinweis in der Arbeitshilfe - „Je gefährdeter eine Art ist, umso wichtiger ist eine Bestimmung auf Artniveau.“ - erzwingt regelrecht eine entsprechende Nachweismethode wie den Netzfang. In der neuen Arbeitshilfe von 2020 gehören Netzfänge inzwischen zur erforderlichen Standardmethode.

In dem Vorhabengebiet wurden alle 15 Fledermausarten, von denen ein Vorkommen in Schleswig-Holstein bekannt ist, nachgewiesen. Es ist damit eines der bedeutendsten Fledermauslebensräume in Schleswig-Holstein. So sind z.B. von der Bechsteinfledermaus nach der aktuellen Verbreitungskarte der Tierarten der FFH-Richtlinie keine Vorkommen im Bereich des südlichen Schleswig-Holsteins und des nördlichen Niedersachsens bekannt. Die mehrfachen Nachweise dieser Art auf Flugstraßen und in Jagdgebieten innerhalb des Untersuchungsraumes stellen somit ein neues Vorkommen der Bechsteinfledermaus, die als FFH-Anhang II-Art einen besonders hohen Schutzstatus besitzt, dar. Die überregionale Bedeutung des Untersuchungsgebietes hinsichtlich der Fledermäuse wurde nicht erkannt und ist im faunistischen Fachgutachten nicht entsprechend bewertet worden.

Die methodischen Mängel bei der Erfassung der Fledermäuse bestehen somit weiterhin.

In direkter Nähe zum FFH-Gebiet 2528-301 „GKSS-Forschungszentrum Geesthacht“ (Erhaltungsziel: Sicherung des südöstlichsten Winterquartiers der Bechsteinfledermaus in Schleswig-Holstein) und direkt am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes befinden sich in einem abgeäugten Waldbereich eine größere Anzahl von ehemaligen Bunkern. Aufgrund der abgesperrten Lage sind bisher keine Daten zum Vorkommen von Fledermäusen von den ehrenamtlichen Mitgliedern der Arbeitsgruppe Fledermausschutz Schleswig-Holstein (AGF) erhoben worden. Bei den zahlreich vorhandenen, unterirdischen Quartierstrukturen ist aber potenziell von einem hochwertigen Winterquartierkomplex auszugehen. Eine entsprechende Erweiterung des Untersuchungsraums wäre nach Vorgabe der Arbeitshilfe nötig, um die Bedeutung dieser Winterquartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu beurteilen und die eventuell vorhandenen, artenschutzrechtlichen Konflikte zu erkennen.

Auch dieser Kritikpunkt am faunistischen Fachgutachten ist nach der 1. Planänderung noch nicht behoben.

Alle acht festgestellten, artenschutzrechtlich bedeutenden Jagdgebiete im Untersuchungsgebiet werden vorhabenbedingt überbaut und es wird für alle Fledermausarten weiterhin pauschal angenommen, dass die Tiere beliebig auf gleichwertige Jagdgebiete im Umfeld des Eingriffsbereichs ausweichen können. Ein Ausgleich für die verlorengelassenen, bedeutenden Jagdgebiete wird als nicht erforderlich angesehen. Nach der Arbeitshilfe muss aber schlüssig dargelegt werden, dass unbesetzte Ausweichhabitats in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung stehen. Außerdem ist davon auszugehen, dass für die jeweiligen Arten erreichbare und geeignete Jagdgebiete bereits von Tieren der gleichen Art besetzt sind und somit nicht ohne weiteres zur Jagd genutzt werden können. Die artenschutzrechtlichen Konflikte durch den Fortfall der Jagdgebiete bleiben somit völlig ungelöst.

In räumlicher Nähe zu den überbauten Jagdgebieten sind nahrungsreiche Ausweichhabitats zu schaffen oder bereits vorhandene Strukturen entsprechend aufzuwerten.

An mehrere artenschutzrechtlich bedeutende Flugstraßen sollen die transferierenden Fledermäuse für die gefahrlose Überquerung der neuen Straßen mittels Leitpflanzungen und Kollisionsschutzeinrichtungen zu Heckenbrücken, Fledermausunterführungen oder Überflughilfen (Hop-Over) umgeleitet werden. Da die Funktionstauglichkeit der geplanten Gehölzstrukturen bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straße gegeben sein muss, ist

eine rechtzeitige Pflanzung (mind. 2 bis 3 Jahre Vorlauf) entscheidend. Andernfalls sind temporäre Leitstrukturen vorzusehen.

Flugstraßen werden von Fledermäusen vornehmlich als direkte, eng an Leitstrukturen gebundene Verbindung zwischen Tagesquartier und Jagdgebiet genutzt. Eine Ablenkung von diesen tradierten Flugwegen ist nur im begrenzten Maße möglich. An 10 bedeutenden Flugstraßen des Untersuchungsgebietes (Nr. 5, 6, 7, 12, 16, 17, 18, 19, 22 und 23) sind aber Umlenkungen der Fledermäuse zwischen 250 und 800m (in eine Richtung) geplant.

Das kann nicht funktionieren und die Tiere werden ihren ursprünglichen Flugweg beibehalten, selbst wenn dieser durch Kollisionsschutzeinrichtungen und Straße gestört ist. Für so große Umleitungen von Fledermausflugstraßen gibt es auch keine bekannten wissenschaftlichen Wirksamkeitsbelege und sie sind somit für diese Entfernungen als Vermeidungsmaßnahme nicht geeignet.

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten sind im Hinblick auf die Flugstraßen zusätzliche, geeignete Querungshilfen einzuplanen.

Zu V 16.1. AR): Der Brückendurchlass für Fledermäuse: Die Bahnstrecke ist gewidmet. Damit kann jeder Zeit wieder normaler Bahnverkehr stattfinden. Geplant ist ein 20 Minuten-Takt auf dieser Strecke. Das bedeutet, dass alle 10 Minuten ein Zug unter der Brücke durchfährt. Damit ist dieser Brückendurchlass nicht für Fledermäuse geeignet.

14.2 Vögel

14.2.1 Bodenbrüter südlich Hohenhorn

Wir haben inzwischen mehrfach auf einen bemerkenswerten Bestand gefährdeter Brutvögel auf Erdbeerfeldern der Hohenhorner Geest hingewiesen. Trotzdem sind unsere Hinweise ignoriert worden. Die sich aus diesem Vorkommen ergebenden artenschutzrechtlichen Konflikte sind somit nicht abgearbeitet worden. Zu erwarten sind artenschutzrechtliche Konflikte und die Erforderlichkeit von Ausgleichsmaßnahmen, die wegen der geringen Größe der lokalen Populationen der betroffenen Arten nur CEF-Maßnahmen sein können. Diese sind nachzuplanen. Die Unterlagen sind bisher hierzu grob unvollständig.

Zusammenfassend sind noch einmal die Ergebnisse der Brutvogelkartierung dargestellt, die Dr. Ringe und Dr. Putfarken zwischen 2018 und 2021 auf der in folgender Abbildung rot markierten Fläche durchführten.



In den Unterlagen der 1. Planänderung wurden zwischen Gammer Weg und B 404 nur 3 Reviere Feldlerchen, aber kein Kiebitz- oder Sandregenpfeifer-Revier zugrunde gelegt, obwohl die Dokumentationen über Bestände beim Planungsträger vorliegen.

2021 brüten hier wieder 4 Kiebitzpaare, mitten auf der geplanten Trasse. Auch brüten dieses Jahr wieder 2 Sandregenpfeiferpaare und mindestens 5 Lerchenpaare auf dieser Fläche. Schafstelzen etablierten im April gerade ihre Reviere (s. Tabelle).

| Brutpaare | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------|------|------|------|------|
| Kiebitz | 4 | 5 | 4 | 4 |
| Sandregenpfeifer | - | 1 | 1 | 1 |
| Feldlerche | 5-6 | 5 | 5 | 5 |
| Schafstelze | 2-3 | 2-3 | 2-3 | |

Ob die Küken der Bodenbrüter erfolgreich aufwachsen können, wird auch von den Beutegreifern abhängen. Daher ist es für Bodenbrüter inzwischen immer wichtiger, die Lebensräume in ausreichender Populationsstärke zu besiedeln.

Spätestens im Zuge der Planung zur Verlegung des Hochspannungsmastes hätte dieser wertvolle Bestand Berücksichtigung finden müssen. Es ist die letzte Kiebitzkolonie im Süden des Herzogtum Lauenburg. Die Sandregenpfeiferbrut ist vermutlich die einzige im ganzen Landkreis. Erdbeerfelder nutzen Kiebitze gern als Ersatzhabitat und können dort vergleichsweise höhere Bruterfolge erzielen. Doch sie nutzen ausschließlich DIESE Fläche, obwohl es rund um Hohenhorn etliche Erdbeerfelder gibt. Wir können uns diesen Umstand nur mit günstigen hydrologischen Verhältnissen erklären, die dieses Feld zu einem Sonderstandort

für Kiebitze machen. Eine höhere Feuchtigkeit sorgt wahrscheinlich für bessere Nahrungsverfügbarkeit. Folglich gehen wir davon aus, dass ein Bauvorhaben zu einem Erlöschen der lokalen Population führen würde. Auch die Zahl der brütenden Feldlerchen ist deutlich höher als im Gutachten von 2016 und muss in den Ausgleichsmaßnahmen entsprechend berücksichtigt werden.

Weitere ornithologische Befunde, die keine Berücksichtigung in den Unterlagen finden, sind: Brut eines Kolkrabenpaares auf den Hochspannungsmasten, Nahrungsbiotop von Turmfalken, Milanen, Habichten und Eulen. Beobachtet wurden weiterhin Steinschmätzer, Flußuferläufer, Braunkehlchen und Goldregenpfeifer, was außerdem die Bedeutung des Gebietes als Rastgebiet unterstreicht.

Der erforderliche Ausgleich für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor Ort, ist in der Planung nicht vorgesehen. Nach den Ausführungen in den Planunterlagen dazu sind diese Brutvogelbestände nicht vorhanden. Hier sind stattdessen unzutreffende, allgemein gehaltene Angaben zu „Intensiväckern“ zu finden.

Beispielhaft für diese Vorgehensweise sei hier die Aussage zu Kiebitzen UL19.2, Artenschutzbericht, S. 208 erwähnt. Hier werden aber seit Jahrzehnten regelmäßig Sonderkulturen angebaut, die eben nie hochwachsen. Speziell auf diesen Flächen besteht auch die Möglichkeit der Feldberegnung. Über all diese, jahrelang reviertreu besetzten Brutplätze soll die Straßentrasse laufen.

Es wurde nur im Ostteil des Planvorhabens nachkartiert. Die vom BUND im Einwendungsverfahren 2018/2019 geforderte Nachkartierung im Bereich südlich Hohenhorn ist nicht erfolgt. Das Betretungsrecht hatte sich der Planungsträger hierfür zwar gesichert, es aber verfahrensfehlerhaft nicht genutzt.

14.2.2 Kranich

Die beiden Brutplätze des Kranichs in Escheburg wurden der Planfeststellungsbehörde am 13.12.2020 mitgeteilt. In den aktualisierten Unterlagen findet sie jedoch keine Erwähnung. Die Reviere der beiden Paare befinden sich zum Teil im Wirkungsbereich der geplanten Bauten, die Brutplätze in wenigen Hundert Metern Entfernung. Durch Entwässerung und insbesondere durch die Beunruhigung während der jahrelangen Bauphase ist davon auszugehen, dass die Brutplätze aufgegeben werden und der lokale Bestand dieser europarechtlich streng geschützten Art erlischt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Brutvorkommen des Kranichs müssen untersucht werden. Zudem müssen geeignete Artenschutzmaßnahmen geplant und durchgeführt werden. Dies erfordert eine angepasste Bauzeitenregelung, um Brutverluste zu vermeiden. Zudem muss eine Entwicklung geeigneter Brutflächen in der Nähe vorgesehen werden. Es ist fraglich, ob hierfür CEF-Maßnahmen möglich sind. Dazu muss der Umfang der lokalen Population untersucht werden. Es ist davon auszugehen, dass die lokale Population so klein ist, dass sie ohne diese beiden Brutpaare nicht erhalten werden kann. Dann wären nur FCS-Maßnahmen möglich. Diese sind jedoch u. a. nur bei zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses und dem Fehlen zumutbarer Alternativen rechtlich statthaft. Beide Bedingungen erfüllt das Vorhaben jedoch nicht, weil das überwiegende öffentliche Interesse durch verschiedene Gründe nicht gegeben ist (s. Ar-Maßnahmen).

Die Tatsache, dass diese auffällige Art bei der Brutvogelkartierung für das Vorhaben übersehen wurde, lässt an der Vollständigkeit der ornithologischen Bestandsaufnahme generell zweifeln. Dies wird auch durch das unzureichend erfasste Vorkommen von Kiebitz und Sandregenpfeifer südlich von Hohenhorn unterstützt. Daher ist hier dringend nachzuarbeiten.

Da die Kartierungen im Wesentlichen im Jahr 2016 stattfanden, sind sie zudem im kommenden Jahr 2022 bereits über 5 Jahre alt und damit planungsrechtlich veraltet. Sie müssen daher wiederholt werden.

14.3 Reptilien

14.3.1 Zauneidechse

Auf der Ausgleichsfläche nördlich des Gutes Hasenthal, die seit Jahren erfolgreich zu Heide- und Trockenrasen entwickelt wird, wurde am 04.04.2020 eine männliche Zauneidechse beobachtet. Die Aussage, dass sich im Bereich Hasenthal kein Vorkommen der Zauneidechse befindet, ist damit widerlegt. Das Vorkommen von Reptilien im Bereich Hasenthal muss daher erneut untersucht werden.

Dabei ist darauf zu achten, dass mit den Untersuchungen bereits Ende März zu beginnen ist, um insbesondere Kreuzottern zu erfassen. Laut UL 19.5.3.1 wurden die künstlichen Verstecke zur Reptilien-Erfassung bereits am 18.03.2020 ausgelegt. Auf den beiden, durch Mitglieder des BUND ab dem 02.03.2020 kontrollierten Flächen nördlich und östlich von Gut Hasenthal, wurden diese jedoch erst nach Mitte April festgestellt. Die zu erwartenden Wirkungen auf das Vorkommen der Zauneidechse müssen artenschutzrechtlich geprüft werden.

14.3.2 Waldeidechse

Die Zahl der festgestellten Individuen der Waldeidechse erscheint viel zu gering. Am 28.03.2020 wurden durch ein Mitglied des BUND in der nördlichen Fläche bei einer einzigen Begehung alleine acht und in der östlichen Fläche zwei Individuen festgestellt. In UL 19.5.3.1 fehlt eine genaue Angabe zu den Funden. Wenn man die beigefügte Karte auswertet, wurden anscheinend nur insgesamt drei Individuen bei allen Begehungen festgestellt. Die Auswertung der Tabelle der Erfassungstage deutet daraufhin, dass die Erfassungszeitpunkte nach Uhrzeit und Temperatur sowie dem vorangegangenen Wetterverlauf nach ungünstig ausgewählt wurden.

14.3.3 Ringelnatter

Am Ostrand der östlichen Fläche, also in 160 m Entfernung zur geplanten Trasse wurde durch ein Mitglied des BUND die stark gefährdete Ringelnatter festgestellt (ein subadultes Tier am 18.04.2021).

Die Untersuchung zu den Reptilien ist somit nicht aussagekräftig genug und nicht geeignet, eine Bewertung des Eingriffs vorzunehmen.

15 Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

15.1 Generelle Beurteilung von sogenannten Ar-Maßnahmen (artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen)

Die sogenannten Ar-Maßnahmen (artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen) sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz unzulässig. dies wird im Folgenden begründet.

CEF-Maßnahmen dienen dem Erhalt der Funktionalität der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von lokalen Populationen im räumlichen Zusammenhang. Sie müssen daher zum Zeitpunkt des Eingriffs wirksam sein und somit meistens vor dem Eingriff durchgeführt werden. Bei Durchführung von CEF-Maßnahmen ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich.

FCS-Maßnahmen dienen nur der Sicherung des Erhaltungszustandes der Population einer Art. Es muss nicht die betroffene Lokalspopulation erhalten werden. Die Maßnahme kann also auch

erst nach dem Eingriff und damit nach der Beeinträchtigung (oder Vernichtung) der lokalen Population einer Art wirksam werden. FCS-Maßnahmen dürfen jedoch nur durchgeführt werden bei

- Überwiegen von „zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses“ an dem Vorhaben.
- Fehlen von zumutbaren Alternativen (es gibt aber ÖPNV, Home-Office, Fahrrad...)
- Sicherung des Erhaltungszustandes der beeinträchtigten Population(en)

Das Überwiegen von „zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses“ an dem Vorhaben ist nicht gegeben wegen

lokaler Gründe (Auswahl):

- Mehrbelastung einer großen Zahl von Bewohnern der Stadt Geesthacht sowie der Bewohner der Umlandgemeinden mit einer höheren Verkehrsbelastung im Vergleich zu der Zahl an Einwohnern, deren Wohnumfeld geringer belastet würde.
- Zerstörung von Erholungsraum und Wegebeziehungen für Bewohner von Geesthacht und den Umlandgemeinden
- Zerstörung des Landschaftsbildes in Escheburg und Geesthacht.

überregionaler Gründe (Auswahl):

- Nichteinhaltung der Klimaziele/Widerspruch zu den Zielen des Klimagesetzes
- Widerspruch zu nationalen und internationalen Gesetzen und Vorgaben zum Erhalt der Biodiversität.

Als Ar-Maßnahmen werden in Schleswig-Holstein Maßnahmen bezeichnet, die der Sicherung der ökologischen Funktionen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Rechtlich werden sie in Schleswig-Holstein wie CEF-Maßnahmen behandelt. Da sie aber nicht die Kriterien „räumlicher Zusammenhang“ und „Wirksamkeit zum Zeitpunkt des Eingriffs“ erfüllen müssen, wären sie jedoch eigentlich in die Kategorie der FCS-Maßnahmen zu stellen. Damit muss aber auch für Ar-Maßnahmen gelten, dass sie nur bei zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses und dem Fehlen zumutbarer Alternativen angewendet werden dürften.

Immerhin dürfen Ar-Maßnahmen in Schleswig-Holstein nur angewendet werden, wenn es um Arten geht, die in den roten Listen von Schleswig-Holstein ungefährdet oder auf der Vorwarnliste sind. Z. B. dürfte Maßnahme E2 (Entwicklung von Feldlerchen-Lebensraum bei Tackesdorf nördlich des Nordostsee-Kanals) dann keine Ar-Maßnahme sein, weil die Feldlerche gefährdet ist (RL 3). Das gilt ebenso für E1 (Feldlerche Mechow).

15.2 Maßnahmen für die Feldlerche

Zu Maßnahme E1 und E2: Auf beiden Flächen wurde die bisherige Brutvogelfauna nicht ermittelt. Eine Abschätzung der möglicherweise dort zusätzlich ansiedelbaren Individuen an Feldlerchen und Kiebitzen ist unzulänglich. Alle Ausgleichsflächen müssen vor ihrer Einplanung und Umwandlung mit einer Bestandserfassung belegt werden. Aufgrund des wissenschaftlichen Kenntnisstandes ist es zwar möglich, Vorhersagen zu treffen, aber es gewöhnlich so, dass Geländekartierungen unvorhersehbare Aspekte insbesondere bei der faunistischen Besiedlung zutage fördern.

16 Landschaftsbild

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist auf Hohenhorner Gebiet erheblich. Seltsamerweise ist für das Hohenhorner Gebiet trotz der Dammlagen des Planungsvorhabens und einem zusätzlichen Strommast gar keine Wirkzone 2 festgesetzt und berechnet, UL 19.1, Blatt 3.1. Die Berechnungen sind fehlerhaft.

Im Geestbereich wird die neue Trasse nach wie vor auf einem Damm geplant. Die Bewohner Hohenhorns und der Geesthachter Oberstadt werden in Zukunft je nach Windrichtung mit deutlich wahrnehmbarem Straßenlärm leben müssen. Der Damm ist aber nur erforderlich, wenn dieser Abschnitt der Umgehung als Teil einer A 21 geplant wird. Da in der 1. Planänderung das Ziel dieser Planung aufgegeben wurde, ist auch kein Damm mehr erforderlich.

Im Zuge der Verbesserung des Lärmschutzes in Grünhof soll der bestehende Wall angeschüttet werden. Dafür sollen 12 kräftige Straßenbäume gefällt werden. Neuanpflanzungen speichern erheblich weniger CO₂ und Feuchtigkeit. Durch die Rodung werden nicht nur erhebliche Mengen CO₂ freigesetzt. Viele Vögel und Kleinlebewesen verlieren ihren Lebensraum.

Die gravierende Entwertung der zu prüfenden Funktionen des Landschaftsbildes, nämlich Eigenart, Vielfalt, Schönheit, Naturnähe, Erlebnis- und Erholungswert durch den Bau der Großbrücke zwischen Escheburg und Geesthacht bleibt auch in der 1. Planänderung bestehen und ist in den Unterlagen nicht ausreichend gewürdigt.

17 Verlegung 110 kV- Leitung

Der artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Verlegung der 110 kV Leitung, wurde durch ein Büro für Landschaftsarchitektur und offenbar nicht durch Biologen erstellt. Eigene aktuelle Erhebungen fehlen vollständig.

Das vorne beschriebene bedeutsame Brutvorkommen von Kiebitz und Sandregenpfeifer befindet sich im Bereich der geplanten neuen Stützen. Die Planung ist hier komplett unvollständig und zu überarbeiten.

18 Großbrücke im Steilhang (alle Schutzgüter)

Erstmalig sind nun in UL 9.2. Blatt 2.0, Pfeiler eingezeichnet, zusätzlich auch eine Wartungsstraße. Deutlich ist ersichtlich, dass genau im Zentrum des Quellwaldes gebaut werden soll (vgl. auch die Karte UL 19.7, Blatt 1.2 mit dem Vermerk „Sumpf“ „nur“ unter der eingezeichneten Trasse im Steilhang).

Im Hang bildet sich Grundwasser (Quellwald). Aus dem unzerschnittenen Hang tritt dieses Grundwasser jetzt nicht aus. Während der Bauarbeiten sollen Dichtschürzen angelegt werden, da sonst das Grundwasser austreten würde. Nach der Baufertigstellung sind die Dichtschürzen wegen der umfassenden Neuanpflanzungen wieder zu entfernen.

Wie soll der Wasseraustritt direkt an den Pfeilern nach Inbetriebnahme dauerhaft sicher verhindert werden? Die Pfeiler sollen mitten im Quellwald tief gründen. Unterhalb des Hanges befindet sich der Grundwasserspiegel schon in etwa 5 – 6 m Tiefe.

Zum Projekt der Großbrücke am Steilhang fordern wir ein hydrogeologisches Zusammenhangsgutachten. Grund hierfür ist die vorgesehene Kombination von Maßnahmen, deren zu erwartende Auswirkung auf die Gesamtökologie von Hang/Flächen südwestlich des Hanges (vgl. UL18.4.0, S.35) derzeit aus den Unterlagen nicht hervorgeht, obwohl sie erwartet wird (UL 18.4.0, S.38).

Für die Fledermäuse im Bereich der Großbrücke mit Abtragung des Steilhanges, gibt es keine CEF-Maßnahmen (Maßnahmenkomplex A 5, UL9.3, S. 110) und die Fledermäuse der bedeutenden Flugrouten 2 und 3 müssen die Beendigung der Bauarbeiten und die anschließende Wiederbepflanzung woanders abwarten und irgendwie überleben.

Um den Hang abzutragen und die Pfeiler errichten zu können, müssen die Baufahrzeuge den Steilhang vom noch unbekanntem, auch herzustellenden Bauplatz aus befahren. Dazu muss der gesamte Bereich, der befahren wird, gerodet und so geebnet werden, dass alle Baufahrzeuge von Bagger bis Kran die Steigungen bewältigen können.

Die Planunterlagen bleiben denkbar unpräzise in Hinblick auf die erforderlichen Anforderungen in den Arbeitsschritten und zur Bauüberwachung und sind daher keine geeignete Grundlage für das Planfeststellungsverfahren.

Die Kennzeichnung der Maßnahme V 12, also Vermeidung des Austritts von Wasser, findet sich nur im abgetragenen oberen Teil des Hanges, nicht im Pfeilerbereich. Die 5 (A 18) bzw. 7 (UL 9.4, S. 6) anzubringenden Nistkästen für Haussperlinge stehen dazu in keinem Verhältnis.

UL 1, Erläuterungsbericht, Seite 108, 111: Zwecks Tragfähigkeit der gesamten Großbrückenanlage unterhalb des Steilhanges ist Aushub und Austausch von Torf, in den Planunterlagen „Vollsanierung“ genannt, in noch größerem Umfang vorgesehen, als in den Planunterlagen 2018.

Mit den hohen Grundwasserständen in diesen Bereichen ist davon auszugehen, dass der Wasserhaushalt auf allen umliegenden Flächen mit diesen zerschneidenden tiefreichenden Verfüllungen, stark beeinflusst wird. Zu bewerten und zusätzlich auszugleichen ist zudem jeder Kubikmeter ausgehobenen Torfes als wesentlichem CO₂-Speicher.

In UL 19.7 Bilanzierungsverzeichnis ergibt sich in Summe die Neuversiegelung von 71.215 m² Flächen mit besonderer Funktion, und als Summe der zusätzlich beeinträchtigten Flächen mit besonderer Funktion weitere 455.178 m².

Neben dem Steilhang findet sich hier in sehr großem Umfang die Bodenart „Niedermoor“, fast immer mit der Zusatzbeeinträchtigung Grundwasser in der Kategorie „Boden“, dazu aber auch als Grundwasserbeeinträchtigung in der Kategorie „Wasser“.

Sodenschutzgut „Klima/Luft“: Aufgeführt wird hier nur „Wald als „Frischluftentstehungsfläche“. Es fehlen weitere Schädigungen, wie die bereits genannte CO₂- Freisetzung durch den Aushub von Niedermoorböden. Für alle Niedermoorbereiche entsteht daher zusätzlicher Ausgleichsbedarf für die Schädigung im Bereich „Klima/Luft“. In UL 19.7.

Bilanzierungsverzeichnis: Im Geesthang fehlt beispielsweise der Bauplatz „etwa 12 m von einem Forstweg entfernt“. Im Hang kann der Bauplatz nicht schonend bewirtschaftet werden.

Ferner ist die Berechnung des beeinträchtigten Landschaftsbildes fehlerhaft. So gibt es in der Fahrendorfer Knicklandschaft mittig über der Trasse, angeblich auch keine Wirkzone 1, also „blinde Flecken“, UL 19.1, Blatt 3.1.

Die Berechnungen sind daher fehlerhaft und weitere Fehler können nicht ausgeschlossen werden.

19 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die geplante Ortsumgehung Geesthacht, bestehend aus einer Teilstrecke Verlängerung der A 25 bis zur B 404 und der weiteren Strecke als Verlegung der B 5, ihr Ziel, den innerstädtischen Verkehr dadurch zu entlasten, dass der Durchgangsverkehr auf der B5 umgeleitet werden soll, auch durch die Veränderungen der 1. Planänderungen 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.

Die Tatsache, dass dieses Großprojekt seit Jahrzehnten nicht verwirklicht wurde bestätigt, dass es schon immer gewichtige objektive Gründe gegen dessen Realisierung gab und daran auch die Auto-zentrierte Sichtweise einiger Politiker nichts änderte.

Das Projekt Ortumgehung in Zeiten der akuten Klimakrise realisieren zu wollen, 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 wird der Flächenverbrauch weiter beschleunigt, wertvolle Lebensräume zerstört und in unverantwortlicher Weise auch die immer knapper werdenden natürlichen Ressourcen Boden, Luft, Trinkwasser und biologische Vielfalt 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.

Die Prognosen des Vorhabenträgers basieren auf Verkehrszählungen von 2012 und 2015. Sie bilden in keiner Weise die sich abzeichnenden Folgen einer sich rasant verändernden Arbeitswelt durch die Digitalisierung ab und betrachten nicht den gesamten Zeitraum bis zur Erreichung der Klimaneutralität.

Immer mehr Heimarbeitsplätze werden entstehen, und ein großer Teil der Pendler (Ziel- und Quellverkehr) wird nicht mehr täglich die Straßen Geesthachts benutzen.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass insbesondere in Zeiten des Lockdowns immer häufiger die Möglichkeit zum Home-Office genutzt wird und dass nach Aussagen von Wirtschaftsverbänden und Verwaltung auch zukünftig 30-40% der Verwaltungstätigkeiten von zu Hause aus bewältigt werden.

Der BUND Landesverband Schleswig-Holstein lehnt das geplante Vorhaben auch in seiner veränderten Form 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 vor Ort zu kompensieren (die Ausgleichsmaßnahmen verteilen sich auf 22! Standorte in ganz Schleswig-Holstein).

Besonders schützenswerter Lebensraum wird leergeräumt!

Die Realisierung des Vorhabens würde in nicht verantwortbarer Weise dazu beitragen, die Freiheit zukünftiger Generationen auf ein selbstbestimmtes Leben in funktionierenden Ökosystemen einzuschränken.

20 Forderungen

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

1.) 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 in den nächsten Jahren und die Berücksichtigung der Auswirkungen eines ökologisch vertretbaren Mobilitätskonzepts einzubeziehen.

2.) 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 zunehmend größer werdender Anteil emissionsfreier Fahrzeuge auf unseren Straßen verkehren wird und das ein hoher Anteil von Pendlern die Bahn und das Fahrrad benutzen wird.

Die Kosten-Nutzen-Analyse ist entsprechend neu zu erstellen. Dabei muss eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen des Projektes auf Mensch und Umwelt erfolgen.

3.) Wir fordern den Vorhabenträger auf, ein Gutachten zu den Auswirkungen der geplanten OU Geesthacht auf die Umlandgemeinden, insbesondere auf die Gemeinde Hohenhorn und Fahrendorf erstellen zu lassen.

4.) 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 deshalb den Vorhabenträger auf, das Planfeststellungsverfahren zu stoppen.

5.) 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.

Aus diesen Gründen sind die Auswirkungen der geplanten OU-Geesthacht - sowohl hinsichtlich Naturressourcenverbrauch als auch auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und der Europäischen Union zu untersuchen.

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 auf die Menschheit zu verhindern.

6.) Wegen der Größe des Projektes und seiner gravierenden Eingriffe in besonders schützenswerte Naturräume ist ein Dialogverfahren mit Sachverständigen und Bürgern durchzuführen. Auf Basis der Ergebnisse der Gutachten und unter Berücksichtigung eines

nachhaltigen Mobilitätskonzeptes, ist so zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen, die auch den Freiheitsbedürfnissen kommender Generationen gerecht wird.

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

Schaffen Sie keine unumkehrbaren Fakten, bevor der BVWP 2030 überprüft wird. Es wird nicht nur unwiederbringlich besonders wertvoller Naturraum zerstört, Sie gefährden auch die Freiheit künftiger Generationen. Mit jeder CO2-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, werden die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringert.

Zum weiteren Verfahren:

Zur Durchführung der Anhörungen sehen Sie bitte vor, den BUND zusammen mit den Trägern öffentlicher Belange zu laden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen:

Anregungen für ein Mobilitätskonzept für Geesthacht und diesbezügliches Anschreiben an den Bürgermeister Geesthachts.