

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

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

Landesverband  
Schleswig-Holstein e.V.

Fon 04 31 6 60 60-0  
Fax 04 31 6 60 60-33

info@bund-sh.de  
www.bund-sh.de

Ole Eggers  
Landesgeschäftsführer  
[ole.eggerts@bund-sh.de](mailto:ole.eggerts@bund-sh.de)

26. April 2023

**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+687) in  
den Gemeinden Escheburg, Kröppelshagen-Fahrendorf, Hohenhorn, Hamwarde und in der  
Stadt Geesthacht (Kreis Herzogtum Lauenburg) einschließlich  
Umweltverträglichkeitsprüfung**

hier: Anhörungsverfahren 2. Planänderung  
Ihr Zeichen: APV 28 - 533.32-A25-171, Malte Breiholz  
Bezug: Schreiben vom 13. März 2023  
Unser Zeichen: RZ 2018 - 427

Sehr geehrter Herr Breiholz,  
sehr geehrter Minister Madsen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

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

Mit freundlichen Grüßen



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY  
Landesverband Schleswig-Holstein e.V.  
Lorentzendam 16, 24103 Kiel  
Fon 0431 66060-0, Fax 0431 66060-33

Bund für  
Umwelt und  
Naturschutz  
Deutschland

Ole Eggers

Landesgeschäftsführer

## 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 und Mai 2021, fristgemäß mit folgender Stellungnahme zur 2. 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 seinen Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 25 / B5 vom 18.10.2018 und vom 25.05.2021 sowie in den mündlichen Erörterungsterminen gemäß §140 Abs. 6 Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein bereits ausführlich dargelegt, warum die vorgelegten Projektpläne abzulehnen sind.

Der BUND ist weiterhin der Auffassung, dass alle Personen und Institutionen dem Grundgesetz verpflichtet sind, 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. 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 umfassenden Klimaverträglichkeitsprüfung.

Die in der 2. Planänderung angewendeten Kriterien und Berechnungen des CO<sub>2</sub>- Äquivalents sowie die angesetzten Schadenskosten sind nach unserer Auffassung unvollständig und bilden in keiner Weise die tatsächlichen Folgen der Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser und Luft ab. Sie sind unzureichend, um den Einfluss der geplanten Maßnahme auf Klima- und Ressourcenschutz in seinen dramatischen Auswirkungen zu beschreiben.

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.

Dabei 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 Ortsumgebung 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 Treibhausgasreduzierungslast in die Zukunft.

Der Gesetzgeber hätte Vorkehrungen zur Gewährleistung eines freiheitsschonenden Übergangs in die Klimaneutralität treffen müssen. Der Gesetzgeber darf einen ad Infinitum fortschreitenden Klimawandel nicht tatenlos hinnehmen. Vorgaben, die jetzt CO<sub>2</sub>-Emissionen zulassen, begründen eine unumkehrbar angelegte rechtliche Gefährdung künftiger Freiheit, weil sich mit jeder CO<sub>2</sub>-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringern; entsprechend wird CO<sub>2</sub>-relevanter Freiheitsgebrauch immer stärkeren, auch verfassungsrechtlich gebotenen Restriktionen ausgesetzt sein.

Der Weltklimarat hat in seiner Stellungnahme zu den Auswirkungen des Klimawandels im März 2023 noch einmal eindringlich darauf hingewiesen, dass der Menschheit nur noch ein sehr kleines Zeitfenster von 7 Jahren offensteht, 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 2020 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 in allen Bereichen, um die Klimaneutralität bis 2040 (Forderung Weltklimarat) zu erreichen.

**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 im Umweltbericht der Bundesregierung definierten Umweltziele werden insbesondere im Verkehrssektor verfehlt. Es gibt immer noch keine politische Strategie zur Minderung von schädlichen Klimagasen. 2022 waren die Emissionen höher als im Jahr 1990. Um das im Klimaschutzgesetz festgeschriebene Ziel einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahre 2030 (KSG v. 12.12.2019) zu erreichen, muss endlich gehandelt werden.

Der zuständige Bundesverkehrsminister verweigert jedoch bisher konkrete Vorschläge für den Verkehrssektor zum Erreichen der Klimaschutzziele und hält weiter an der Umsetzung des BVWP 2030 in der verabschiedeten Fassung fest. Er beabsichtigt sogar den Bau zusätzlicher Autobahnen, anstatt die bisher geplanten Projekte vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden Klimakrise neu zu bewerten.

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.

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!**

In der 2. Planänderung berücksichtigt der Vorhabenträger zwar die 1. Änderung des Klimaschutzgesetzes aus dem Jahre 2020, ermittelt jedoch auch weiterhin die Umweltschadenskosten durch Treibhausgase auf der Basis von Lebenszyklus-Emissionen (20 Jahre).

Das Fazit des Vorhabenträgers:

„In der Gesamtschau der Ermittlung der THG- Emissionen für die drei o.g. Teilbereiche THG-Lebenszyklusemissionen, Verkehrsbedingte THG-Emissionen und Landnutzungsbedingte THG-Emissionen (a-c) führt das Vorhaben insgesamt zu einer unvermeidbaren Erhöhung der CO<sub>2</sub> –Äquivalente, hat also THG-emissionserhöhende Wirkungen.“

Nach der Berechnungsmethode auf der Basis des BVWP 2030, werden die THG-Emissionen nach 20 Jahren ausgeglichen. Tatsächlich entstehen viele projektbezogene Treibhausgasemissionen jedoch nur während der Bauzeit des Projektes (5 Jahre).

Des Weiteren ist nach unserer Auffassung die Auflistung der THG-Emissionen unvollständig und nicht nachvollziehbar. Es fehlt jegliche nachvollziehbare Datengrundlage: z.B. Wie wurden die Massen ermittelt? Ist die Brückenkonstruktion berücksichtigt? Wie viel m<sup>3</sup> Beton sollen verarbeitet werden? Wie viel Stahl? Wie viel Zuschlag? Wie viel Asphalt? Wo kommen die Bestandteile her? Wie viel CO<sub>2</sub>-Äquivalente werden für Herstellung, Transport, Verarbeitung und Entsorgung angesetzt? Wie viel für die Instandhaltung? Wie viel CO<sub>2</sub>-Äquivalente werden für die Baustelleneinrichtung und den Bau der Straße veranschlagt und warum? Nachvollziehbare Daten fehlen nicht nur für Stahlbeton. Das Gleiche gilt auch für alle anderen Bestandteile des Straßenbaues. Ebenso für alle Erdbewegungen, Veränderungen des Wasserkörpers, Umsetzungen von Tieren und Pflanzen an 22 unterschiedliche Standorte in Schleswig-Holstein, sowie Ausführung und Pflege der geplanten Ausgleichsmaßnahmen u.s.w.

Wir fordern den Vorhabenträger auf,

- **eine überprüfbare und vollständige Auflistung aller THG-Emissionen vorzulegen.**
- **die tatsächlichen Emissionen auch für die nächsten 7 Jahre zu ermitteln, da danach das Zeitfenster, die Erderwärmung auf unter 2 Grad zu begrenzen, geschlossen ist.**

Der BUND fordert weiterhin,

**die tatsächlichen Schadenskosten neu zu ermitteln.**

Dabei ist den Empfehlungen des Umweltbundesamtes aus dem Jahre 2020 zu folgen und von Kosten in Höhe von 700€/ CO<sub>2</sub>- Äquivalent auszugehen, anstatt der bisher angenommenen 145€/ CO<sub>2</sub>- Äquivalent. Alternativ ist eine Berechnung nach SCHWIPPS (siehe dazu auch die vom BUND in Auftrag gegebene Berechnung über den Klimaschutzbeitrag von Bundesfernstraßen durch das Büro RegioConsult) vorzunehmen.

**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 die Freiheiten der nächsten Generationen stark einschränken.**

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

Obwohl die Untersuchung aktualisiert wurde, sind die Daten der Verkehrszählung 2020 nicht eingeflossen. Grundlage der Bewertung bleiben auch in der 2. 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.

Der in der 2. Planänderung nur noch betrachtete Planfall 1 (UL 01, Erläuterungsbericht, S. 20) basiert auf „Fortschreibungen“ der Verkehrszählung von 2015. Dass „Fortschreibungen“ zeitlich nur begrenzt aussagekräftig sind, zeigt u.a. die Dauerzählstelle auf der A 25 in Börnsen. Hier weichen die tatsächlichen Verkehrszahlen stark von den hochgerechneten Verkehrszunahmen bis 2030 ab.

Bereits aus den alten Untersuchungen ist ersichtlich, dass ein möglicher Entlastungseffekt einiger weniger Straßenzüge in Geesthacht mit umfassenden Belastungen anderer Bewohner von Geesthacht und allen Umlandgemeinden erkauft würde. Dies hat sich auch mit der 2. Planänderung nicht verändert.

Die dem BVWP 2030 und der 2. Planänderung zugrunde gelegten Verkehrszahlen sind veraltet und fehlerhaft berechnet.

Der BUND fordert

**eine Neubewertung der OU Geesthacht/ Verlängerung A25 auf der Grundlage einer neuen Zählung mit exakter Zielbestimmung der Fahrzeuge, um den tatsächlichen Ist-Zustand zu ermitteln.**

Nur mit einer exakten Zielbestimmung lässt sich ein möglicher Entlastungseffekt durch eine Umgehungsstraße feststellen. 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.

Der BUND fordert die Stadt Geesthacht und das Land Schleswig-Holstein weiterhin auf,

ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept zu erstellen und sich von dem Ziel der autogerechten Stadt zu verabschieden.

### **Bedeutung des Durchgangsverkehrs**

Hierzu verweisen wir auf unsere bisherigen Einwendungen: „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!

#### **Hohe Neubelastung von Wohngebieten, Schulzentren und Gebäuden**

Hierzu verweisen wir ebenfalls auf unsere bisherigen Einwendungen. Die Auswirkungen auf Mensch und Tier in den Gemeinden im Umfeld der Umgehungsstraße wurden auch in der 2. Planänderung nicht berücksichtigt!

#### **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"! Ohne eine Ausführung der OU als Autobahn-Teilstück hätte eine Ortsumgehung keine Chance gehabt, in die BVWP 2030 als „Im vordringlichen Bedarf“ aufgenommen zu werden. 2-spurige Ortsumgehungen tauchten - wenn überhaupt - nur „Im weiteren Bedarf“ auf. Eine Anbindung der Planung an eine spätere A 21 ist jedoch auch in der 2. Planänderung nicht mehr vorgesehen. Stattdessen wurde aus einem Teilstück A 21, eine Verlängerung der vorhandenen A 25 als Sackgasse, obwohl eine 4-spurige Verlängerung aufgrund des tatsächlichen Verkehrsaufkommens weder ökonomisch noch ökologisch zu vertreten ist.

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

Hierzu verweisen wir nochmals auf unsere bisherigen Einwendungen: „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, was ganz andere Linienführung im ersten Planabschnitt ermöglicht hätte: 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, 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.

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. 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 vorgesehen.

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 die 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.**

#### **5 Fehlende Wirtschaftlichkeit**

Die für das Projekt im BVWP 2030 veranschlagten Baukosten in Höhe von 125 Mio € basieren auf Schätzungen aus dem Jahre 2009! Zwischenzeitlich dürften sich die Bau- und



Baufolgekosten durch die steigende Inflation, Material- und Fachkräftemangel sowie Lieferkettenengpässe verdoppelt oder verdreifacht haben. Es ist zu Baubeginn von mindestens 300 Millionen Euro auszugehen und es bleibt ungewiss, ob es bei der Vielzahl von geplanten Infrastrukturprojekten überhaupt noch Firmen geben wird, die ein Angebot abgeben werden. Außerdem 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.

## **6 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 **300 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. Die 2. Planänderung liefert dazu keine Ansätze.

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

Auch in der 2. 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 (min H= 5,70 m).

Übrigens: Es handelt sich nicht, wie fälschlicherweise im Erläuterungsbericht Kap. 4 behauptet, um einen neuen Gleisanschluss! Die Schienenverbindung Geesthacht-Hamburg ist nach wie vor für öffentliche Verkehrszwecke gewidmet.

Auch in der 2. Planänderung hat der Vorhabenträger bei dem Brückenbauwerk darauf keine Rücksicht genommen. Grundlage der Planung bleiben weiterhin Gutachten aus den Jahren 2012 und 2015!

Politische Beschlüsse der Stadt Geesthacht und des Hamburger Senats und Äußerungen von Minister Madsen 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.

## **7 Zusammenfassung Klimaschutz und Verkehr**

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.

Obwohl der Vorhabenträger gemäß KSG § 13 dazu verpflichtet ist, hat er bisher seine Verantwortung für die Auswirkungen seiner Planungen auf die nationalen und internationalen Vereinbarungen und Gesetze abgelehnt.

Der BUND konnte in seinen Stellungnahmen 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 keine Änderungen seiner Planung vorgenommen.

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

Wir fordern deshalb den Vorhabenträger auf, das Planfeststellungsverfahren zu stoppen!

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 2. Planänderung nicht erreichen kann. Das Problem der Geesthachter Verkehrssituation ist nicht der Durchgangsverkehr, sondern der extrem hohe Anteil des innerstädtischen Ziel- und Quellverkehrs.

Die Ortsumgehung Geesthacht kann das Ziel, den Durchgangsverkehr aus dem innerstädtischen Bereich herauszuhalten und so zu einer deutlichen Entlastung des innerstädtischen Verkehrs beizutragen, auch durch die Veränderungen der 2. Planänderung nicht erreichen. Stattdessen werden andere Straßen Geesthachts, z. B. Richtweg und Dösselbuschberg sowie alle Umlandgemeinden mit einem erheblich höheren Kfz-Aufkommen belastet, und zwar deutlich mehr, als die im Gutachten vermutete Entlastung von 1000 - 4000 Kfz/24 Stunden in der Durchgangsstraße B 5.

Eine OU löst diese Probleme nicht, sie verlagert nur einen Teil des innerstädtischen Verkehrs auf andere Straßen. Der extrem hohe Anteil des Ziel- Quell- und Binnenverkehrs kann nur dadurch verringert werden, dass Konzepte zur Verkehrsvermeidung – wie den Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und das Schiff, den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs - gemeinsam mit den Umlandgemeinden entwickelt und umgesetzt werden.

Der BUND hat der Stadt Geesthacht 2020 Anregungen für ein Mobilitätskonzept vorgestellt, um von einer „autogerechten Stadt“ zu einer „klimagerechten Stadt“ zu werden (s. Anlage zur Anhörung der 1. Planänderung). 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.

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.

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.

Der BUND fordert eine Neubewertung der OU Geesthacht/ Verlängerung A25 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. Bei der Neubewertung sind die tatsächlichen Schadenskosten auf der Basis der UBA- Empfehlung aus dem Jahre 2020 zu berücksichtigen.

Eine OU zu realisieren für die kein Bedarf besteht, ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll.

Eine 4-spurige 4 km lange Autobahn anstelle einer 2-spurigen Bundesstraße zu planen, um damit ein Gewerbegebiet optimal an die vorhandene A25 anzuschließen, versiegelt völlig unnötig ökologisch besonders wertvollen Naturraum, ist volkswirtschaftlich nicht zu vertreten und ökologisch nicht zu verantworten.

**Mit jeder CO<sub>2</sub>-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, werden die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringert.**

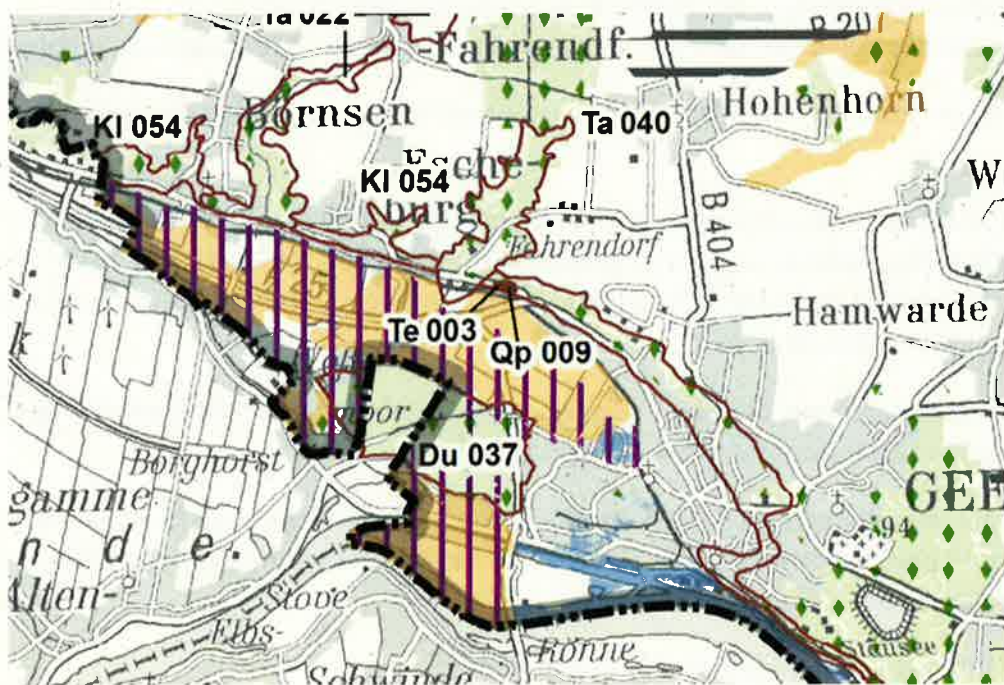
**Schaffen Sie keine unumkehrbaren Fakten. Stoppen Sie dieses Prestigeprojekt einzelner Politiker, die immer noch nicht verstanden haben, welche Verantwortung sie gegenüber kommenden Generationen haben!**

**8 Zerstörung von Lebensräumen und CO<sub>2</sub>- Speichern**

Hierzu beziehen wir uns erneut auf unsere Einwendungen zur 1. Planänderung, da auch in der 2. Planänderung nicht erkennbar ist, dass Maßnahmen ergriffen wurden, um die negativen Folgen der Klimakrise auszugleichen. Im Gegenteil: CO<sub>2</sub>-Speicher werden zerstört und zusätzliche CO<sub>2</sub>-Äquivalente freigesetzt.

„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 anderen:

- 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 CO<sub>2</sub>-Äquivalente damit freigesetzt werden. Geplant ist außerdem eine baubedingte Absenkung des Grundwasserspiegels, die zu einer weiteren Belüftung des Torfköpers führen wird.

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 hingebacht? 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.“

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.“

„Um die Standsicherheit sowie eine setzungsarme Gründung der neu zu verlegenden B 404 West zu gewährleisten, ist eine Vollsanieung der organischen Böden vorgesehen.“ Vollsanieung ist in diesem Zusammenhang ein euphemistischer Begriff dafür, dass auf 3,65 ha Torfböden abgebaggert werden. Davon fallen 3,04 ha in die höchste Wertstufe mit hervorragender Klimafunktion, 0,61 ha in die zweithöchste Kategorie, sehr hohe Klimafunktion.

„Vorsorglich ist vorgesehen, abzugrabenden Torfböden einer sachgerechten Verwertung unter Beachtung des Infoblatts „Verwendung von torfhaltigen Materialien aus Sicht des Bodenschutzes“ (LLUR 2010) zuzuführen, ohne ihn vorher durch längere Zwischenlagerung der Gefahr einer schädlichen Zersetzung auszusetzen.“ Wie sieht diese sachgerechte Verwertung tatsächlich aus?

Eine Weiterverwendung der entnommenen Torfböden im Zuge der Maßnahme ist nicht möglich. Das oben genannte Infoblatt gibt dazu folgenden Hinweis: „Findet eine Verwendung außerhalb der Baumaßnahme statt, handelt es sich bei den torfhaltigen Materialien in der Regel um Abfälle. Damit gelten die Grundpflichten der Kreislauf- und Abfallwirtschaft.“ Heißt das, die abgebaggerten Torfe kommen in die Müllverbrennungsanlage oder auf eine Deponie? Das Infoblatt des LLUR ist inzwischen 13 Jahre alt und bietet keinerlei Lösungsansätze für das Problem der CO<sub>2</sub>-Freisetzung. Wie also soll der Gefahr einer „schädlichen Zersetzung“ begegnet werden?

Als Kompensationsmaßnahme sollen unter anderem 10,8 ha organische Böden im direkten Umfeld der geplanten Anschlussstelle BAB 25/B 404 wieder vernässt und extensiviert werden, wobei als Grad der Wiedervernässung, die Erhaltung der Bewirtschaftbarkeit zugrunde gelegt wird. Der Wasserstand sollte aber auf mindestens 30 cm, am besten 10 cm unter Flur angehoben werden. Bei tieferen Wasserständen übersteigen die THG-Emissionen das akzeptable Maß (Tiemeyer et al. 2020).

**Der BUND fordert den Stopp der Planungen durch Gebiete mit hervorragender Klimafunktion!**

## **9 Wasser**

### **9.1 Grundwasser und Oberflächengewässer**

Unsere bisherigen Bedenken und Einwendungen werden auch in der 2. Planänderung nicht berücksichtigt. Der BUND hält deshalb seine bisherigen Einwendungen zum Wasserkörper vollumfänglich aufrecht.

Unverständlich bleibt auch in der 2. Planänderung die Vorgehensweise in der Bewertung der Schadstoffe insbesondere im 1. Autobahnabschnitt. Anstatt Messungen in der Linau vorzunehmen, wird der nächste Schadstoff-Eintrag in Höhe Zollenspieker in der Elbe gemessen! Das Wasser wird also über das RRB 1 und den Schleusengraben komplett in die Elbe geleitet. Die Schadstoffbelastung etliche km entfernt in der Elbe gemessen! Ist die Schadstoffbelastung der Linau irrelevant?

Nicht nachvollziehbar ist auch, wie bei einer Überlastung der vorgesehenen Versickerungsmulden das Wasser zum RRB 2 gelangen soll. Wegen der Dammlage müsste dann z.B. von der Südseite der A25n alles Wasser unter Überwindung des bis zu 4 m hohen Damms von Süden nach Norden bergauf über eine „Überlaufschwelle“ ins RRB 2 gelangen.

Die exakte räumliche und quantitative Darstellung bau-, anlagen- und betriebsbedingter Auswirkungen auf GW-Stände in empfindlichen Lebensräumen fehlt weiterhin. 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.

Die Erläuterungen zum Wasserkörper weisen auch in der 2. Planänderung methodische Mängel auf und es fehlt weiterhin die Berücksichtigung der Auswirkungen der Klimakrise auf den Wasserkörper. Wie sieht es in Dürrejahre aus? Wie bei Starkregenereignissen?

**Der BUND fordert eine Neubewertung der Auswirkungen des geplanten Projektes auf den Wasserkörper unter Berücksichtigung der Auswirkungen durch die Klimakrise.**

## **10 Biotope**

### **10.1 Feuchtbiotop im Geesthang**

Die vorhandene Darstellung legt den Schluss nahe, dass auch weiterhin der besonders wertvolle Quellwald komplett überbaut wird. Damit erhöht sich massiv 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 Bauplatze wurden aber in den Planunterlagen nicht ausgewiesen und dargestellt. Dies ist ein erheblicher Mangel.

### **10.2 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.



## **11 Artenschutz**

### **11.1 Tiere**

Teilweise erschließt sich aus den Planänderungsunterlagen nicht, auf welcher Grundlage sich insbesondere die zum Artenschutz geplanten Veränderungen ergeben. Vorab ist festzuhalten, dass bis auf wenige Ausnahmen neue naturfachliche Erhebungen im Untersuchungsraum des geplanten 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.

#### **11.1.1 Fledermäuse**

Auch bei der 2. Planänderung zur OU Geesthacht werden die bereits in dem mündlichen Erörterungstermin in 2019 und im Kommentar zur 1. Planänderung in 2022 hinsichtlich der Fledermäuse geäußerten Kritikpunkte nicht beachtet und werden somit weiterhin vollumfänglich aufrechterhalten.

Der Aussage in der Plausibilitätsprüfung der faunistisch-floristischen Datengrundlagen „Die Konfliktbewertung und -bewältigung ist vollumfänglich abgehandelt worden“ wird unter Beachtung der seinerzeit aufgelisteten Kritikpunkte entschieden widersprochen.

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.

Der BUND fordert den Vorhabenträger auf, endlich seinen Pflichten zum Schutz der artengeschützten Fledermauspopulationen nachzukommen und unsere Einwendungen zu berücksichtigen.

#### **11.1.2 Vögel**

##### **11.1.2.1 Bodenbrüter südlich Hohenhorn**

Erneut wurde der Hinweis auf Kiebitz- und Sandregenpfeiferbruten direkt im Baufeld der Autobahn ignoriert - inzwischen zum dritten Mal! Hinweisen auf Kranichbruten wurde nachgegangen, Hinweisen auf Kiebitzbruten weiterhin nicht. Wäre man dem Hinweis im Zuge der Nachkartierung 2021 nachgegangen und hätte keine Kiebitze angetroffen, hätte das in den Planungsunterlagen mit Sicherheit Erwähnung gefunden. So müssen wir davon ausgehen, dass der Hinweis ganz bewusst nicht überprüft wurde.

Tatsächlich brüteten in 2021 auf den Erdbeerfeldern nördlich der Mercatorstraße erneut vier Kiebitzpaare, ein Sandregenpfeiferpaar sowie fünf Feldlerchenpaare. Wir fordern den Vorhabenträger auf, diese Tatsache endlich zur Kenntnis zu nehmen!

Im März 2022 wurde eine Abfrage des Artkatasters durchgeführt. Spätestens dabei hätten Sie auf das Vorkommen von Kiebitz und Sandregenpfeifer stoßen müssen, da deren Vorkommen auch auf ornitho.de registriert sind.

Die Unterlagen des Vorhabenträgers sind weiterhin fehlerhaft und unvollständig.

Wir verweisen nochmals auf die Ergebnisse der Brutvogelkartierung, 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.

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.

### 11.1.2.2 Kranich

Zum neu eingefügten Formblatt zur Artenschutzrechtlichen Prüfung:

Zu 2.1:

Auch Kraniche ändern seit einigen Jahren ihr Zugverhalten infolge milder ausfallender Winter. So ist mindestens eins der beiden Paare, die zwischen Bauenvogtsweg und B404 brüten, seit mindestens 2 Jahren während des gesamten Winters im Gebiet anwesend. Daher ist auch bei Bauarbeiten im Winterhalbjahr mit Störungen dieses/dieser Brutpaare zu rechnen, da diese nicht, wie noch vor einigen Jahren, die Brutgebiete im Winter räumen. Nicht auszuschließen ist daher, dass die mit der Bautätigkeit verbundene Unruhe zu einer Aufgabe des/der Brutplätze führt, sofern versucht werden sollte, für Arbeiten in der Nähe der Brutplätze (z. B. Anlage von Baustraßen) auf den Winter auszuweichen.

Die Einordnung des Kranichs in die Gruppe mit schwacher Lärmempfindlichkeit bei Garniel und Mierwald (2010) ist zwar korrekt zitiert, unterschlagen wird aber, dass der Kranich dort explizit als Sonderfall behandelt wird, da er in Bezug auf die Lärmquelle unterschiedlich reagiert. Im Fall des Kranichs bezieht sich die relativ geringe Effektdistanz von 100 m nur auf relativ gleichmäßig dicht befahrene Straßen ohne sichtbare Menschen. Ansonsten ist die Effektdistanz mit 500 m deutlich höher. Dies wird im weiteren Text des Formblattes zwar korrekt zitiert, durch den am Anfang fehlenden Hinweis auf den Sonderstatus aber bereits eine Tendenz suggeriert, die Betroffenheit der Art zu negieren. Eine Effektdistanz von 300 - 500 m haben ansonsten die Arten, die von Garniel und Mierwald (2010) mindestens in die Kategorie der Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit eingeordnet werden.

Zu 3.1.1:

Baubedingte Störungen, die zu einer Aufgabe von Gelegen und damit zu einem Verlust von Brut führen können, können NICHT ausgeschlossen werden, sondern müssen im Gegenteil sogar als sicher angenommen werden. Wie unter 2.1 des Formblattes richtig zitiert, ist nach Garniel und Mierwald (2010) am Brutplatz unabhängig von der Verkehrsmenge eine artspezifische Fluchtdistanz von 500 m zu berücksichtigen. Da der Trassenverlauf und damit die Bautätigkeit bis auf 180 m (eventuell durch Baustreifen oder Zufahrten noch dichter) an die Brutplätze heranreicht, besteht eine extrem hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Brutplätze aufgegeben werden. Während der Bautätigkeit handelt es sich eben nicht um eine gleichmäßige Verkehrsbewegung auf einem, von den Vögeln gelernten Band, was von den Fahrzeugen nicht verlassen wird. Auch der in immer gleicher Weise im Zuge der Bewirtschaftung des Pferdehofes genutzte Wirtschaftsweg, sowie sporadisch einzelne Fußgänger haben nicht dieselbe Wirkung, wie eine extrem laute Baustelle auf einer für die Vögel nicht vorhersehbaren Fläche, mit verschiedensten Großmaschinen, einer Vielzahl von Arbeitskräften und ein, von der Niederung aus bis 34 m hoch anwachsendes Brückenbauwerk.

Daher besteht hier eindeutig ein artenschutzrechtlicher Konflikt aufgrund der zumindest indirekten Tötung von Kranichen durch Brutverluste.

Sollten Gelege trotz der baubedingten Beeinträchtigung nicht aufgegeben, sondern zu Ende bebrütet werden, so verringert sich der für die jungenführenden Kraniche zur Verfügung stehende Raum unter der 500 m - Maßgabe in dem von B404 - Radelsweg - Bauernvogtsweg - Knollgraben umgrenzten Raum so extrem, dass eine ausreichende Nahrungsversorgung äußerst problematisch wird.

Sofern wider Erwarten die Aufzucht der Jungen doch gelingt, besteht eine erhöhte Gefahr der direkten Tötung von flugunerfahrenen Jungkranichen entlang der unmittelbar westlich ihres Lebensraums hoch aufstrebenden Baustelle mit Baufahrzeugen, Kränen, Leitungen etc. in immer wechselnder räumlicher Anordnung. Der Hinweis unter 3.1.2, dass der Kranich nach Garniel und Mierwald (2010) nicht zu den kollisionsgefährdeten Arten zählt, ist in diesem Fall nicht gültig. Garniel und Mierwald unterschieden zwei Gruppen von kollisionsgefährdeten Arten: Arten, die Straßen zur Nahrungssuche oder Thermoregulation aktiv aufsuchen (Greifvögel, Eulen, Ziegenmelker) und Arten, die aufgrund der Nähe ihres Brutplatzes zur Straße (nbaustelle) gefährdet sind. Zur letzteren würden die Jungkraniche von Escheburg gehören.

Folgende Fragen unter Punkt 3.1.1 sind also zu bejahen:

*Werden baubedingt Tiere evtl. verletzt oder getötet?* ja

*Vermeidungsmaßnahmen erforderlich?* ja

*Sind sonstige Maßnahmen zur Vermeidung von baubedingten Tötungen notwendig?* ja

*Wenn ja, kurze Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen, Begründung für die Wirksamkeit*

*Die beschriebenen Wirkungen der Bautätigkeit auf den Kranich lassen sich nicht vermeiden.*

*Besteht die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten könnten?* ja

*Der Verbotstatbestand „Fangen, Töten, Verletzen“ tritt (ggf. trotz Maßnahmen) ein* ja

Zu 3.2:

Wie oben bereits ausgeführt, ist mit großer Sicherheit von einer Aufgabe der Brutplätze im Zuge der mehrjährigen Bautätigkeit auszugehen, wodurch auch der Verbotstatbestand der „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ eintritt. Im erläuternden Text (letzter Absatz) ist auch nur von anlagen- und betriebsbedingten Konflikten die Rede, nicht von den hier entscheidenden baubedingten.

Wie bereits erläutert tritt außerdem der Verbotstatbestand der „erheblichen Störung“ ein.

Zu 5.:

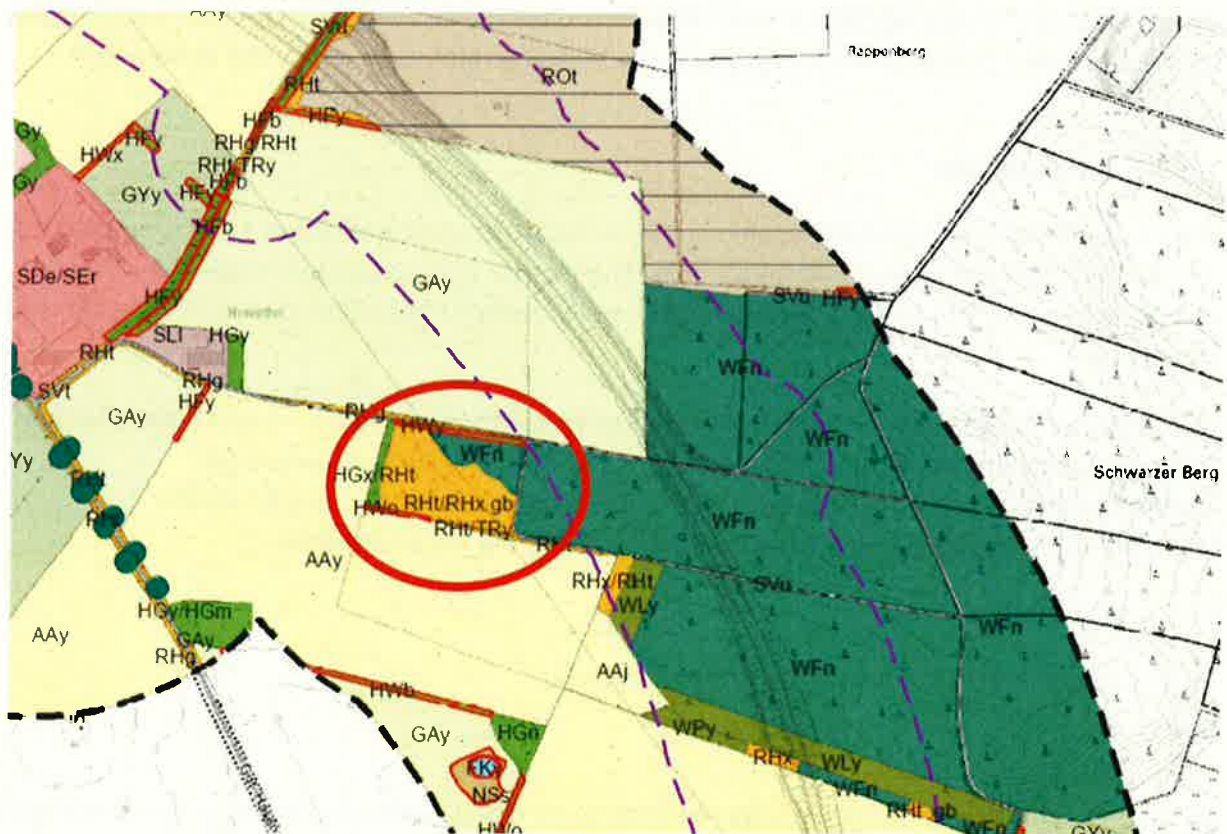
Alle drei Zugriffsverbote treten ein.

Eine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG ist daher erforderlich.

### 11.1.2.3 Ziegenmelker und Trockenbiotop (Wald, Ruderaflur, Trockenrasen) bei km 9+000 (Städtische Ausgleichsfläche Geesthacht Hasenthal):

Der Ziegenmelker nutzt den, in untenstehender Abbildung rot eingekreisten südexponierten Ausläufer des Waldes mit wärmebegünstigter Ruderaflur mit ausgedehnten Lesesteinhaufen zumindest als Rastplatz (Nachweis z. B. 15.05.2020, s. Jaschke, ornitho.de). Er gilt nach Garniel und Mierwald (2010) als stark kollisionsgefährdete Art, da er zur Thermoregulation den Trassenbereich von Straßen aufsuchen kann. Bei dieser Art ist daher von einem Falleneffekt von Straßen auszugehen. Da es sich um eine streng geschützte Art handelt, muss dies artenschutzrechtlich geprüft werden.

Die ökologische Funktion und Betroffenheit dieses Bereiches (Vorkommen von Reptilien, Trockenrasen, Zerschneidungswirkung durch Abtrennung des Bereiches vom Rappenberg mit angrenzenden Wald- und Magerbiotopen im Südostern und Nordwesten) wird auch in den vorliegenden Unterlagen unterschätzt.



### 11.1.3 Reptilien

#### 11.1.3.1 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 war daher erneut zu untersuchen.

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.

#### 11.1.3.2 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.

#### 11.1.3.3 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). Laut der in den Planunterlagen verwendeten Untersuchungen wurde die Art nicht festgestellt.

**Die Untersuchung zu den Reptilien ist somit nicht aussagekräftig genug und nicht geeignet, eine fachgerechte Bewertung des Eingriffs vorzunehmen. Die Ergebnisse der Untersuchungen des BUND wurden der Planfeststellungsbehörde bereits vor der 1. Planänderung übergeben und sind in die Bewertung mit einzubeziehen.**

#### 11.1.3.4 Knoblauchkröte

Zum Formblatt zur Artenschutzrechtlichen Prüfung:

Zu 2.1:

Als Durchschnittswert für den genutzten Radius um das Laichgewässer durch den Großteil der Population werden im Formblatt 300 m angenommen.

Die zwischen Laichgewässern und Landlebensräumen maximal festgestellten Entfernungen betragen 1,2 km (im Extrem 2,8 km), i.d.R. liegen sie bei 400-600 m (Laufer & Wolsbeck 2007). Für kleine Populationen wird angenommen, dass sie nur einen eingeschränkten Aktionsradius von ca. 200-300 m aufweisen. Bei den gut vernetzten und kopfstarken ostdeutschen Vorkommen ist dann von einer lokalen Population auszugehen, wenn ein besiedelter Gewässerverbund mehr als 2.000 m vom nächsten Vorkommen entfernt liegt. Sind Barrieren, wie etwa verkehrsreiche Straßen vorhanden, ist dieser Richtwert nach unten zu korrigieren. Für die stärker isolierten Vorkommen am westlichen Verbreitungsrand sollte der Richtwert zur Abgrenzung der lokalen Population bei 400-500 m liegen.

(<https://www.bfn.de/artenportraits/pelobates-fuscus#anchor-field-description> , abgerufen 17.04.2023).

Beim Vorkommen der Knoblauchkröte in Gewässer 2 (neu kartiert im Bereich Mercatorstraße) wurden 2022 im Rahmen der Betreuung des Amphibienzauns durch den NABU Geesthacht an der Mercatorstraße 22 Exemplare der Knoblauchkröte, alleine von Süden einwandernd festgestellt. Da nördlich des Gewässers geeignete Jahreslebensräume ohne Barriere anschließen, ist davon auszugehen, dass die Population hier einen Hauptteil ihres Lebensraumes hat. Es handelt sich daher vermutlich mindestens noch um eine mittelgroße Population mit entsprechendem Flächenbedarf.

zu 2.2:

Das Vorkommen der Knoblauchkröte in einem Ring nördlich um Geesthacht herum mit den Schwerpunkten nördl. Mercatorstraße, nördl. Zöllnersweg und Hasenthal befindet sich also genau im Bereich der geplanten Trasse. Es ist das einzige bekannte Vorkommen in Schleswig-Holstein südlich der A24, also auf einer Fläche von ca. 550 km<sup>2</sup> (Atlas der Amphibien und Reptilien Schleswig-Holsteins, 2005). Aufgrund der versteckten Lebensweise der Art ist der Erfassungsstand zwar unvollständig, stellt aber den bisherigen Wissensstand dar und muss daher als Grundlage für Entscheidungen dienen. Der Erhalt und die Stärkung der Geesthachter Population ist also dringend geboten und eine Vernetzung mit der nächstgelegenen Population im Schaalsee-Gebiet muss angestrebt werden, um Inzuchtdepression und das Erlöschen von kleinen Teilpopulationen zu vermeiden.

Zu 2.3:

Da Gewässer 9 zunehmend früher austrocknet, ebenso Gewässer 10, wurden die im Rahmen der Betreuung der Amphibienzäume im Bereich Mercatorstraße und Wilhelm-Holert-Straße aufgefundenen Amphibien durch den NABU ab 2022 in das Gewässer 2 „neu“ an der Mercatorstraße eingesetzt. 2022 handelte es sich um 22 Knoblauchkröten, 78 Moorfrösche und 2 Kammmolche. Die Erfassung durch GFN im Jahr 2021 ist in diesem Punkt nicht aktuell da sich die Situation 2022 gravierend verändert hat.

Der Abstand der Trasse von 250 m (Gewässer 2 „neu“) und 200 m (Zöllnersweg, Gewässer 11) bedingt, wie unter 2.2 dargelegt, dass auch für diese Lebensräume artenschutzfachliche



Konflikte nicht auszuschließen sind und eine eingehende artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich ist.

Zu 3.1.1:

Folgende Fragen unter Punkt 3.1.1 sind also zu bejahen:

*Besteht die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten können? Ja, denn im Bereich Mercatorstraße - Wilhelm - Holert-Straße - Zöllnersweg sind keine Vermeidungsmaßnahmen geplant.*

*Sind sonstige Maßnahmen zur Vermeidung von baubedingten Tötungen notwendig? Ja (s. o.)*

*Besteht die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten könnten? Ja, weil keine passenden Vermeidungsmaßnahmen geplant sind.*

Zu 3.1.2:

*Entstehen betriebs- oder anlagebedingt Tötungsrisiken, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehen (signifikante Erhöhung des Lebensrisikos)? Ja, und zwar auch im Bereich Mercatorstraße - Wilhelm - Holert-Straße - Zöllnersweg. Die dauerhaften Amphibienleiteinrichtungen und Querungsmöglichkeiten sind bisher nur für das Gebiet Hasenthal vorgesehen.*

*Sind Vermeidungsmaßnahmen für kollisionsgefährdete Tierarten erforderlich? Ja, und zwar weitere, s.o.*

*Der Verbotstatbestand „Fangen, Töten, Verletzen“ tritt (ggf. trotz Maßnahmen) ein ja*

Zu 3.2:

Es ist davon auszugehen, dass der Sommer- und Winterlebensraum der Knoblauchkröte sich im Bereich der Gewässer Mercatorstraße und Hasenthal mehrere Hundert Meter nach Norden in den Bereich der geplanten Trasse hinein erstreckt (s. o.). Der Lebensraum der Population wird durch die geplante Trasse mit fehlenden (Mercatorstraße) oder unzureichenden Querungsmöglichkeiten (Hasenthal, s. Ausführungen zu den vorherigen Planfassungen) massiv beschnitten. Gut geeignete Habitate, wie die grabbaren Sedimente am Rappenberg oder die Sonderkulturen zwischen Mercatorstraße und Hohenhorn werden von den südlich gelegenen Gewässern abgetrennt. Nicht nur, dass die Population weiter verinselt wird und dadurch Gefahr läuft, in den nächsten Jahren eine kritische Größe zu unterschreiten, auch die Funktion als Ausbreitungsquelle zur Wiederbesiedlung des südöstlichen Schleswig-Holsteins wird dadurch zunichtegemacht. Ein Nachweis, dass eine kritische Größe durch die Effekte der Planung nicht unterschritten wird, liegt in den Unterlagen nicht vor.

Dadurch tritt auch der Verbotstatbestand der „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ ein.

Zu 5.:

Es treten die Verbotstatbestände „Fangen, Töten, Verletzen“ und „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ ein.

Eine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG ist daher erforderlich. Für die Abwendung der Erforderlichkeit einer derartigen Ausnahme durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen oder nicht vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen reichen Maßnahmen im Stil der bisher vorgelegten unzureichenden Maßnahmen im Bereich Hasenthal nicht aus. Zu Konstruktion und Dichte der Querungshilfen wurde in den vorangegangenen Erörterungen bereits ausführlich gesprochen.

## **11.2 Pflanzen**

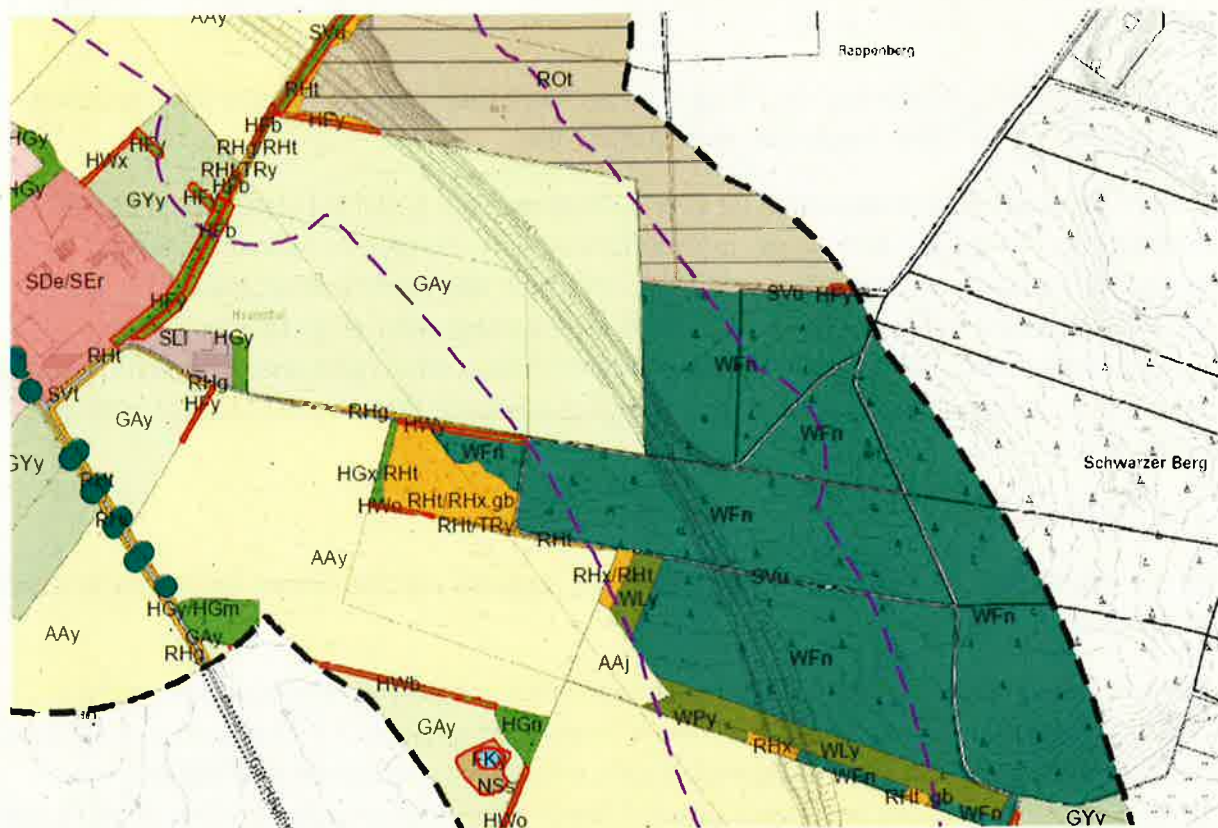
### **11.2.1 Breitblättriges Knabenkraut (*Dactylorhiza majalis*) und Schlangen-Knöterich (*Bistorta officinalis*)**

Die Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen und Schad-/Nährstoffeinträgen auf die östlich des geplanten Anschlussbauwerks in Besenhorst gelegene Feuchtwiese, auf der durch ein spezielles Mahd- und Bewässerungsregime, erfolgreich ein überregional äußerst bedeutender Bestand des besonders geschützten Breitblättrigen Knabenkrautes und des stark gefährdeten Schlangen-(Wiesen-)Knöterichs erhalten wird, wurde auch in der 2. Planänderung nicht untersucht.

Der BUND fordert Nachbesserung und ggfls. Planänderungen.

### **11.2.2 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 sind auch weiterhin keine geeigneten Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.



### 11.3 Methodik und ausgewählte Mängel der Plausibilitätsprüfung

Die Kartierung von Biotoptypen, zumal nur durch eine „Übersichtsbegehung“ kann das Vorkommen von Tierarten nur andeuten und ist damit deutlich unsicherer als eine nach anerkannten Standards erfolgende zoologische Kartierung. Mit „Überraschungen“ ist daher immer zu rechnen und diese müssen auch ggf. kurzfristig in der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Wie am Beispiel der Gewässer Mercatorstraße gezeigt (s. Ausführungen zur Knoblauchkröte), spielen auch andere Faktoren als der Biotoptyp eine Rolle bei der faunistischen Besiedlung. In diesem Fall ist es die veränderte Wasserhaltung der Gewässer über das Jahr. Der in den letzten Jahren auftretende Trockenheitsstress erhöht massiv die Gefahr für Amphibien, dass ihre Laichgewässer vor Beendigung der Entwicklung der Larven austrocknen. Mit dieser Artengruppe muss daher besonders sensibel umgegangen werden. Das Auslöschen von Populationen kann inzwischen bereits durch geringere Eingriffe als noch vor 2018, dem ersten der aktuell besonders trocken-heißen Jahre, erfolgen, da die Zahl geeigneter Ausweichgewässer weiter sinkt. Auch eine bessere Maßnahmenplanung zum Komplex Schutz- und Leiteinrichtungen, Querungshilfen und Anlage von Ausweichgewässern für Amphibien wird die entstehenden Lebensraum- und Individuenverluste und die Effekte von Lebensraumzerschneidungen nicht heilen können.

Ein weiterer zunehmend wichtiger Faktor durch klimatische Veränderungen ist die längere Aktivitätsphase von Tieren im Jahresverlauf bzw. ihre kürzere Abwesenheit im Winterquartier. Dies kann z. B. für die winterliche Anwesenheit mindestens eines Kranich-Paars in Escheburg

und die ganzjährige Aktivität einiger Fledermausarten (z. B. Zwergfledermaus in Escheburg Winter 2016/17) nachgewiesen werden. Die Bauzeitenregelungen und Zeitpläne für Umsiedlungen und Vergrämungen (z. B. Zauneidechse und Haselmaus) sind daher kurzfristig vor Maßnahmenbeginn zu aktualisieren und auf Machbarkeit, z. B. auf Überschneidungen sich gegenseitig ausschließender Arbeitsvorgänge, zu prüfen.

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

#### **11.4 Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen**

##### **11.4.1 Generelle Beurteilung von sogenannten Ar-Maßnahmen (artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen)**

Der BUND hält weiterhin an seiner Bewertung der Ar-Maßnahmen fest.

„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 Lokalpopulation 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).“

#### **11.4.2 Maßnahmen für die Feldlerche**

Zu Maßnahme E1 und E2: Auf beiden Flächen wurde die bisherige Brutvogelfauna auch in der 2. Planänderung 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.

### **12 Landschaftsbild**

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 2. Planänderung bestehen und ist in den Unterlagen nicht ausreichend gewürdigt. Wir weisen in der Begründung auf unsere bisherigen Einwendungen hin.

### **13 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.

## 14 Großbrücke im Steilhang (alle Schutzgüter)

Wir verweisen auf unsere Einwendungen zur 1. Planänderung, da auch mit der 2. Planänderung im Bereich der Großbrücke keine Veränderungen vorgenommen wurden.

„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 CO<sub>2</sub>-Speicher.

In UL 19.7 Bilanzierungsverzeichnis ergibt sich in Summe die Neuversiegelung von 71.215 m<sup>2</sup> Flächen mit besonderer Funktion, und als Summe der zusätzlich beeinträchtigten Flächen mit besonderer Funktion weitere 455.178 m<sup>2</sup>.

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“.

Schutzgut „Klima/Luft“: Aufgeführt wird hier nur „Wald als „Frischluffentstehungsfläche“. Es fehlen weitere Schädigungen, wie die bereits genannte CO<sub>2</sub>- 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. Weitere Fehler können nicht ausgeschlossen werden.

## **15 Fazit**

Das Projekt Ortsumgehung Geesthacht in Zeiten der dramatischen Klima- und Ressourcenkrise realisieren zu wollen, trägt in keiner Weise der Tatsache Rechnung, dass wir vor existenziellen Herausforderungen stehen. Die völlig falsche Antwort auf die Klimakrise und auf das rasant fortschreitende Artensterben ist der zusätzliche Bau von immer neuen, sinnlosen Straßen. Damit werden 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.

Das Projekt steht im Widerspruch zu nationalen und internationalen Gesetzen und Vorgaben zum Erhalt der Biodiversität.

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

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 Planungen widersprechen der Notwendigkeit zum Erhalt der Funktionalität der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von lokalen Populationen im räumlichen Zusammenhang. Ganze Populationen werden ausgelöscht oder verinselt und laufen dadurch Gefahr, in den nächsten Jahren eine kritische Größe zu unterschreiten. Die Funktion einiger besonderer Vorkommen als Ausbreitungsquelle zur Wiederbesiedlung des südöstlichen Schleswig-Holsteins wird zunichte gemacht. So befinden sich genau im Bereich der geplanten Trasse zum Beispiel die besonders schützenswerten Habitate der Knoblauchkröte und der Bechsteinfledermaus.

Die Zerstörung einzigartiger Habitate steht damit im krassen Widerspruch zu nationalen und internationalen Vereinbarungen zum Artenschutz.

Einwendungen (mit der Übergabe von Dokumenten) aus Herbst 2018-2019 zum Bestand an Flora und Fauna im gesamten Autobahn-Bereich, sind zum großen Teil nicht in die Planung eingeflossen. Neue Erhebungen wurden nicht im erforderlichen Umfang vorgenommen.

Da die Kartierungen im Wesentlichen im Jahr 2016 stattfanden, sind sie bereits über 5 Jahre alt und damit planungsrechtlich veraltet. Die Plausibilitätskontrolle auf Basis einer Übersichtsbegehung zur Erfassung von Änderungen bei den Biotoptypen und die punktuelle Neuerfassung einzelner Amphibiengewässer und des vom BUND mitgeteilten Kranichbrutplatzes im Jahr 2021, sind insbesondere angesichts der sich bereits dramatisch ändernden Klimabedingungen absolut unzureichend, wie am Beispiel der Laichgewässer im Bereich Mercatorstraße dargelegt wurde. Sie müssen daher aktualisiert werden.

**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. Stoppen Sie die Planungen durch dieses besonders schützenswerte Gebiet.**